

## L'usage du vélo comme moyen de transport à Istanbul

Peut-il être une solution de report modal face à la congestion routière et au manque d'infrastructures de transport urbain ?



**Mémoire de maîtrise TLTE Transport, Logistique, Territoires, Environnement (M2)**

**Natacha Rihet**

Session Septembre 2019

Soutenance : le 13 Septembre 2019 à l'Institut de Géographie

Encadrement : **Xavier Bernier**, Directeur du Master TLTE Paris Sorbonne Université et Professeur des Universités en géographie.

Examinatrice : **Marion Magnan**, Maîtresse de Conférences en urbanisme et aménagement.

**Planches couverture de gauche à droite :**

Piste cyclable d'Alibeyköy. Source : Photographie N.R, 22/03/2019.

Congestion sur le premier Pont du Bosphore. Source : Film Ekumenopolis.

Station Isbike à Beşiktaş. Source: Photographie N.R, 21/03/2019.

## Résumé

Istanbul, l'une des plus grandes métropoles du monde, est un organisme vivant qui s'étend et change constamment. Néanmoins, ces changements apportent de nouvelles problématiques qui viennent altérer la vie des Stambouliotes. Les transports et les embouteillages font partis de ces effets secondaires. En effet, un Stambouliote passe en moyenne plus de trois heures dans les embouteillages pour se rendre sur son lieu de travail. La création de nouvelles lignes de métro, l'ouverture de places de stationnement ou la construction d'un troisième pont sur le Bosphore sont les principales solutions proposées par la Municipalité Métropolitaine d'Istanbul, mais qu'en est-il du développement d'alternatives durables comme le vélo ? Alors que le cyclisme devient de plus en plus populaire dans la plupart des métropoles du monde, qu'en est-il de la situation à Istanbul ? Le vélo peut-il être la solution miracle ou est-ce une issue chimérique ? Cet article tente d'analyser la dynamique des transports locaux et des mobilités des Stambouliotes ainsi que le rôle du vélo comme moyen de transport à Istanbul confronté à la culture turque.

*Istanbul, as one of the biggest metropole of the world, is like a living organism which is always growing and changing. Nevertheless, this changing brings new issues and problems into the life of the inhabitants. Transportation and traffic jam in the city are part of these side effects. Creating new metro lines, opening more parking slots or constructing a third bridge on Bosphorus are the main solutions suggested by the Istanbul Metropolitan Municipality, but what about following a sustainable alternative as bicycle? While cycling is becoming more and more popular in most of the metropoles around the world, what about the situation in Istanbul ? Can cycling be the solution to one of the biggest problem of Istanbul or is it seen as an unreal idea? This paper tries to analyze local transportation dynamic into the inhabitant's mobility and the role of the bike as a transportation mode in Istanbul confronted with the Turkish culture.*

## Mots clefs

Étalement urbain, transport, mobilités, congestion, vélo, pistes cyclables, intermodalité, projet, associations, municipalité, gouvernance.

## Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier Monsieur Xavier Bernier, mon directeur de mémoire, pour l'intérêt qu'il a porté à cette étude ainsi qu'à sa disponibilité, son temps et ses conseils avisés durant la réalisation de ce mémoire.

Je souhaite également remercier vivement toutes les personnes ayant accepté de répondre à mes enquêtes et m'ayant accordé de leur temps pour un entretien ou pour des échanges. Cette contribution a permis au développement de mon mémoire.

Je remercie vivement toutes les personnes sur place qui m'ont apportée leur aide dans mes démarches et à trouver des contacts. En particulier mes amis, Cemre Corapci, pour sa contribution dans la distribution de mon enquête mobilité, ainsi que Cihan Elicicek, pour m'avoir fait découvrir l'arrondissement de Gaziosmanpaşa ainsi que ses habitants.

Je remercie tout particulièrement Ömer Onur Hertem - ainsi que sa famille - pour m'avoir accueillie, accompagnée sur le terrain, soutenue, encouragée et aidée tout au long de mon séjour à Istanbul ; d'avoir aussi pris du temps pour m'aider lors des entretiens et de la traduction.

Je finis par remercier tous mes proches pour leur soutien, la relecture de mon mémoire ainsi que leurs précieux conseils.

## Sommaire

<b>INTRODUCTION</b> .....	7
<b>PREMIERE PARTIE - Comment les déplacements des Stambouliotes sont influencés par les décisions politiques locales ?</b> .....	19
<i>I/ Evolution des moyens de transport mis à la disposition des Stambouliotes</i> .....	19
<i>II/ La voiture : un mode de déplacement toujours privilégié ?</i> .....	35
<i>III/ Des projets divers et variés entrepris par la municipalité AKP au pouvoir depuis 1994, qui risque de s'arrêter en vue des prochaines élections municipales</i> .....	48
<b>DEUXIEME PARTIE - Le vélo à Istanbul, une vraie question culturelle :</b> .....	58
<i>I / Une culture du vélo-transport inexistante...</i> .....	58
<i>II/ ...mais des innovations se profilent encourageant la croissance d'une culture cycliste :</i> .....	64
<i>III/ Les enjeux économiques et financiers comme principal levier au développement du vélo ?</i> .	72
<b>TROISIEME PARTIE - La mise en place d'infrastructures dédiées au vélo : une étroite collaboration entre différents acteurs</b> .....	76
<i>I/ Un besoin réel d'infrastructures pour sécuriser les cyclistes au sein d'une ville non dédiée à la pratique du vélo</i> .....	76
<i>II/ La gouvernance pour développer le vélo comme moyen de transport à Istanbul : comment développer des outils dédiés ?</i> .....	84
<i>III/ L'aménagement non maîtrisé de pistes cyclables par les décideurs</i> .....	88
<i>IV/ Une pratique du vélo plus accessible grâce à la mise en place de vélo en libre-service ainsi qu'à des politiques d'intégration du vélo</i> .....	99
<b>CONCLUSION</b> .....	107

## Table des sigles et acronymes :

**AKP** : *Adalet ve Kalınma Partisi*, Parti de la Justice et du Développement. Parti de centre droit libéral, national-conservateur, islamique modéré, qui dirige actuellement la Turquie.

**AYKOME** : *Alt Yapı Koordinasyon Merkezi*, Centre de Coordination des Infrastructures.

**BD** : *Bisikletliler Derneği*, L'association des cyclistes.

**BUP** : *Bisikletli Ulaşım Platformu*, La plateforme pour le transport en vélo.

**CHP** : *Cumhuriyet Halk Partisi*, Parti républicain du peuple. Parti républicain, social-démocrate et laïc, principal parti d'opposition face à l'AKP.

**DSCR** : Délégation à la sécurité et à la circulation routières.

**IBB** : *Istanbul Büyükşehir Belediyesi*, Municipalité du Grand Istanbul ou Municipalité Métropolitaine d'Istanbul.

**IDO** : *Istanbul Deniz Otobüsleri*, Société municipale d'économie mixte des transports maritimes.

**IETT** : *Istanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Genel Müdürlüğü*, La Direction générale de l'Electricité, Tramway et Tunnel d'Istanbul. L'une des plus anciennes entreprises d'IBB dans le secteur des transports.

**ISTKA** : *Istanbul Kalkınma Ajansı*, Agence de développement d'Istanbul.

**IUAP** : *Istanbul Ulaşım Ana Planı*, Le plan directeur des transports à Istanbul

**OPEP** : Organisation des pays exportateurs de pétrole.

**TDI** : *Türkiye Denizcilik İşletmeleri*, Direction générale des lignes maritimes turques.

**TOKI** : *Toplu Konut İdaresi*, Administration publique turque des logements collectifs.

**TMMOB** : *Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği*, Union des Chambres des Ingénieurs et architectes turcs.

**TÜİK** : *Türkiye İstatistik Kurumu*, Institut des statistiques de la Turquie.

**TL** : *Türk Lira*, Livre Turque. Monnaie en circulation en Turquie depuis le 1er janvier 2005.

**UKOME** : *Ulaşım Koordinasyon Merkezi*, Centre de Coordination des Transports.

**WRI** : *World Resources Institute*.

# Glossaire

*Akbil* : nom anciennement donné à l'Istanbulkart.

*Critical Mass Istanbul* : Mouvement « Masse Critique », qui organise des manifestations à bicyclette à Istanbul.

*Dolmuş* : des taxis collectifs comprenant environ 8 personnes, ne part que lorsqu'il est plein et rejoint les places et quartiers stratégiques d'Istanbul.

*Embarq* : un programme de WRI. Il travaille avec les autorités locales pour catalyser et aider à mettre en œuvre des solutions de mobilité urbaine durable afin d'améliorer la qualité de vie dans certaines métropoles à l'instar d'Istanbul.

*Gecekondu* : habitations informelles construites sans permis (littéralement « construit dans la nuit »).

*Gökdelenler* : gratte-ciel.

*Istanbulkart* : carte sans contact pour le paiement des transports à Istanbul, sans abonnement.

*Marmaray* : tunnel ferroviaire passant sous le détroit du Bosphore, reliant la rive européenne et anatolienne.

*Mavikart* : carte sans contact pour le paiement des transports à Istanbul, par un abonnement mensuel.

*Metro Istanbul* : c'est une entreprise publique créée en 1988 par IBB sous le nom de *Ulaşım A.Ş.*, pour assurer la gestion et l'exploitation du réseau ferroviaire.

*Metrobüs* : un système de bus à haut niveau de service, en site propre, sur l'artère autoroutière principale de la ville.

*Mütahit* : constructeur immobilier.

*Minibüs* : des petits bus qui ont une capacité de transporter 20 personnes. Ils parcourent un trajet fixe mais ne disposent pas de station définies.

*Motor* : les ferries mis en place par des entreprises privées, permettant la traversée du Bosphore.

*Park et Devam et* : les parkings 'parc relais'. Ce sont des zones de stationnements publiques possédant des connexions avec le réseau des transports publics. On s'y gare pour embarquer dans le réseau, en direction du centre-ville.

*Servis* : les 'véhicules de service' sont des navettes appartenant à des sociétés privées, qui les exploitent pour le personnel de sociétés ou les étudiants et le personnel d'écoles.

*Toplaıcı* : récupérateur de déchets.

*Vapur* : les ferries mis en place par la municipalité, permettant la traversée du Bosphore.

*Yeşilay* (ou Green Crescent) : c'est une organisation à but non lucratif qui lutte contre le tabagisme, l'alcool et d'autres dépendances telles que la consommation de drogues.

# INTRODUCTION

*Istanbul, une ville sans limite ?*

## **Mise en contexte**

La croissance rapide de la population, l'urbanisation, le développement économique et l'étalement urbain génèrent de nouveaux défis, plus difficiles à relever, dans nombre de territoires urbains, comme à Istanbul par exemple. De manière évidente, « l'organisation des transports influence fortement la configuration des espaces urbains et, réciproquement, l'aménagement des territoires explique en partie le profil des déplacements en ville »<sup>1</sup>. Les transports urbains représentent l'un des secteurs où les collectivités locales ont des difficultés à répondre aux besoins socio-économiques.

Istanbul est une métropole historique située au carrefour de l'Europe et de l'Asie. Avec plus de 15 millions d'habitants en 2017, Istanbul est aujourd'hui l'une des plus grandes métropoles de la planète. Depuis les années 1980, en raison du néolibéralisme, la privatisation des investissements publics de l'État turc a augmenté. Cela a permis à Istanbul de s'affirmer comme une ville mondiale avec un centre économique important. Elle attire de plus en plus d'investisseurs internationaux en devenant un relais régional en matière de mondialisation (touristes, migrants nationaux et internationaux, hommes/femmes d'affaire etc.). Dans ce contexte, elle a un accroissement démographique important – alimentée par l'exode rural dès les années 1950 - que ce soit du côté européen ou asiatique, ainsi qu'une expansion urbaine sans schéma directeur précis qui a pour conséquence des recompositions importantes en termes d'organisation spatiale et un étalement urbain non maîtrisé, d'où son polycentrisme important<sup>2</sup>.

De ce faisant, cette métropolisation a eu un réel impact sur les déplacements de la population locale en ville, où les trajets quotidiens sont très élevés. L'organisation spatiale de la ville a ainsi privilégié le développement de véhicules motorisés. La politique de transport de l'agglomération a choisi de promouvoir l'utilisation de véhicules individuels (signe de réussite sociale en Turquie) en développant les infrastructures routières (ponts, autoroutes urbaines et tunnels routiers) au détriment des réseaux de transport en commun, qui n'a pas été une priorité pour les politiques publiques, visible par l'inefficacité du réseau ferroviaire. Le réseau de bus est très vaste mais il vient agrémente les congestions. Quant au métro ou au tramway, le réseau

---

<sup>1</sup> Mirabel F., Reymond M. (2013). *Economie des transports urbains*. Paris : La Découverte, 128p.

<sup>2</sup> Fleury A. (Nov. 2010). Istanbul : de la mégapole à la métropole mondiale. *Géococonfluences*.



commence seulement à s'agrandir. Ce dernier est composé de peu de lignes (12) par rapport à la démographie et l'étendue d'Istanbul. Si on compare au réseau francilien, cela représente peu de solutions de mobilité en transport collectif. Ces politiques ont abouti, aujourd'hui, à un trafic dense et donc à une congestion quotidienne.

Par conséquent, il y a un réel défi à relever pour Istanbul en termes de mobilité. De ce faisant, la municipalité métropolitaine d'Istanbul consacre une grande partie de son budget d'investissement au secteur des transports, qui comprend le système ferroviaire, le transport maritime, les routes, les tunnels et les parkings. Depuis l'arrivée de l'AKP<sup>3</sup> au pouvoir, qui promeut ouvertement l'économie libérale de marché, la mondialisation et le positionnement de la Turquie sur la scène internationale représente une mission centrale du gouvernement AKP et Istanbul est le territoire d'opération privilégié, une vitrine de la puissance turque<sup>4</sup>. Pour cela, Istanbul est alignée avec le « Plan directeur 2023 », qui est le programme de développement national du gouvernement turc, transformant la ville d'ici 2023 - année célébrant les 100 ans de la République de Turquie - pour intégrer Istanbul, puis la Turquie, dans les premiers rangs des économies mondiales. Ce plan directeur a plusieurs objectifs notamment de développer et moderniser les transports de la ville. Il y a une transformation dans le paysage physique et social d'Istanbul depuis 2010, avec des milliards de dollars investis dans de grands projets de transport (Carte 1). Ces projets sont souvent appelés les « projets fous d'Erdoğan » par les médias occidentaux : un troisième pont, un tunnel ferroviaire (le *Marmaray*), un tunnel pour les voitures (*Avrasya Tüneli*) entre les deux rives du détroit du Bosphore, un troisième aéroport et un nouveau canal reliant la mer Noire et la mer de Marmara (à l'ouest, parallèle au détroit du Bosphore).

---

<sup>3</sup> Adalet ve Kalkınma Partisi, le Parti de la justice et du développement, se présente comme un parti conservateur démocrate – critiquable aujourd'hui -, qui est au pouvoir en Turquie depuis 2002. Son fondateur, Recep Tayyip Erdoğan, est l'ancien maire d'Istanbul (1994-1998) et le président actuel de la République de Turquie depuis 2014. A la suite du référendum pour la nouvelle constitution – qui a été appliquée en mai 2017 -R. T. Erdoğan est redevenu le président du parti.

<sup>4</sup> Pérouse J-F. (2017). *Istanbul Planète : la Ville-monde du XXIe siècle*. Paris : La Découverte, 220p.



Istanbul se situe entre la mer Noire au nord et la mer de Marmara au sud dans une bande de 30km.

1950's : Développement d'Istanbul sur le tiers sud de la bande, avant l'arrivée des ponts. Les deux tiers restants sont des zones naturelles.

1990's : L'arrivée des deux ponts ainsi que leurs autoroutes ont permis l'extension de l'urbanisation sur les deux tiers. Le dernier tiers restant est habité de forêt. Le troisième pont du Bosphore impactera le nord d'un point de vue urbanistique.

Carte 1 - Évolution du développement urbain à Istanbul. Source : N. Rihet via le film Ekümenopolis, 2019.



### Fin Empire Ottoman

- Istanbul est une capitale coloniale
- Le centre est Beyoğlu
- Etalement urbain lent avec le train



### Déclaration de la République de Turquie (1923)

- Istanbul n'est plus la capitale



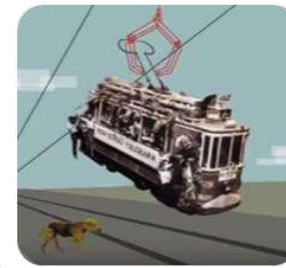
### Crise économique mondiale (1929)

- Capital privé faible, industrialisation dans les mains de l'Etat
- Début de l'aménagement des transports publics à Istanbul malgré des ressources limitées



### Plan urbain par Henry Prost (1936)

- Division de la ville en larges boulevards dédiés à la voiture
- Les industries se concentrent autour de la Corne d'Or



### Subventions du plan Marshall par les Américains (1945)

- Financent le plan urbain
- Les tramways sont remplacés par de l'asphalt

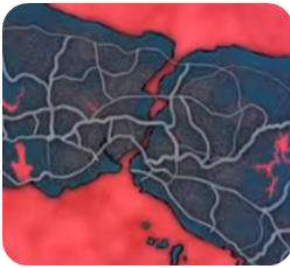


### Exode rurale vers Istanbul (1950)

- Les anciens agriculteurs anatoliens deviennent la main d'oeuvre pas chère des entreprises privées d'Istanbul
- Construction informelle et non planifiée de *gecekondu* pour loger ces populations

### Construction du troisième pont (2016)

- Urbanisation du nord, des forêts d'Istanbul
- Une ville sans limite ?



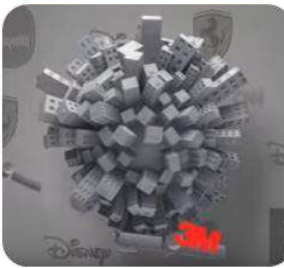
### Privatisation d'Istanbul (2000)

- Renforcement des pouvoirs des municipalités et de TOKI
- Les zones industrielles, les écoles publiques, les hopitaux, les quartiers ouvriers sont ouverts aux capitaux nationaux et internationaux
- Les ouvriers sont écartés à la périphérie de la ville



### "Global city" (1990's)

- Le capital accumulé a été investi dans l'immobilier
- De nouvelles bulles financières ont gonflé
- Exportation de l'industrie hors de la ville pour embaucher de la main d'oeuvre moins chère
- Istanbul: les habitants travaillent dans le tertiaire et la ville est devenue un paradis pour les consommateurs



### Construction du deuxième pont (1988)

- Construction de centres commerciaux et de résidences fermées pour les plus riches, dans les zones naturelles
- La voiture est maintenant gravée dans la culture



### Néolibéralisme (1980)

- Privatisation des investissements publics, augmentation des budgets des municipalités
- Légalisation des quartiers *gecekondu*. Les locataires sont donc des résidents légaux ce qui leur permet une ascension sociale vers la classe moyenne



### Construction du premier pont (1973)

- Les *gecekondu* fleurissent autour de l'autoroute E-5 qui est reliée au pont
- Création de nouveaux centres d'affaire vers le nord
- Les classes moyennes se dirigent alors vers les banlieues, ce qui crée plus de trafic



Figure 1 – L'histoire de l'urbanisation d'Istanbul. Source : N. Rihet via le film Ekumenopolis, 2019

De ces remarques préliminaires se dégagent deux axes de questionnement principaux :

- Depuis quelques années, les transports en commun connaissent de véritables bouleversements et la question de leur aménagement est au cœur de l'actualité politique locale des territoires. La voiture a été privilégiée pendant des années – et l'est encore sur certains territoires - où la ville a dû s'adapter à cette dernière. Est-ce que la tendance est également en train de s'inverser à Istanbul, même si la voiture paraît-être un mode privilégié de déplacement ? Est-ce qu'il y a une demande de la part des stambouliotes de trouver une solution face au congestionnement de la ville ? Quels-sont les différents acteurs et politiques mis en place pour créer un système de mobilité urbaine intégré à Istanbul ?

- Dans les villes occidentales, il y a une restriction de la demande d'offre de voirie, mais cette dernière est remplacée par une nouvelle forme d'offre qui est celle du développement des modes actifs dont le vélo et la marche. Est-ce le cas à Istanbul ? Malgré une topographie de la ville particulière, y-a-t-il un souhait de la part de la population de se déplacer en vélo ? Y-a-t-il des infrastructures déjà existantes ? Quels sont les différents acteurs qui encouragent le développement de ce mode de transport et quelles sont leurs actions pour y arriver ?

## Cheminement de la recherche, sources et méthodologie

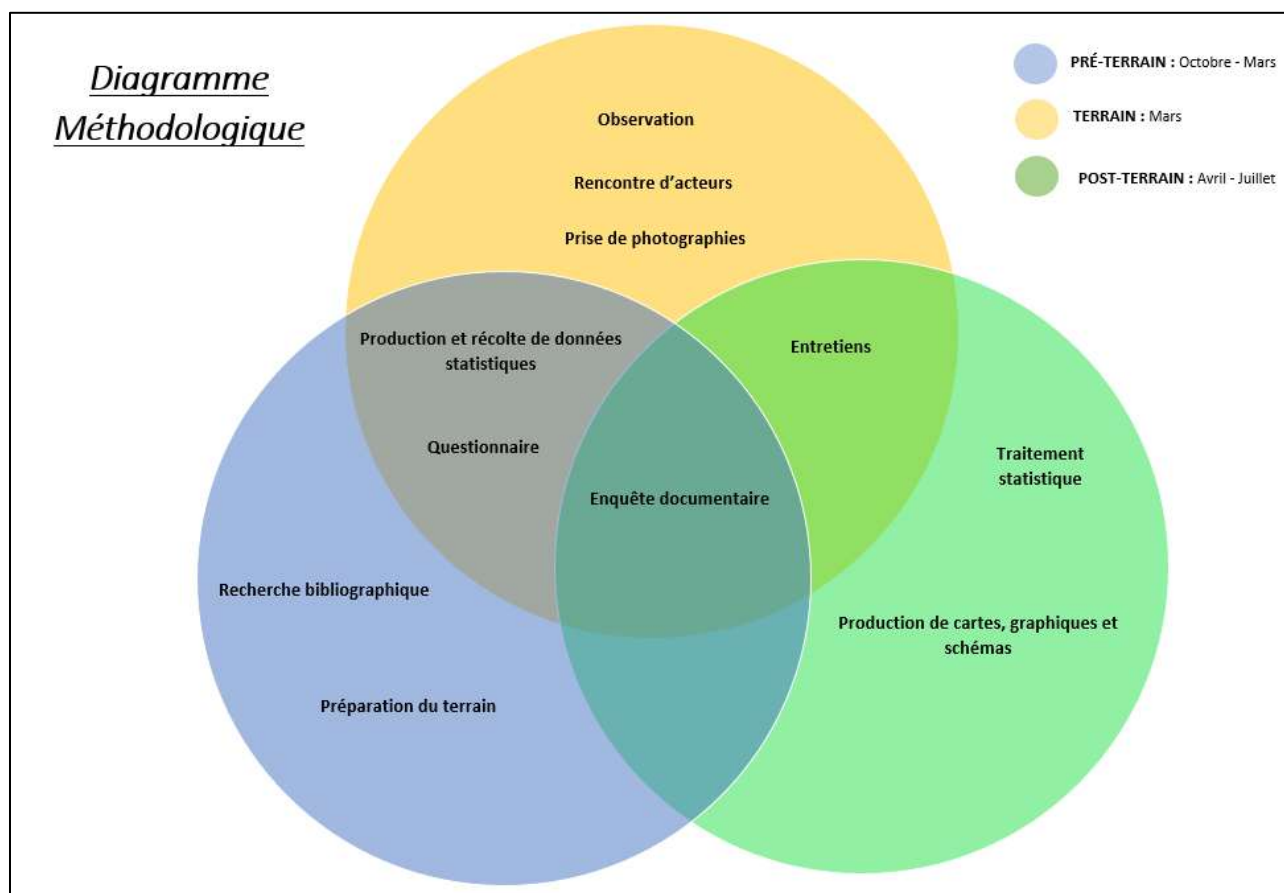


Figure 2- Diagramme méthodologique. Source : N. Rihet, Mars 2019.

Pour réaliser ce mémoire, la partie la plus importante a été le terrain. J'ai donc décidé d'organiser ma méthodologie autour de trois grandes étapes, s'imbriquant entre elles : le pré-terrain, le terrain, le post-terrain.

### ***Pré-terrain :***

Pour réussir à trouver un sujet, la recherche bibliographique a été primordiale dans ce travail de recherche. Je souhaitais traiter une thématique sur la métropole d'Istanbul. Dans un premier temps, j'ai décidé de lire de la littérature scientifique sur les dynamiques et les problématiques urbaines actuelles de la ville d'Istanbul, dont des articles de revues scientifiques, des mémoires et des ouvrages<sup>5</sup>. Après cette première étape, j'ai décidé de me tourner vers un sujet lié aux mobilités. C'est à ce moment précis que j'ai commencé à lire de la

<sup>5</sup> Un ouvrage m'a principalement aidé à comprendre les problématiques actuelles de la ville : Pérouse J-F., *Istanbul Planète : la Ville-monde du XXIe siècle*, Paris, La Découverte, 2017, 220p.

littérature grise dont des articles de presse de quotidiens turcs (*Milliyet, Hürriyet, Sabah, Zaman*), des films, des vidéos, des rapports d'institutions publiques, des documents institutionnels produits par l'Etat turc, la municipalité du Grand Istanbul et les municipalités locales. La recherche bibliographique s'est volontairement nourrie d'auteurs variés et de différentes nationalités, dont les textes étaient écrits en anglais, en français ou en turc, afin de collecter des points de vue variés. Je me suis également tournée vers des données statistiques d'indicateurs précis accessibles sur des sites internet d'institutions, comme l'Institut turc de la statistique *TÜİK*. Ces données peuvent être par exemple le nombre de voitures à Istanbul, le nombre de véhicules motorisés enregistrés à Istanbul par année, le nombre de personnes utilisant les transports en commun, etc. Après cette étape, la thématique du vélo s'est précisée. En effet, la littérature existante sur ce sujet à Istanbul étant lacunaire, je pense qu'aller vers un sujet « inédit » pourrait me procurer plus de plaisir sur le terrain.

J'ai donc pu commencer la préparation du terrain. Pour cela, une nouvelle recherche bibliographique sur la thématique du vélo a été nécessaire. Je me suis principalement intéressée à des ouvrages en français traitant de la pratique du vélo en France<sup>6</sup> ; ce qui m'a permis d'avoir un élément de comparaison avec Istanbul, de trouver des thèmes à aborder au sein du mémoire en prenant en compte les caractéristiques urbaines d'Istanbul, ainsi que de trouver des sujets de questionnement à aborder lors de futurs entretiens et enquêtes sur le terrain. La partie la plus importante dans la préparation de terrain a été de trouver des informations sur les lieux où la pratique du vélo est la plus répandue, et donc de se restreindre à certains quartiers (la mise en place de vélo en libre-service se situe effectivement dans des quartiers précis, longeant le Bosphore comme par exemple dans le quartier de *Kadıköy, Beşiktaş, Ortaköy* ou *Arnavutköy*), et également de trouver et contacter différentes catégories d'acteurs : des associations, des politiciens, des employés municipaux, des universitaires/académiciens et des usagers.

Avant de partir sur le terrain, j'ai également décidé de produire deux questionnaires. Un premier sur les habitudes de déplacement des Stambouliotes et un deuxième sur la pratique du vélo à Istanbul comme moyen de transport. Ces questionnaires ont été faits sur Google Form, en turc. Il faut moins de dix minutes pour y répondre.

---

<sup>6</sup> Les ouvrages sont : Bu D., Fontanes M., Razemon O., *Les transport, la planète et le citoyen : en finir avec la galère, découvrir la mobilité durable*, Paris, Rue de l'échiquier, 2010, 192p. & Razemon O., *Le pouvoir de la pédale : comment le vélo transforme nos sociétés cabossées*, L'écopoche, 2014, 218p.

### - **Les habitudes de déplacement des Stambouliotes :**

L'enquête a été divisée en quatre parties : les informations personnelles, les pratiques de mobilité, le trajet domicile-travail/université et les problématiques de transport à Istanbul en général. L'enquête a été publiée sur les réseaux sociaux (Facebook) et sur Roamler, une application qui fait du crowdsourcing<sup>7</sup> pour des entreprises. Concernant les sondés, l'enquête a été ouverte seulement aux utilisateurs de l'application vivant à Istanbul. L'enquête a été ouverte à partir du 11/03/2019 jusqu'au 25/03/2019. **356 personnes** ont répondu dont 280 via l'application Roamler et 76 via Facebook. La limite de ce questionnaire en ligne a été la tranche d'âge de la population interrogée ; en effet, plus de la moitié ont entre 20 et 30 ans. Pour analyser les résultats, j'ai préféré m'intéresser à un échantillon de population qui représente les personnes en activité et les étudiants, car ils ont des modes de déplacement régulier.

### - **La pratique du vélo à Istanbul comme moyen de transport :**

L'enquête a été partagée en trois grandes parties : les informations personnelles, les pratiques de mobilité en général, la pratique du vélo. L'enquête a été publiée sur les réseaux sociaux (Facebook), sur des pages d'associations d'usagers de vélo à Istanbul (Critical Mass Istanbul, *Bisikletli Ulaşım Platformu*). Elle a été présente sur les réseaux sociaux du 09/03/2019 au 22/03/2019. **Soixante-dix personnes** y ont répondu.

Pour les deux enquêtes, les résultats ont été traités sous Excel. Le traitement est passé par plusieurs étapes : traduction du turc au français, réorganisation et catégorisation des réponses, productions visuelles des résultats sous forme de graphiques et de cartes.

### ***Le terrain :***

Mon terrain s'est déroulé pendant dix jours à Istanbul, du 14 au 24 Mars 2019. Je souhaitais m'y rendre après l'hiver, pour avoir le maximum de chance d'observer des usagers pratiquant le vélo. Les principales activités de mon terrain ont été l'observation et la rencontre d'acteurs. Ce séjour m'a permis de récolter diverses sources d'information.

Dans un premier temps, j'ai pu récolter des données via l'observation de la pratique du vélo. J'ai souhaité privilégier l'observation de quartiers qui possèdent des pistes cyclables

---

<sup>7</sup> La production participative, en français, consiste, pour une entreprise, à externaliser une activité vers un grand nombre d'acteurs. L'entreprise utilise la créativité et le savoir-faire de ces acteurs, en sous-traitance, pour réaliser certaines tâches traditionnellement effectuées par un employé.

comme par exemple le long de la côte (*Kadıköy* et *Beşiktaş*) mais également en plein centre urbain (*Eyüp* et *Gaziosmanpaşa*) (Carte 2). Je suis arrivée à Istanbul pendant le premier week-end ensoleillé de l'année, ce qui a été une aubaine pour observer des usagers à vélo dans le parc de *Caddebostan*, puis d'interroger divers usagers utilisant soit leur propre vélo, soit les vélos en libre-service. L'observation participative m'a permis de rencontrer plus facilement des usagers et de me rendre compte des atouts ou des problèmes de l'infrastructure utilisée. Les photographies prises pendant le séjour me permettront d'illustrer les éléments observés.



Carte 2 - Lieux d'observation. Source: N. Rihet via Wikipedia Dosya: Turkey Istanbul location map.svg, 2019

De plus, pendant mon séjour à Istanbul, la Turquie était en campagne électorale pour les **élections municipales** (les élections ont eu lieu le 31 mars)<sup>8</sup>, d'où la présence de stands présentant les candidats et leur programme, sous forme de brochures et de vidéos. Ceci m'a permis de récolter des informations concernant les futurs (ou pas) projets de transport et de comprendre le rôle des autorités locales au sein des projets de transport.

La rencontre d'acteurs et la réalisation d'entretiens sur le terrain a été une source d'information importante pour l'élaboration du mémoire, principalement pour comprendre les différentes problématiques sociologiques et culturelles qui ne sont pas forcément observables. Les entretiens réalisés, qui sont au nombre d'une dizaine, ont été généralement menés selon une

<sup>8</sup> Pour Istanbul, il y a eu plusieurs retournements de situation en raison d'une demande d'annulation des résultats lancée par l'AKP n'acceptant pas sa défaite face au candidat de l'opposition Ekrem İmamoğlu. Une nouvelle élection a donc eu lieu le 23 Juin 2019.



méthode d'entretiens semi-directifs avec les acteurs où un rendez-vous était organisé, même si parfois ils prenaient la tournure d'une discussion plus libre. Des entretiens plus informels ont aussi été réalisés, notamment auprès des usagers à vélo, des taxis et des habitants des arrondissements étudiés. Pour certains acteurs, que je n'ai finalement pas pu rencontrer lors de mon séjour, j'ai dû envoyer mes questions au préalable pour qu'ils puissent les étudier à l'avance. Dans certains cas, les personnes contactées par mail préféraient répondre à mes questions par ce même canal. En raison de la campagne électorale pour les élections municipales, je n'ai pas pu accéder à certains acteurs comme les agents municipaux travaillant au sein des différentes sections municipales liées au transport ainsi que le élu ; ils avaient d'autres priorités... Des proches sur place m'ont aidée à : trouver des contacts par le biais de voisins et d'amis, établir une relation avec les différents acteurs contactés et rencontrés, faire le lien entre mon interlocuteur et moi-même au téléphone et lors de certains entretiens. Pendant les discussions et entretiens, en raison de ma connaissance limitée du registre soutenu de la langue turque, les différents acteurs ont accepté que je les enregistre. L'enregistrement était utile car il est en effet difficile de s'intéresser et de participer à la discussion tout en prenant des notes claires et pertinentes, notamment lorsque l'entretien se fait dans une langue étrangère. J'ai donc rencontré des usagers, des habitants, des cyclistes professionnels, un marchand de vélo, une bénévole d'association, des acteurs associatifs (*Bisikletliler Derneği*, *Bisikletli Ulaşım Platformu*). Je devais également rencontrer sur place une professeure d'université spécialisée sur les questions urbaines et de transports à Istanbul, puis une personne qui travaille au sein d'un institut qui met en œuvre des solutions de mobilité urbaine durable à Istanbul (WRI, Embarq) ; malheureusement, pendant mon séjour, ces deux personnes étaient en déplacement. Je n'ai pas souhaité les recontacter après mon terrain, car les informations récoltées sur place étaient déjà abondantes. Parmi tous ces acteurs, certains avaient une faible maîtrise d'une langue étrangère mais d'autres pouvaient parler l'anglais voire même le français.

Toutes ces sources m'ont permis de collecter les données nécessaires à la réalisation de ce mémoire. Le terrain est alors décisif dans la réalisation d'un mémoire. Ma présence sur place m'a permis tout d'abord de me procurer la documentation nécessaire pour comprendre les politiques de mobilité actuelles et les projets entrepris à Istanbul. Puis, de comprendre les réalités sociales, culturelles et urbaines, concernant le déplacement à vélo grâce à mes observations, ainsi qu'aux rencontres de divers acteurs pour comprendre plus en profondeur certaines problématiques. Le terrain est alors essentiel pour répondre à l'objet d'une recherche géographique et son épreuve confirme, ou non, la problématique formulée par le chercheur.

### ***Post-terrain :***

La dernière étape s'est principalement prêtée à l'organisation des données et au traitement statistique. La traduction a été un travail de longue haleine qui a finalement pris le plus de temps : transcription des entretiens et leur traduction, traduction des brochures et des documents récoltés sur le terrain, traduction des résultats des enquêtes de mobilités, ainsi que la traduction de divers articles de presse et documents institutionnels analysés pendant la recherche bibliographique. Après cette étape, plusieurs résultats sont alors ressortis et il a donc fallu produire des documents graphiques pour les exprimer comme des schémas, des modèles, des cartes et des graphiques.

Avec une première expérience de terrain à Istanbul en 2016 sur une autre thématique urbaine et à la réalisation d'un mémoire dédié, j'ai pu avoir des réflexes plus instinctifs dans l'appréhension du mémoire actuel. Je n'avais pas à chercher de nouveaux canaux de récoltes d'information, il me fallait utiliser les mêmes, mais adaptés au nouveau sujet étudié. Après ce travail méthodologique, qui m'a aidé à récolter et à organiser les informations pour la rédaction du mémoire, le raisonnement que nous allons suivre pour tenter de répondre aux problèmes posés se compose de trois grandes étapes.

### **Annonce du plan :**

Ma première partie s'intéressera à l'analyse de la mobilité actuelle des Stambouliotes à travers les réponses obtenues de l'enquête mobilité. Ces déplacements sont liés aux infrastructures de transports existantes et aux différents plans urbains réalisés par un acteur en particulier qui est la « municipalité du Grand Istanbul », aussi appelée la « municipalité métropolitaine d'Istanbul » (*Istanbul Büyükşehir Belediyesi ; IBB*). Accompagné de ces diverses entreprises municipales, IBB représente l'institution motrice des politiques publiques de transports à Istanbul. Je vais alors m'intéresser à la gouvernance de cette institution et à ses différentes réalisations dans le domaine des transports, en présentant, en premier lieu, un historique de l'évolution des moyens de transport, pouvant être publics ou privés, puis les nouveaux projets d'infrastructures d'IBB, dédiés notamment à la voiture ainsi qu'aux transports collectifs. Les modes de transport motorisés, plus particulièrement l'automobile, ont été un moyen de transport privilégié. Ce qui pose actuellement des problématiques en ville, où ces

dernières seront présentées au sein de cette partie. L'élection municipale de mars 2019 a remis le transport au cœur du débat, car le résultat de l'élection aura des conséquences décisives sur les prochaines politiques de transport à Istanbul.

Dans un second temps, je vais recentrer l'étude sur la pratique du vélo comme moyen de transport à Istanbul. Avant de considérer le sujet du vélo, il fallait faire un état des lieux général des mobilités actuelles des Stambouliotes, en présentant les habitudes de déplacement des locaux ainsi que les politiques mises en place par les pouvoirs publics. À travers la première partie, à partir de l'enquête mobilité et de l'étude des différentes politiques des transports urbains, le vélo est finalement très peu représenté. Cette partie s'intéressera alors plus particulièrement à la culture du vélo en Turquie. À savoir, comment est véhiculée l'image du vélo par les différentes catégories socio-économiques ainsi que par les institutions de gouvernance. Etant donné que la culture du vélo-transport est limitée, je présenterai les différentes mobilisations collectives, des associations citoyennes, ainsi que leurs programmes et initiatives, qui exercent une influence sociale sur les usagers et sur les institutions publiques, afin d'encourager la croissance d'une culture cycliste. Pour rédiger cette partie, ainsi que la prochaine, l'enquête sur la pratique du vélo-transport a été une source principale.

La troisième partie s'intéressera à la dimension infrastructurelle. Elle montrera qu'il y a une réglementation spécifique à l'échelle nationale et locale, depuis quelques années, envers le vélo-transport et que le principe de la politique actuelle de la municipalité métropolitaine d'Istanbul est de sécuriser les cyclistes par la création de pistes cyclables et/ou de signalisations particulières. IBB a un objectif d'atteindre la création de 1050 km de routes cyclables sécurisées d'ici 2013. La municipalité a également créé son propre système de vélo en libre-service et a mis en place des moyens afin d'intégrer le vélo aux autres moyens de transport. Ces projets, et leur aménagement, sont rendus possibles grâce à la création de manuels par les associations et les institutions spécialisées, permettant ainsi d'aider les municipalités. Nous montrerons par la suite, qu'actuellement, ces infrastructures sont soit dédiées aux loisirs, soit non acceptées localement par la population, soit peu développées. À travers ces aménagements, la municipalité souhaite inciter la population à utiliser le vélo, sans prendre en compte les fonctions du vélo – loisir, sport, transport - indépendamment l'une de l'autre.

# PREMIÈRE PARTIE - Comment les déplacements des Stambouliotes sont influencés par les décisions politiques locales ?

## I/ Évolution des moyens de transport mis à la disposition des Stambouliotes

### I.A. Analyse de la mobilité actuelle des Stambouliotes

Étalement urbain, accroissement de la population, redistribution des emplois ont des conséquences sur les mobilités quotidiennes. Les processus de métropolisation s'avèrent porteur d'un accroissement des mobilités, guidées par les politiques de transport et de mobilité mises en place par les autorités locales. L'évolution de la mobilité des Stambouliotes s'accompagne d'importants changements dans les modes de déplacement. Les transports motorisés prennent une importance croissante dans la mobilité des citoyens : automobile, bus, *minibus*. D'après l'enquête de mobilité, plus de 36% des personnes interrogées utilisent le bus et/ou *minibus* pour se déplacer (Fig. 4). Le trajet en automobile arrive en deuxième position avec plus de 17% d'utilisation (Fig. 4). L'usage de la voiture particulière s'est largement développé<sup>9</sup> en raison de la création d'infrastructures dédiées à la voiture - premier pont du Bosphore et premier périphérique d'Istanbul créés dans les années 1970 – et de la forte augmentation du parc automobile à partir des années 2000. L'équipement automobile des ménages reste relativement faible (53%) (Fig. 3). Une large part des habitants demeurent alors captifs des transports en commun (72%) (Fig. 4).

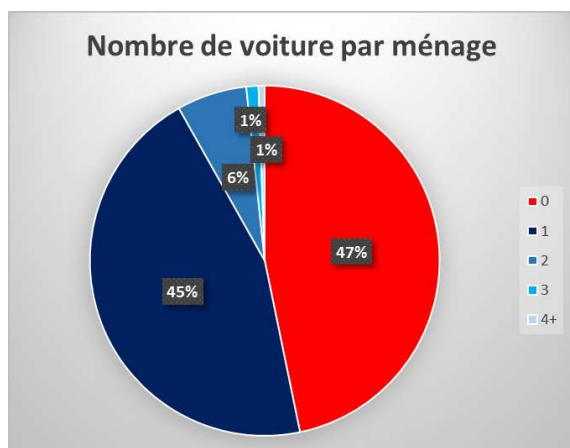


Figure 3 – Nombre de voitures par ménage (356 personnes).  
Source : Enquête mobilité, N.R. Mars 2019.

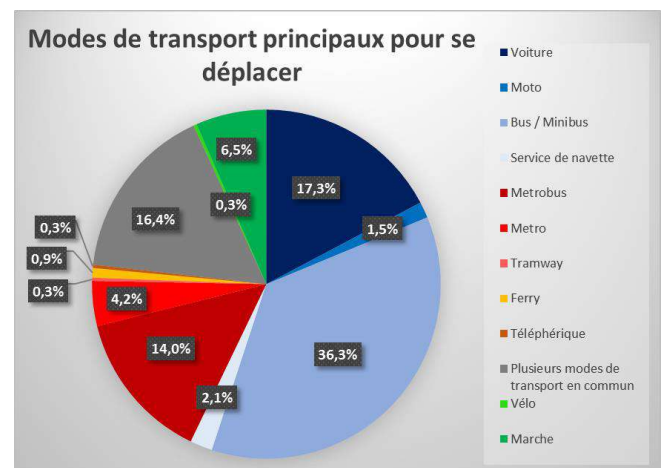


Figure 4 – Modes de transport principaux pour se déplacer (356 réponses).  
Source : Enquête mobilité, N.R. Mars 2019.

<sup>9</sup> Barge C., Saidi M., Borgel-Sisa C. (2006). Mobilité et systèmes de transport dans les métropoles du Caire, d'Istanbul et de Téhéran, étude comparative. *Travaux de l'Institut Géographique de Reims*, Vol. 32, No. 127-128, pp. 111-120.

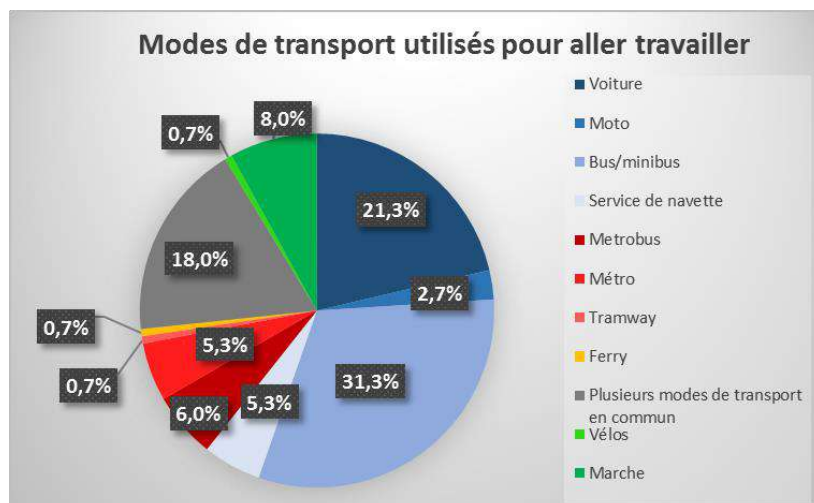


Figure 5 – Modes de transport utilisés pour aller travailler (135 personnes). Source : Enquête mobilité, N.R. Mars 2019

Les transports en commun restent évidemment le moyen de transport privilégié pour les Stambouliotes, car tout le monde ne peut pas s’offrir une voiture. Concernant la population en activité, on peut voir que la tendance reste la même : le trajet en bus/ *minibüs* reste le mode de transport principal (31,3%) et la voiture arrive également en deuxième position (21,3%) (Fig.5). De plus, 62% des travailleurs se déplacent en transport en commun (Fig.5). Cependant, d’après une étude produite par Moovit<sup>10</sup>, le temps moyen que les usagers passent dans les transports en commun un jour de semaine, pour se rendre vers le lieu de travail, équivaut à 91 min (contre 64 min à Paris) contre 30 min en moyenne en voiture d’après mon enquête. Il peut même arriver à certaines personnes de passer plus de trois heures dans les transports en commun pour se rendre à leur travail<sup>11</sup>. En effet, d’après Moovit, le pourcentage d’usagers qui passe plus de deux heures par jour dans les transports en commun équivaut à 30%. La distance moyenne que les usagers parcourent en transport en commun pour un trajet vers leur lieu de travail est de 12 km (contre 10,8 km à Paris) (Moovit), le même résultat produit par mon enquête est de 15 km en transport en commun contre 17 km pour un trajet en voiture. Ces résultats font d’Istanbul **la deuxième plus mauvaise ville pour faire la navette**<sup>12</sup>.

À travers ces résultats, nous pouvons voir qu’il y a un vaste choix de modes de transport pour se déplacer. En effet, il y a le choix entre le bus, le *minibüs*, le ferry, le métro, le tramway,

<sup>10</sup> Moovit est une application proposant un trajet en transport en commun d’un point A à un point B en temps réel. L’application fournit des statistiques concernant les habitudes de déplacement en transport en commun des habitants vivant dans les métropoles du monde entier, dont Istanbul.

[https://moovitapp.com/insights/en/Moovit Insights Public Transit Index-countries](https://moovitapp.com/insights/en/Moovit%20Insights%20Public%20Transit%20Index-countries)

<sup>11</sup> UNALDI, Aslihan, réal. *Overdrive : Istanbul in the new millennium*. EMBARQ and the World Resources Institute, 2011. Support numérique, 63 min.

<sup>12</sup> INRIX. (2018). *2018 Global Traffic Scorecard*. Repéré à <http://inrix.com/scorecard/>.

le *metrobüs*. Cependant, malgré cette diversité, pourquoi le temps de parcours semble aussi long pour se déplacer en transport en commun ? Les causes sont effectivement multiples mais le principal problème d'Istanbul est la congestion de ses réseaux de transport, qui a d'ailleurs été relevé à plusieurs reprises lors des entretiens. L'efficacité des transports est vitale pour une métropole, en particulier dans un endroit comme Istanbul, avec un étalement urbain en continue et qui est divisé géographiquement. Actuellement, les équipements dédiés au transport public sont en difficultés. Le développement d'infrastructures routières a été privilégié pendant des années et la conséquence directe en est la création d'un trafic continue. Les objectifs principaux de la municipalité sont de remédier à ces difficultés en investissant dans des projets de transport de masse. Le tunnel de *Marmaray* est une pierre angulaire de la politique des transports.

Au sein de la prochaine partie, nous présenterons les différents modes de transport urbain à Istanbul accompagnés de leurs problématiques. Actuellement, la thématique du transport domine les discussions et les investissements municipaux.

## I.B. Les différents moyens de transport urbains à Istanbul : un vaste choix mais les nombreux déplacements suscitent une forte intermodalité

I.B.1. Un vaste choix de moyens de transport urbain pour se déplacer à Istanbul avec une entité principale de gouvernance qui est la Municipalité Métropolitaine d'Istanbul :

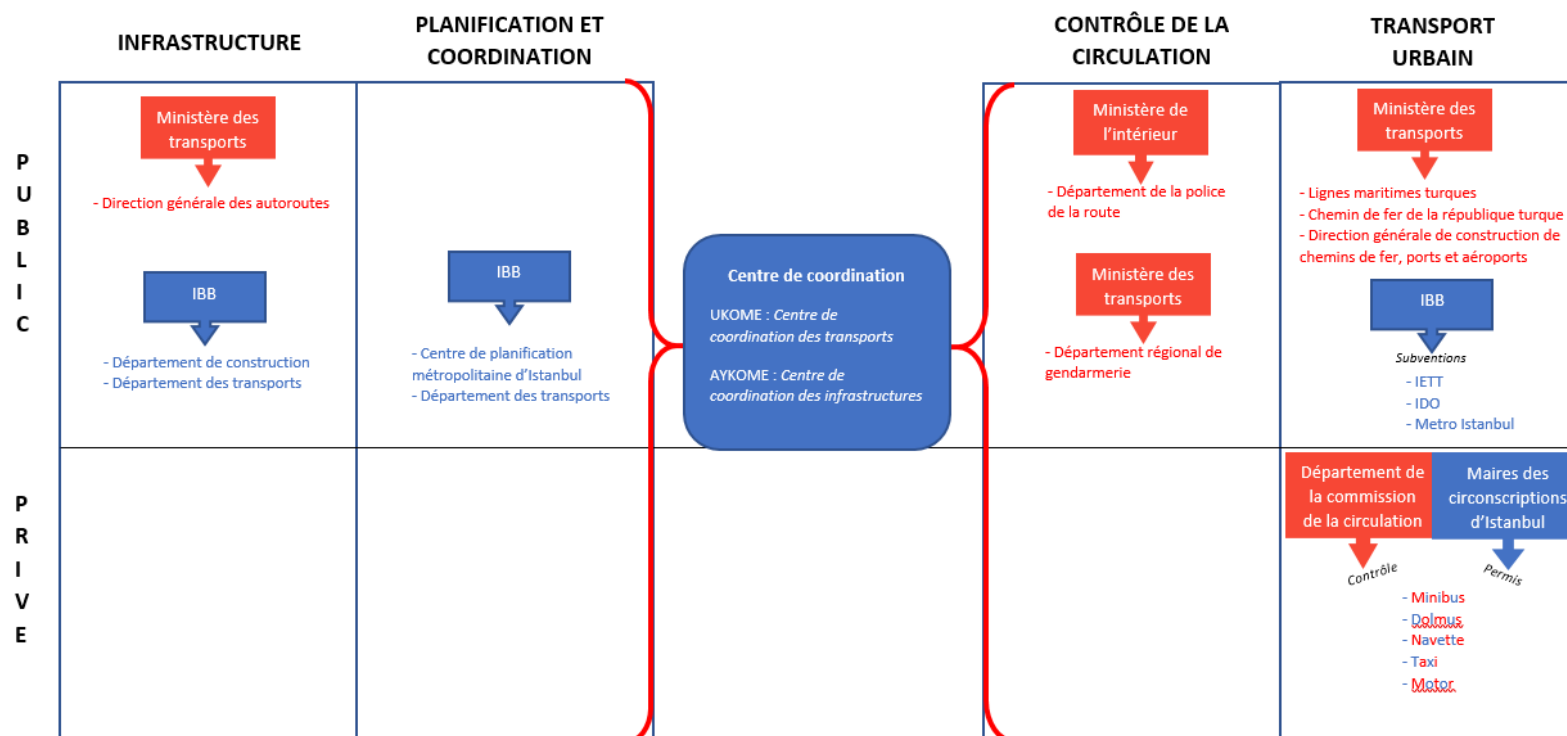


Tableau 1- La gouvernance de la mobilité urbaine : un nombre important d'acteurs qui rend la coordination des services difficile. Source : N. Rihet, 2019

Istanbul est desservie par un système de transport collectif diversifié dont le métro, le *metrobüs*, le tramway, le train suburbain, le bus, le ferry. Ce réseau est utilisé avec un système de billetterie électronique (*Akbil*) qui permet des correspondances au sein du réseau de transports publics. La **Municipalité de la métropole d'Istanbul** (*Istanbul Büyükşehir Belediyesi, IBB*) est l'autorité organisatrice des transports urbains, même si tous les échelons institutionnels – national, régional, métropolitain et local - sont impliqués dans le développement des transports urbains de la métropole. Elle possède en son sein une diversité de services et assure la tutelle par le biais d'entreprises possédant diverses entités dédiées à la planification territoriale, à la maîtrise foncière, au transport et à la régulation du trafic de l'agglomération. IBB subventionne donc ces entités (Tableau 1).

Les bus et les *minibüs* forment le corps principal du réseau de transport collectif : 591 lignes de bus et 123 lignes de *minibüs* sur un réseau de 6 100 kilomètres<sup>13</sup>, ainsi que 8 lignes de *metrobüs*. Ce dernier dispose d'un site propre sur l'une des deux artères autoroutières principales de la ville (E-5)<sup>14</sup>, sans aucun carrefour sur la quasi-totalité de son parcours. C'est uniquement sur le pont des martyrs du 15 juillet que les bus sont en circulation mixte avec le trafic régulier. Les arrêts s'apparentent à des stations de tramway/métro avec une ligne de contrôle et du mobilier spécifique. Le *metrobüs* permet de relier la côte européenne à la côté anatolienne par un trajet direct. Le réseau d'autobus ainsi que le *metrobüs* est exploité par la compagnie nationale d'autobus IETT<sup>15</sup>. Cependant, en raison de l'étalement urbain de la métropole, IETT – donc IBB - ne peut réaliser les investissements nécessaires à l'élargissement du réseau de bus. Ce qui est d'ailleurs le reproche fait par certains habitants de ces lieux isolés: « il y a des routes, mais il n'y a pas de transport, la municipalité ne fournit pas de bus »<sup>16</sup>. Des modes de transport artisanaux et spécialisés ont donc été créés dont des coopératives de *minibüs*<sup>17</sup>, et autres véhicules de petites capacités tels que les *dolmuş*<sup>18</sup>. Ces véhicules desservent les nouvelles périphéries urbaines. De même, les employeurs et établissements

---

<sup>13</sup> Houpin S. (2010). Mobilité urbaine et développement durable en Méditerranée : Diagnostic prospectif régional. *Les Cahiers du Plan Bleu* 9. Valbonne : Plan Bleu.

<sup>14</sup> À Istanbul, il y a deux artères autoroutières principales : l'autoroute E-5 reliée au Pont des martyrs du 15 juillet et l'autoroute TEM reliée au pont Fatih Sultan Mehmet.

<sup>15</sup> La Direction générale de l'Electricité, Tramway et Tunnel d'Istanbul (IETT) est l'une des plus anciennes entreprises d'IBB dans le secteur des transports.

<sup>16</sup> Unaldi, *Overdrive : Istanbul in the new millennium, op. cit.*, p. 14.

<sup>17</sup> Ils ont une capacité de transporter 20 personnes. Cela peut être un moyen de transport dangereux car ces bus s'arrêtent à la demande des voyageurs.

<sup>18</sup> Des taxis collectifs comprenant environ 8 personnes. Le véhicule ne part que lorsqu'il est plein et rejoint les places et quartiers stratégiques d'Istanbul.



scolaires s'adressent directement à des entreprises de *servis* pour le ramassage de leurs employés et étudiants par le biais de navette. Concernant le contrôle de ces moyens de transport, c'est le département, via la Commission départementale de la circulation, qui délivre des licences d'exploitation aux transporteurs de personnes. Elle est également responsable des itinéraires des *dolmuş* et des *minibüs*.

Il y a également les transports maritimes qui représentent une offre à part entière de la mobilité urbaine d'Istanbul, permettant de traverser le Bosphore, principalement au départ de *Beşiktaş*, *Karaköy* et *Eminönü* pour rejoindre *Üsküdar* ou *Kadıköy* sur la rive anatolienne. Deux compagnies maritimes publiques assurent le service de ces tronçons avec leur flotte de *vapur* : *IDO Istanbul Deniz Otobüsleri* qui est une entreprise publique contrôlée par la municipalité métropolitaine d'Istanbul et la compagnie nationale *TDI Türkiye Denizcilik İşletmeleri*. Comme pour les bus, il y a également une dynamique informelle avec les *motor*, qui sont exploités par des entreprises privées, et proposant les mêmes trajets que le service public. Cependant, la part des transports maritimes reste faible en raison de risques liés à la sécurité et à l'environnement sachant que l'embouchure du Bosphore est également ouverte aux transports de marchandise par de gros porteurs (porte-conteneurs, pétroliers, vraquiers).

Concernant le réseau ferroviaire, Istanbul dispose actuellement de sept lignes de métro (170 km), de quatre lignes de tramway (60 km), de deux funiculaires (1,2 km), et de deux téléphériques (0,8 km) avec une longueur totale du réseau de 232 km<sup>19</sup>. Ce réseau est exploité par *Metro Istanbul*<sup>20</sup>, une entreprise publique contrôlée par la municipalité métropolitaine d'Istanbul. Ces chiffres semblent insuffisants pour une telle métropole, qui possède une superficie et une population importante. Cela se traduit également par une faible part des déplacements supportés, comme nous pouvons le voir au sein de l'enquête mobilité, où les déplacements par le réseau ferré (métro) sont peu sollicités et représentent 5,3% de la population interrogée (Fig. 5). En effet, depuis le début du 20ème siècle jusqu'au début des années 2000, **la priorité des services publics n'a jamais été de construire un réseau ferroviaire complet** comme dans les autres grandes métropoles<sup>21</sup> (Paris, Londres, Tokyo, Moscou, New York) (Annexe 1). Mais, depuis 2010, une série d'investissements importants sont prévus pour étendre le réseau ferroviaire urbain, aligné avec le Plan directeur 2023. Il y a

---

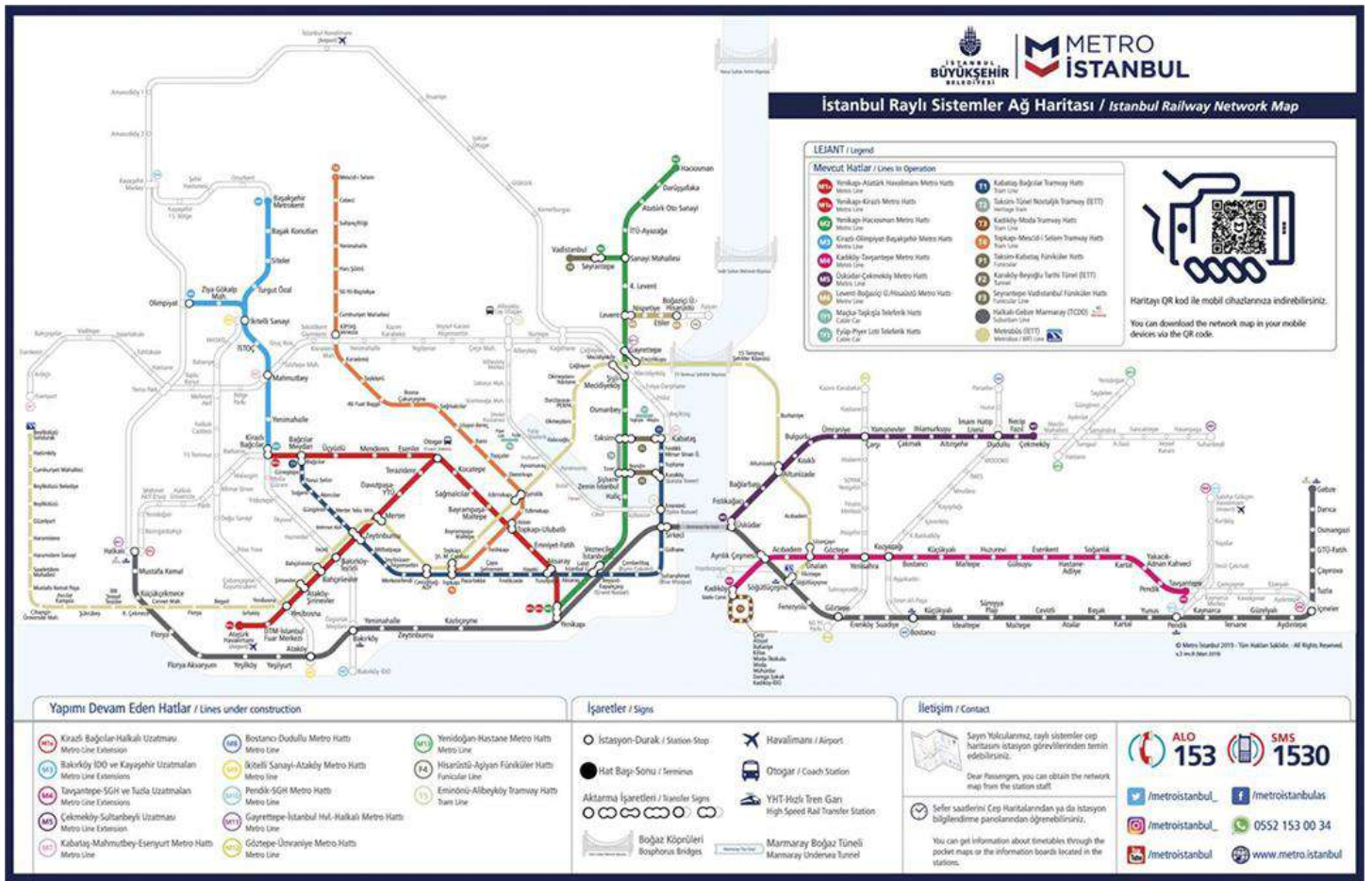
<sup>19</sup> Metro Istanbul. *Rail System Lines*. Repéré à

<http://www.istanbulunmetrosu.com/Home/rayliSistemler?Lang=en-US>

<sup>20</sup> Metro Istanbul a été créé en 1988 sous le nom de l'Istanbul Transport Corporation (Ulaşım A.Ş), par IBB, pour assurer la gestion et l'exploitation du réseau ferré.

<sup>21</sup> Unaldi, *Overdrive : Istanbul in the new millennium*, op. cit., p. 14-17.

effectivement eu le projet *Marmaray*, un tunnel ferroviaire<sup>22</sup>, qui permet de relier la rive européenne et anatolienne par un autre moyen que la voie d'eau et que les ponts routiers, pouvant transporter 75.000 voyageurs par heure. Également la création ou le prolongement de lignes de métro, depuis 2013, pour arriver à un objectif de quatorze lignes d'une distance de 518 km en 2023 (Carte 3). Ce qui signifie réussir à construire en quatre ans 348 km de lignes alors que 130 km de lignes ont été construites en six ans. La dernière ligne créée en date, part de *Halkalı* pour rejoindre *Gebze* en passant par le tunnel *Marmaray*, d'une distance de 63 km.



Carte 3 : Le réseau ferroviaire d'Istanbul. Les lignes de couleur représentent les voies actuelles existantes. Les futurs prolongements des lignes du métro d'Istanbul sont en transparence. Source : Metro Istanbul.

<sup>22</sup> La construction du tunnel s'est achevée en avril 2009, tandis que la voie ferrée est mise en service en octobre 2013.

## I.B.2. Mais un faible niveau d'intégration des différents modes et réseaux de transports urbains

Pour qu'un trajet soit considéré comme intégré, il faut qu'il soit relativement transparent, avec différents segments connectant facilement la proximité, pour assurer un temps de trajet raisonnable de porte à porte à l'utilisateur. L'intégration à une offre globale des différents modes de transports urbains opérant sur la métropole stambouliote est faible, tant au plan de la tarification que des interfaces spatiales. Concernant **la tarification**, il y a plusieurs moyens. Dans un premier temps, il existe une tarification unique avec un prix d'abonnement mensuel de 205 TL, permettant une utilisation illimitée des transports publics, dont les modes de transport appartenant à Metro Istanbul, IETT et IDO : la *Mavikart*. Cependant, pour une personne gagnant un salaire minimum de 2020 TL net, l'abonnement est excessif – peu d'entreprises paient pour le transport. Par conséquent, la majorité des personnes préfèrent utiliser l'autre moyen : l'*Istanbul Kart*. C'est une carte avec laquelle il est possible de valider son titre de transport – après l'avoir alimenté de la somme souhaitée - au sein de ces mêmes transports publics, mais ce n'est pas un abonnement. Le prix d'un trajet direct, utilisant seulement un moyen de locomotion, est égal à 2,60 TL. A chaque nouveau transfert, il faut rebadger et repayer, cependant le prix est réduit : 1,65 TL pour le premier transfert, 1,25 TL pour le deuxième. À partir du troisième changement, le prix reste fixe (0,85 TL)<sup>23</sup> (Tableau 2). Le prix d'un trajet ne dépend donc non pas de la distance mais de sa connectivité. Si un trajet bénéficie d'une liaison directe entre ses deux nœuds, ce trajet possède alors une connectivité maximum et sera donc moins cher. Par exemple, un trajet direct de *Bahçelievler* à *Kadıköy*, de 30 km de distance, fait en *Metrobüs* (Carte 3), coûte moins cher (3,40 TL<sup>24</sup>) qu'un trajet intermodal d'un centre commercial de *Levent* jusqu'au palais sportif de *VakıfBank* - pour aller voir un match de volleyball - à *Üsküdar* (Carte 4), plus court, de 9 km de distance, où l'utilisateur doit faire deux changements (5,5 TL). Les prix annoncés ici sont les prix standards. Pour certaines catégories de personne, les transports coûtent moins chers : étudiants, professeurs et instituteur/trices, personnes de 60 ans ; voire même gratuits : les handicapés et leur accompagnateur/trice, les athlètes nationaux, les personnes de plus de 65 ans, les policiers, les anciens combattants et leur famille, la famille des martyrs (Tableau 2). Pour les modes privés, cela se paie en espèce, directement de l'utilisateur au conducteur.

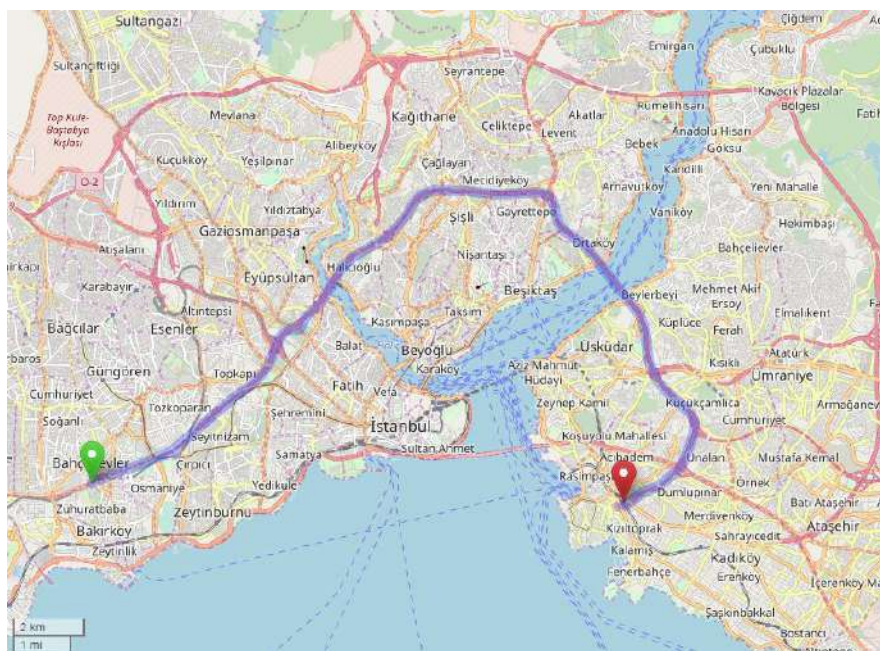
---

<sup>23</sup> HT (2018, 11 Mai). Yol parası ne kadar? 2018 yol parası, mavi kart ücretleri ne kadar? Yol parası İş Kanunu'nda var mı? *Haber Türk*.

<sup>24</sup> Le prix pour le *metrobüs* n'est pas un prix unique de 2,60 TL. Le prix dépend de la distance et du nombre de stations parcourues.

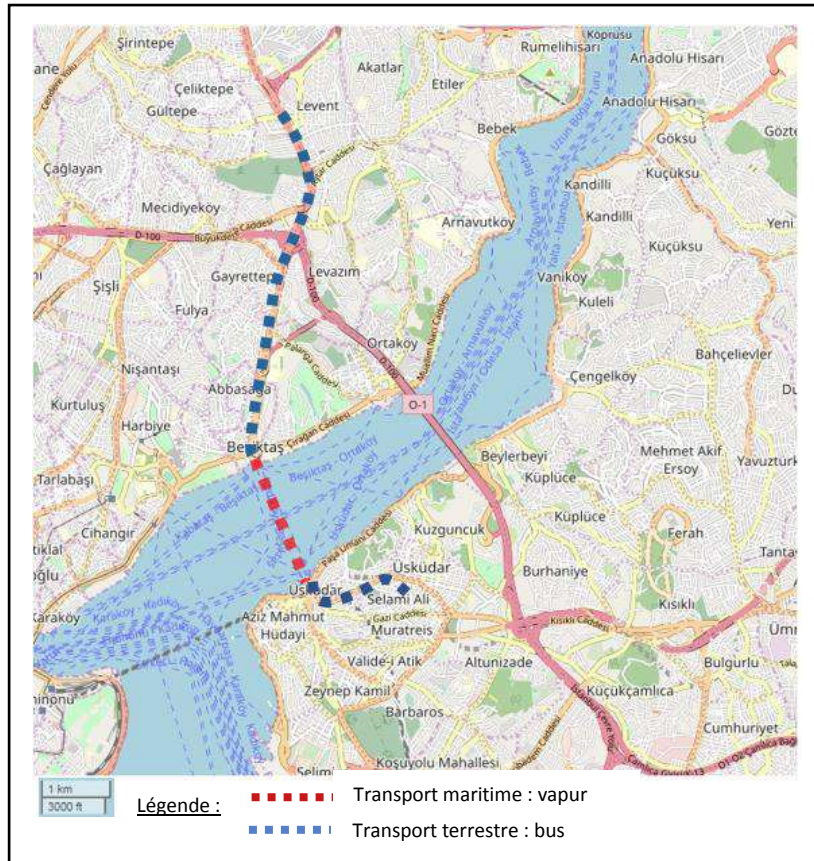
Statut	Tarif carte	Tarif trajet unique	Premier transfert	Deuxième transfert	Troisième transfert	Tarif abonnement mensuel (mavikart)
Normal	10 TL	2,60 TL	1,65 TL	1,25 TL	0,85 TL	205 TL
Etudiant	10 TL	1,25 TL	0,50 TL	0,45 TL	0,40 TL	85 TL
- Professeurs (écoles et universités) - Personnes âgées de + de 60 ans	10 TL	1,85 TL	0,95 TL	0,75 TL	0,70 TL	125 TL
- Handicapés et leur accompagnant - Athlètes nationaux - Personnes âgées de + de 65 ans - Policiers	10 TL	Gratuit	Gratuit	Gratuit	Gratuit	Gratuit
- Anciens combattants et leur famille - Martyrs et leur famille	Gratuit	Gratuit	Gratuit	Gratuit	Gratuit	Gratuit

Tableau 2 – Tableau de tarification de l’Istanbulkart. Source : N. Rihet, 2019.



**Légende :** ———— Transport terrestre : Metrobüs

Carte 4 - Trajet direct en Metrobüs de Bahçelievler à Kadıköy (30km). Source: N. Rihet via OpenStreetMap, 2019.



Carte 5- Trajet intermodal avec deux changements de Levent jusqu'au palais sportif Vakıf Bank à Üsküdar (9km). Source: N. Rihet via OpenStreetMap, 2019.

En ce qui concerne **l'intégration des interfaces spatiales**, elle est également faible. À travers l'enquête mobilité, il est possible de voir que l'intermodalité est très représentée pour se déplacer (16,4%) (Fig. 4). Selon l'enquête, certaines personnes peuvent utiliser jusqu'à quatre modes de transport différents (5%) au sein d'un trajet (la marche n'est pas comptée) : *minibüs*, *metrobüs*, métro et ferry par exemple (Fig. 6). Les personnes utilisant l'intermodalité ont un temps de transport plus important pour se rendre à leur destination, où 8% consacrent plus de deux heures pour réaliser un trajet (Fig. 7). En effet, les distances sont longues, beaucoup de personnes habitant du côté anatolien vont travailler du côté européen et inversement. Le temps moyen que les usagers attendent par jour à une station est égal à 19 min<sup>25</sup>, ce qui rallonge le temps de parcours.

<sup>25</sup> Moovit. *Moovit Transit Public Index*. Repéré à [https://moovitapp.com/insights/en/Moovit Insights Public Transit Index-countries](https://moovitapp.com/insights/en/Moovit%20Insights%20Public%20Transit%20Index-countries).

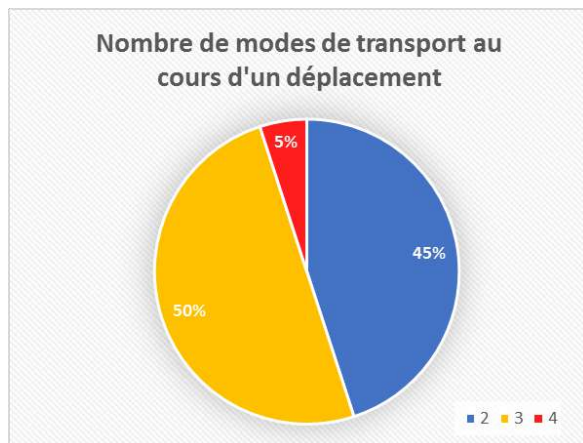


Figure 6 - Nombre de modes de transport au cours d'un déplacement (60 personnes). Source : Enquête mobilité, N.R. Mars 2019.

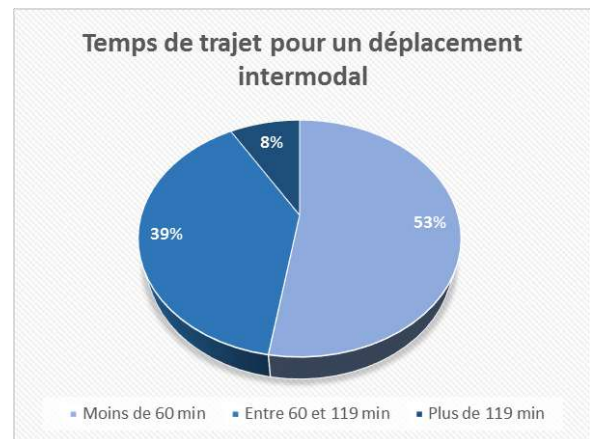


Figure 7 – Temps du trajet pour un déplacement intermodal (60 personnes). Source : Enquête mobilité, N.R. Mars 2019.

Les périmètres d'intervention et les services de transport offerts par **les opérateurs publics et privés** sont distincts et peu connectés les uns aux autres, comme on a pu le voir au niveau tarifaire par exemple. De plus, les modes institutionnels sont principalement dans le centre alors que les modes privés interviennent plutôt à la périphérie de la ville. Les modes privés - principalement les *minibüs* - créés des connections permettant à la population habitant en périphérie - au sein de territoires non desservis par le réseau public - de rejoindre des centres urbains importants ou des stations de bus/metro/*metrobüs*. Ce qui n'offre pas beaucoup de possibilités pour ces usagers, qui sont dépendants du *minibüs*, où finalement, en périphérie, peu de trajets sont multimodaux. Parmi les points de connexion existants entre les différents modes de transport, ils semblent s'être formés dans l'urgence et spontanément, plutôt que sous l'action des pouvoirs publics. C'est pourquoi ces **pôles d'échanges informels**, ne comportent pas d'infrastructures adaptées en matière de stationnement, de zones piétonnes ou encore de signalisations (Planche 1). Ceci montre que la réalisation d'un '**réseau intermodal**' par le biais d'un plan directeur ne semble pas être la priorité des services publics, bien qu'un organe de coordination des transports urbains sous tutelle d'IBB ait été créé en 2004 : UKOME<sup>26</sup> et AYKOME<sup>27</sup> (Tableau 1). En effet, le nombre important d'acteurs de la planification et de l'exploitation des transports urbains rend la coordination des services et des activités difficiles, où les parties prenantes ont des stratégies d'interventions différentes. Cependant, avec le

<sup>26</sup> UKOME est le Centre de coordination des transports. Il vise à coordonner le secteur des transports avec toutes les autorités et organismes concernés par les questions de planification d'infrastructure, des programmes et des projets, aussi bien des acteurs publics que privés.

<sup>27</sup> AYKOME est le Centre de coordination des infrastructures. Il est responsable de la coordination des réseaux ferrés et enterrés. Rôle et ces responsabilités similaires à celles de UKOME.

développement de projets récents de système ferroviaire, il semble que la municipalité métropolitaine souhaite de plus en plus offrir une approche globale de la planification des transports, et tente de mettre en place des plates-formes intermodales, premiers pas vers une offre alternative viable face aux voitures privées.

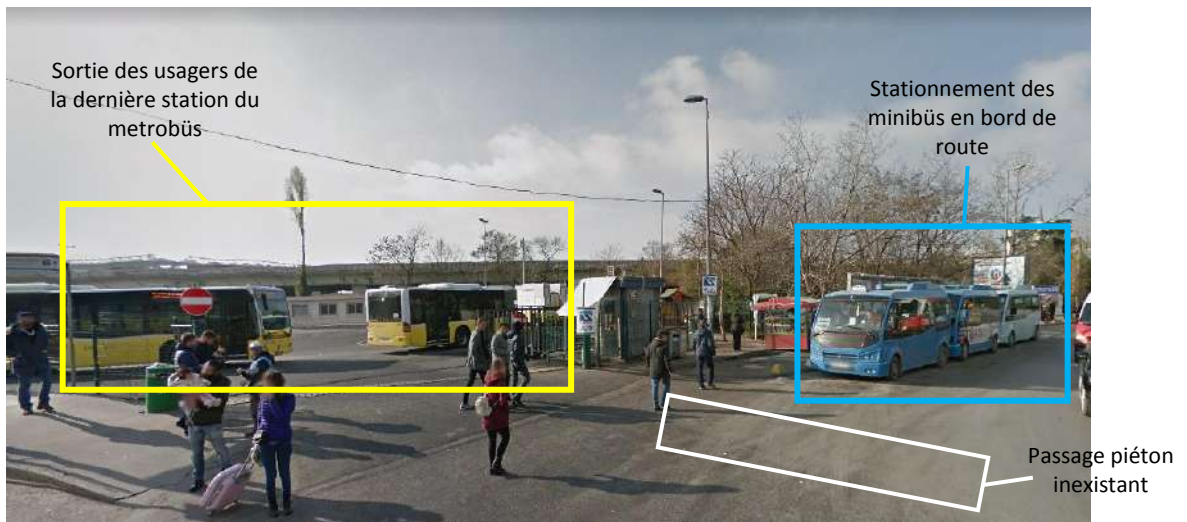


Planche 1- Photo - Dernière station du *metrobüs* sur la côte anatolienne, *Söğütlüçeşme, Kadıköy*. Pas de station de *minibüs* dédié leur permettant de stationner, donc un stationnement en bord de route, à la sortie du *metrobüs*. Il n'y a également pas de passage piéton. Source : Google Map Street View.

### **I.C. Histoire des transports à Istanbul à partir du 18ème siècle : l'arrivée des modes motorisés a bousculé le développement des modes collectifs urbains ainsi que du vélo comme moyen de transport**

Jusqu'aux années 1970, le seul moyen de traverser le Bosphore - pour passer de la côte européenne à la côte anatolienne et inversement - était en ferry. Jusqu'à l'arrivée du bateau à vapeur, la traversée se faisait au sein de barque en bois, puis de ferry à roues à aubes<sup>28</sup>. Au milieu du 19<sup>ème</sup> siècle, les autorités de la ville ottomane créent la première entreprise de transport maritime *Şirket-i Hayriye*<sup>29</sup>, aujourd'hui nommée *Şehir Hatları* et qui est devenue une entreprise publique depuis la nationalisation des compagnies maritimes en 1945. À partir de la fin du 20<sup>ème</sup> siècle, d'autres services, du domaine privé, appelé *motor* viennent compléter la flotte publique et proposer de nouvelles connections.

<sup>28</sup> Une roue qui est menée de pales, permettant de propulser le bateau mécaniquement.

<sup>29</sup> Kurtoğlu A., Noyan M. (2014). *Istanbul'un 100 ulaşım aracı*. Istanbul: IBB Kültür A.Ş., 229p.

Concernant le transport terrestre urbain, il a commencé en 1869 avec la création de la société de tramway *Dersaadet*. Un tramway à cheval a été mis en service en 1871 (Planche 2). Ce système a fonctionné à Istanbul jusqu'en 1912. Deux ans après, les tramways électriques ont été mis en place et ils ont été le principal moyen de transport urbain jusqu'en 1966 (Planche 3). De nombreuses lignes ont été construites et le réseau a atteint un sommet en 1956 avec 56 lignes<sup>30</sup>. Dans les années 1950, en raison de l'augmentation rapide de la circulation automobile et de l'agrandissement de la ville avec l'augmentation de la migration, la reconstruction d'Istanbul est devenue urgente, et de nombreuses rues ont été élargies<sup>31</sup>. L'autorité des transports a décidé d'instaurer un remplacement progressif des tramways par des trolleybus, dès 1961 (Planche 4). Le service de trolleybus a été assuré pendant 23 ans, qui par la suite a laissé place au bus<sup>32</sup>.



Planche 2 – Photo - Tramway à cheval entre Beşiktaş et Karaköy. Les tramways à cheval ont fonctionné de 1871 jusqu'à 1912. Source : photographie N.R. au Rahmi M. Koç Müzesi, 16/03/2019



Planche 3 – Photo - Tramway électrique entre Kadıköy et Moda. Les tramways électriques ont fonctionné de 1912 à 1914. Source : photographie N.R. au Rahmi M. Koç Müzesi, 16/03/2019.



Planche 4 – Photo - Inauguration des premiers trolleybus (1961). Source : Istanbul'un 100 ulaşım aracı.

<sup>30</sup> Rahmi M. Koç Müzesi. (1994). Istanbul, Beyoğlu.

<sup>31</sup> Unaldi, *Overdrive : Istanbul in the new millennium*, op. cit., p. 14-17-18.

<sup>32</sup> Kurtoğlu & Noyan, *Istanbul'un 100 ulaşım aracı*, op. cit., p.23.



Sur la frise chronologique (Fig. 8), le vélo est présent. Il a été introduit à Istanbul, en 1885, par Tomas Stefens, un américain, ayant par la suite voyagé à vélo d'Istanbul jusqu'à Ankara. Avec cette nouvelle qui a été médiatisée au sein des journaux de l'époque, comme le journal *Tarik*, des vélos comme moyen de transport ont commencé à être utilisés dans les rues d'Istanbul<sup>33</sup>. En 1913, **le vélo était considéré comme un véhicule** au sein des réglementations municipales. Pour utiliser ce véhicule, le propriétaire devait posséder une licence. Le cycle devait être immatriculé et posséder une lumière pour la nuit ainsi qu'une lumière rouge à l'arrière. À partir de 1914, les vélos payaient les péages du pont de Galata. De plus, à partir du début du 20<sup>ème</sup> siècle, **le vélo était utilisé comme outil de travail** par certaines institutions et administrations dont la Police, la Poste et l'Armée<sup>34</sup>. Mais l'usage du vélo en tant que moyen de transport, en raison de la croissance des véhicules motorisés, a disparu rapidement et son usage c'est principalement tourné vers le sport.

La mise en place des transports urbains à Istanbul est intimement liée à l'évolution du transport individuel privé. Les villes ottomanes, dont Istanbul, étaient des villes piétonnes. Il y avait seulement les privilégiés qui pouvaient se déplacer à cheval. Dès 1825, les phaétons et par la suite les voitures se sont appropriés la ville. La première voiture individuelle arrive dans les rues de *Kadiköy* en 1895. Puis le taxi arriva en 1897.

Le taxi était principalement utilisé par la population riche et les hommes d'affaire (Planche 5). En 1915, le *dolmuş*<sup>35</sup> fait son apparition pour défier les prix des taxis, trop chers pour les Stambouliotes. Mais c'est en 1931 qu'il devient un moyen de transport important en raison de la crise économique de la Grande Dépression de 1929. Aujourd'hui il y a plusieurs variantes de *dolmuş* avec le *minibüs* et le



Planche 5 – Photo - Les premiers taxis dans les rues d'Istanbul (début du 20ème siècle). Source : Istanbul'un 100 ulaşım aracı.

*servis*. L'arrivée en ville des modes motorisés a commencé à prendre de l'ampleur à partir des années 1920. Les voitures sont arrivées en ville sans qu'il n'y ait d'infrastructures et de routes dédiées ; aucune planification n'avait été mise en place. Dès 1939, la ville fait appel à un urbaniste français pour définir un nouveau plan urbain. Henri Prost mit au point une ville aux

<sup>33</sup> Rahmi M. Koç Müzesi, Istanbul, *op. cit.*, p.23.

<sup>34</sup> Discussion avec Pinar Pinzuti, une militante turque pour le développement du vélo, 15/04/2019.

<sup>35</sup> Un *minibüs* parcourant un trajet fixe mais ne disposant pas d'horaires ou de station définis.

grandes avenues, faites pour la voiture<sup>36</sup>. De plus, dans les années 1950, Adnan Menderes<sup>37</sup> était premier ministre et pour relever sa côte de popularité, il a décidé d'agir en tant que maire d'Istanbul en planifiant des projets urbains dédiés à l'automobile. La ville a été coupée par de grandes avenues, des quartiers et des maisons ont été détruites pour ouvrir les routes<sup>38</sup>. Le nombre de voitures particulières a fortement augmenté et de nombreuses rues étroites, idéales pour les tramways, ont commencé à se remplir de véhicules à moteur. En raison de la croissance rapide de la ville, **la construction d'infrastructures routières est devenue urgente** et de nombreuses rues ont été élargies. Les tramways ont alors disparu petit à petit et ont été remplacés par les modes motorisés. Après la fermeture du réseau de tramway en 1966, les autorités publiques pensaient qu'en supprimant l'obstacle qui empêchait la circulation fluide, la ville serait en mesure de se déplacer plus rapidement qu'auparavant, mais cette conviction s'est révélée fautive les années suivantes. **L'augmentation incontrôlée des véhicules motorisés**, dont principalement les véhicules individuels, a commencé à étouffer les rues d'Istanbul. En effet, l'augmentation de la population a entraîné l'urbanisation croissante d'Istanbul, entraînant par la suite une augmentation du nombre de véhicules, puis des embouteillages et de la pollution atmosphérique et sonore. La ville est finalement devenue plus lente que l'ère pré-fermeture du tram. À partir de 1970, tous ces problèmes ont rapidement pris de l'ampleur. En effet, la construction du premier pont du Bosphore, inauguré en 1973, a accentué l'augmentation du nombre de véhicules motorisés, où la traversée du Bosphore est devenue plus simple, et donc qui a accéléré les déplacements entre la rive européenne et anatolienne. Dans les années 1990, les Stambouliotes ont compris que **l'incapacité de contrôler les véhicules à moteur** et la fermeture du réseau de tramways était une grave erreur ; pour y remédier un nouveau réseau de tramway a été mis en place à partir de 1992. Aujourd'hui, le réseau de transport ferroviaire se développe à Istanbul, pour proposer un réseau de transport urbain plus complet aux Stambouliotes. Qu'en est-il de l'automobile ? Est-elle toujours importante en ville ? Est-ce toujours un mode de transport privilégié par les autorités publiques ?

---

<sup>36</sup> Bilsel C., Zelef H. (2011). Mega events in Istanbul from Henri Prost's master plan of 1937 to the 21e century Olympic bid. *Planning Perspectives*, Vol. 26, No. 4, pp 621-634.

<sup>37</sup> Adnan Menderes est le premier dirigeant démocratiquement élu de l'histoire turque. Il a été premier ministre de 1950 à 1960. C'est l'un des fondateurs du Parti démocrate.

<sup>38</sup> Unaldi, *Overdrive: Istanbul in the new millennium*, op. cit., p. 14-17-18-23.

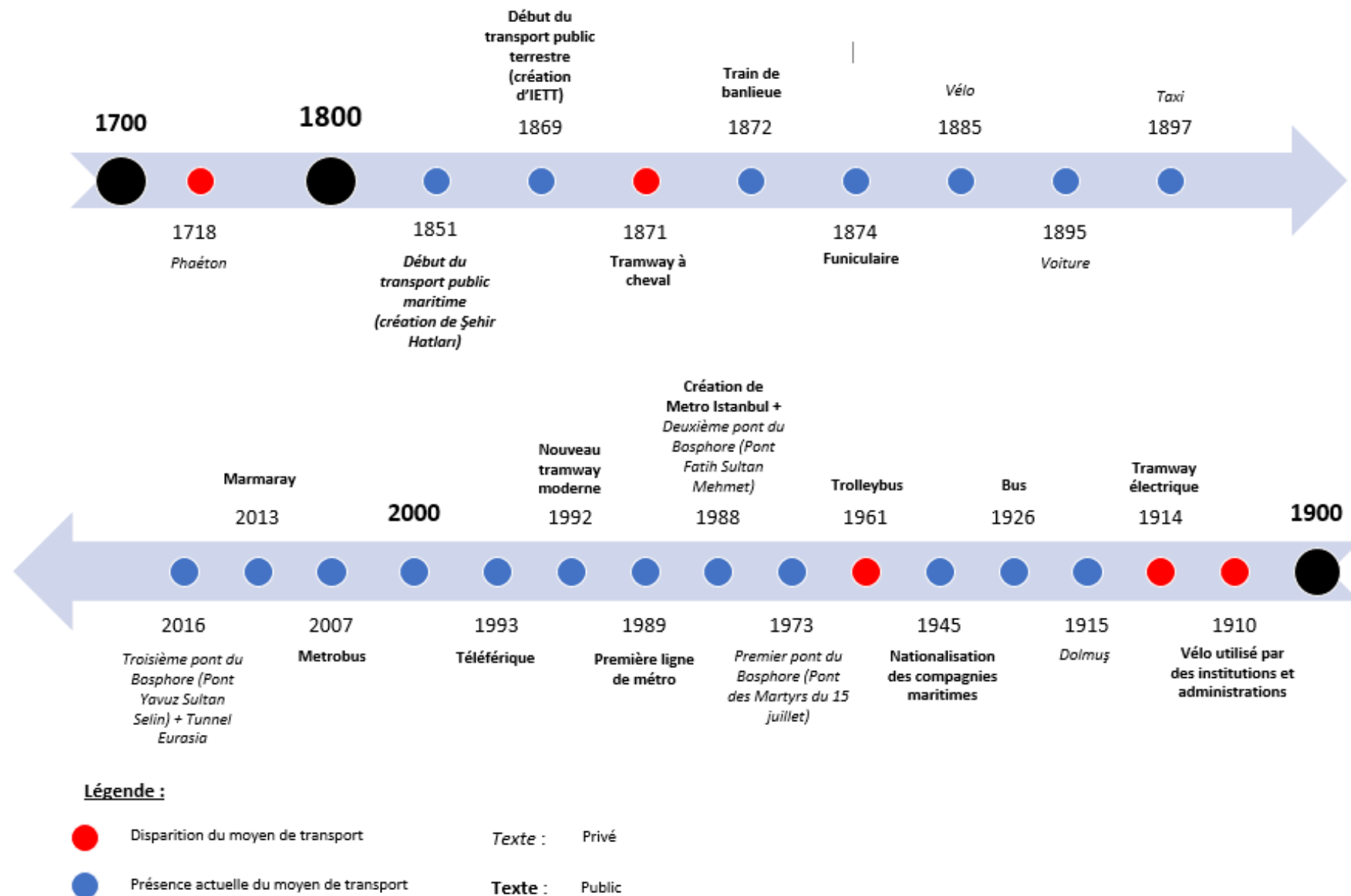


Figure 8 - Frise chronologique de l'évolution des Transports à Istanbul du 18ème siècle jusqu'au début du 21ème siècle.  
Source : N. Rihet, 2019

## II/ La voiture : un mode de déplacement toujours privilégié ?

### II.A. Des chiffres alarmants

Entre 1990 et 2018, le nombre de véhicules motorisés à Istanbul ne cesse de croître, principalement depuis le début du 21<sup>ème</sup> siècle. Entre 2003 et 2004, le rapport a augmenté de plus de 70% pour les véhicules motorisés. Ce qui veut dire, qu'en une année, plus de 870 000 véhicules sont arrivés en ville, dont environ 600 000 voitures individuelles (Fig.9). En 2000, le pays connaît la plus grave crise financière de son histoire moderne. En réponse à cette crise, d'importantes réformes économiques ont été mises en place et une stabilité politique est arrivée en 2002 avec l'AKP. Cette augmentation du nombre de véhicules motorisés à Istanbul entre 2003 et 2004 est donc le contrecoup des réformes entreprises. Concernant **le taux de motorisation**, il reste plus élevé à Istanbul qu'à l'échelle nationale. Cependant, si l'on compare avec la France, le taux reste faible pour la Turquie et pour Istanbul, s'élevant à 134 automobiles pour 1000 habitants en Turquie en 2015 contre 598 en France (Fig.10). Alors qu'Istanbul est déjà très congestionnée, ces chiffres laissent envisager une possible augmentation du parc automobile dans les prochaines années.

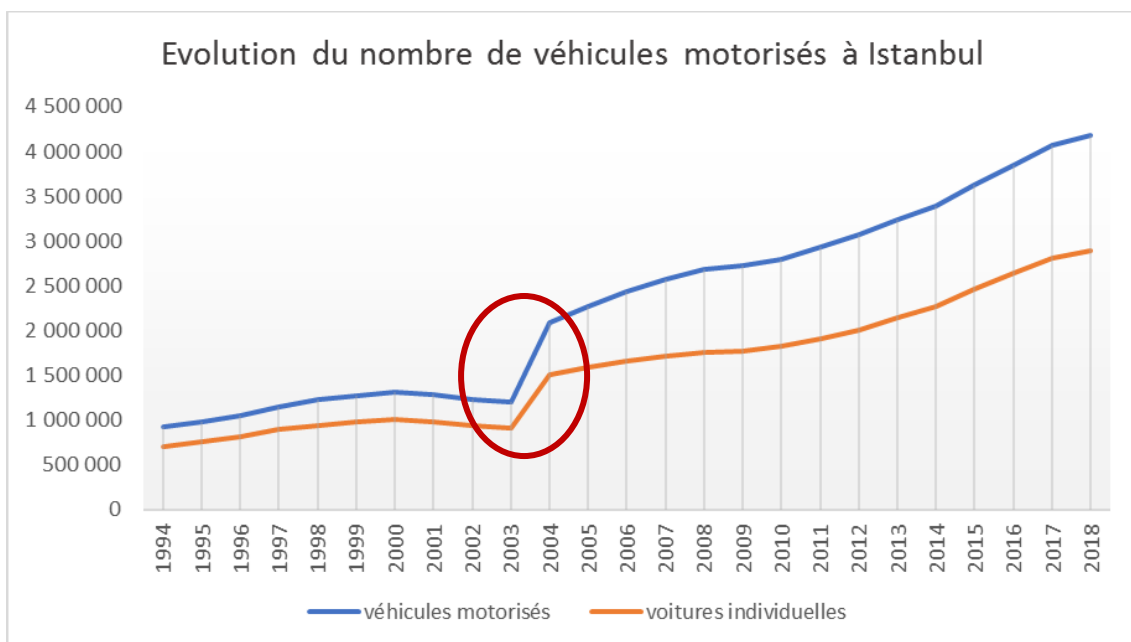


Figure 9 - Évolution du nombre de véhicules motorisés à Istanbul. Source : N. Rihet, via TUIK, 2019.

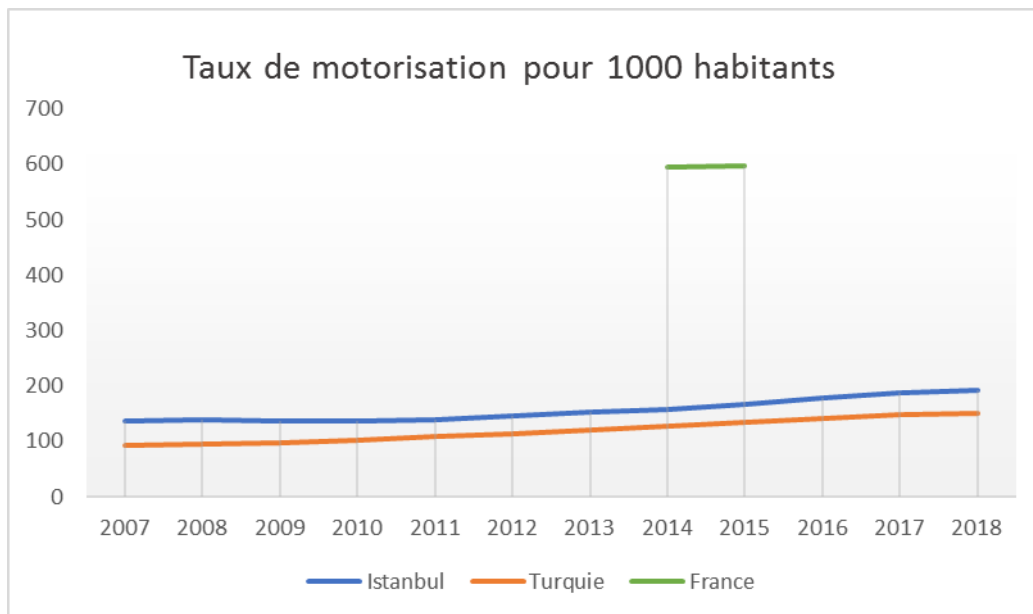


Figure 10 – Évolution du taux de motorisation pour 1000 habitants. Source : N. Rihet via TUIK et OICA, 2019.

D’après les Stambouliotes, **le plus gros problème d’Istanbul est les embouteillages**. En effet, d’après un rapport d’INRIX - une société américaine spécialisée dans les données de transport - **Istanbul est classée comme la deuxième ville la plus congestionnée au monde** en 2018 (Fig. 11). D’après mon expérience personnelle, il faut plusieurs heures pour parcourir une distance de quelques kilomètres et les embouteillages ne se limitent pas aux heures de pointe. Il y en a presque à toutes les heures de la journée et ils se situent aussi bien dans le centre que dans les périphéries. Ceci est confirmé par le nombre moyen d’heures qu’un résident d’Istanbul perd dans les embouteillages, qui est égal à 157 heures par an. De plus, parallèlement à ces chiffres, les artères principales du réseau routier sont sur-fréquentées, comme par exemple pour les deux principaux ponts traversant le Bosphore. En effet, d’après le Ministère des transports, des affaires maritimes et des communications (*Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı*), la fréquentation quotidienne du premier pont du Bosphore (le pont des Martyrs du 15 juillet) est de 185 000 et celui du deuxième pont (le pont Fatih Sultan Mehmet) est de 183 000<sup>39</sup>, alors que la capacité du premier est estimée à 90 000 et à 120 000 pour le second<sup>40</sup>.

<sup>39</sup> Evrensel (2017, 18 Janvier). İstanbul Boğazı köprülerinden günde 468 bin 636 araç geçiyor. *Evrensel*.

<sup>40</sup> Pérouse, *Istanbul Planète : la Ville-monde du XXIe siècle*, op. cit., p. 6.



Figure 11- Les villes les plus congestionnées au monde. Istanbul est à la deuxième position, où un Stambouliote passe 157 heures dans les embouteillages par an. Source : INRIX.

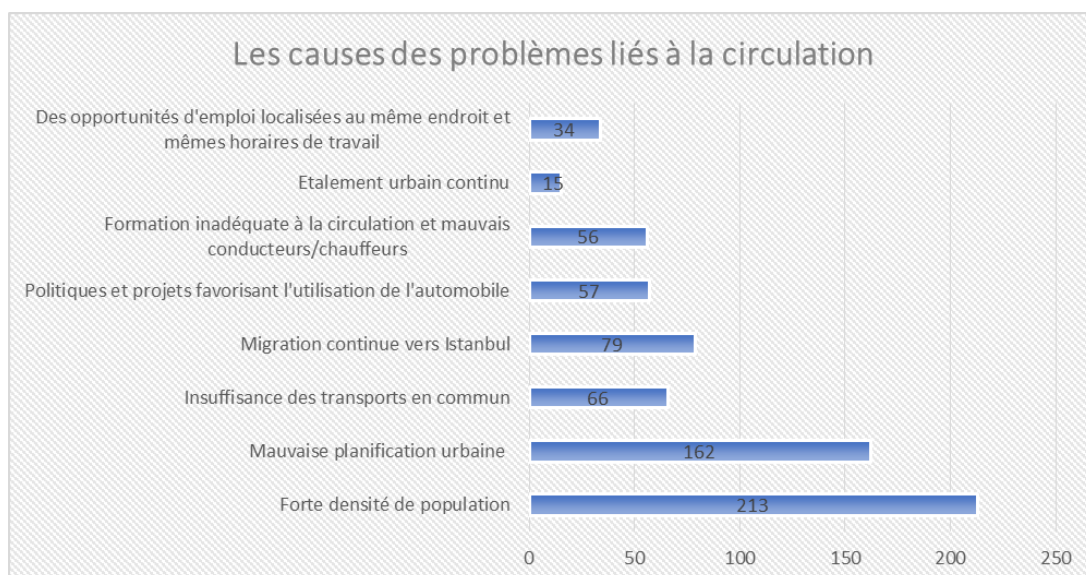


Figure 12- Les causes des problèmes liés à la circulation d'après les Stambouliotes. Source : Enquête mobilité, N.R. Mars 2019.

D'après l'enquête mobilité, pour les Stambouliotes, les principales causes de la congestion sont la forte densité de population et la mauvaise planification urbaine (Fig. 12). Toutefois, c'est la multiplication de divers problèmes qui vient entraîner ces embouteillages. Dans un premier temps, la croissance démographique d'Istanbul entraîne une augmentation du nombre de véhicules par personne. Ce qui vient agrémenter un étalement urbain continu et donc des déplacements qui s'allongent. Il y a alors une augmentation des activités économiques dans les centres connus mais également de nouveaux se créés vers les limites de la ville, où de nouveaux *gökdelenler* (gratte-ciel) se développent, sans parler des nouveaux centres commerciaux qui se dressent un peu partout. Cela aggrave les embouteillages le long des principales artères car à mesure que le nombre de personnes et de véhicules allant vers ces bâtiments augmentent, les

routes restent les mêmes et elles sont insuffisantes pour gérer un volume de trafic aussi important. De plus, dans certains quartiers – principalement dans les quartiers riches – comme à *Maslak* ou *Ataşehir*, **il n'y a pas d'urbanisme**. Il est possible de constater que, s'il y a tant d'immeubles chics dans ces deux quartiers, il n'y a même pas de trottoirs pour que les gens puissent s'y promener, ou s'il y en a, ils sont inadaptés – ils sont souvent étroits (Planche 6 & 7). Quoi qu'il en soit, « ce sont les véhicules motorisés qui imposent leur loi aux piétons [...] [où] le piéton reste une figure quasi suspecte, objet de peu de considération de la part des automobilistes comme des pouvoirs publics locaux. [...] Les piétons sont même perçus avec mépris, comme des individus n'ayant pas les moyens d'acquérir un véhicule »<sup>41</sup>. Cela signifie donc que lorsqu'un piéton marche, il le fait souvent au bord de la circulation routière, ce qui va perturber le trafic, surtout dans des lieux grouillant de monde comme dans le centre historique de la ville.



Planche 6 – Photo - Une rue sans trottoir, dans le quartier de Maslak, avec un grand nombre de voitures stationnant sur une partie de la chaussée. Source : Photographie N.R 05/02/2017.



Planche 7 – Photo - Une rue sans trottoir, dans le quartier d'Ataşehir, entre divers immeubles modernes. Source : Google Map Street View.

De plus, les investissements des pouvoirs publics s'orientent plutôt vers le secteur des infrastructures routières, même si depuis peu, l'envie de développer les transports collectifs ferrés fait partie des discours officiels. Ces dernières années, de grands projets routiers ont été entrepris à Istanbul dont le troisième pont du Bosphore, avec son autoroute dédiée urbanisant le nord de la ville, et le tunnel routier sous le Bosphore, l'*Avrasya Tüneli*. Les investissements de la part de la municipalité se tournent également vers le transport routier, comme par exemple vers un programme de développement de tunnel et vers la création de parkings. En effet, d'après un chauffeur de taxi, **le manque de places de stationnement** hors circulation entraîne des embouteillages : « les voitures sont garées sur les routes et les trottoirs, ce qui rend la route

<sup>41</sup> Pérouse, *Istanbul Planète : la Ville-monde du XXIe siècle*, op. cit., p. 6-28.

dédiée à la circulation très étroite. Cela fait ralentir les voitures. Normalement, les routes sont assez larges mais le stationnement des voitures rend ces routes trop étroites »<sup>42</sup>. Actuellement, dans les rues d'Istanbul, nous pouvons voir des parkings souterrains ou aériens se créer. Des places ou parvis, où se tenaient par exemple des marchés, se transforment également en lieu de stationnement. Tandis que, d'un côté, avec le développement d'infrastructures de transport ferroviaire, la municipalité tente de réduire le trafic routier encourageant les Stambouliotes à abandonner leur voiture pour des moyens de transport ferroviaire performants. Cette même municipalité continue également de privilégier et d'attirer davantage de véhicules dans la circulation en construisant des infrastructures dédiées à la voiture.

## **II.B. La création de parkings : une demande de la part de la population et un nouvel investissement de la part de la municipalité**

Bien que le nombre de véhicules à Istanbul augmente chaque jour, la capacité de stationnement totale de la ville reste faible. Le résultat est que beaucoup de trottoirs de la ville sont utilisés comme parking en raison de la rareté de zone de stationnement dédiée, ce qui ne laisse pas de place aux piétons. En effet, dans beaucoup d'endroits, il m'est impossible de marcher sur les trottoirs en raison du débordement des voitures stationnant sur les aménagements dédiés aux piétons. Je finis alors par marcher sur la route, où je ne me sens pas en sécurité.

D'après l'enquête de mobilité, 66% de la population interrogée possédant une voiture ont des difficultés à trouver des places de stationnement (Fig. 13). D'après cette même enquête, la demande de la population de construire plus de parkings à Istanbul fait partie de l'une des priorités que la municipalité doit accomplir en termes de transport.

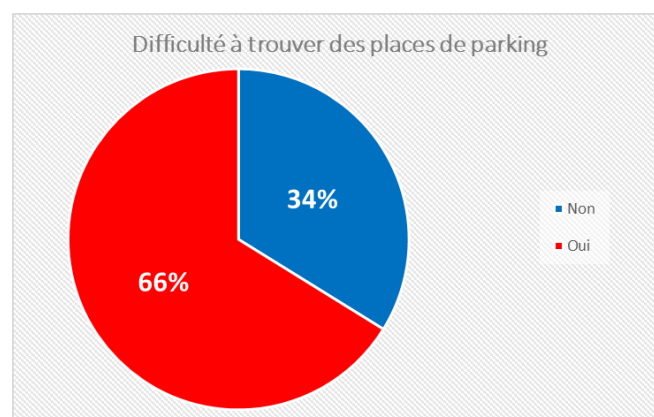


Figure 13- Difficulté à trouver des places de parking pour les Stambouliotes.  
Source : Enquête mobilité, N.R. Mars 2019.

<sup>42</sup> Discussion avec un chauffeur de taxi (trajet : Yeşilpınar – Gaziosmanpaşa), 19/03/2019



Il y a actuellement 770 000 zones de stationnement à Istanbul, mais la ville a besoin d'au moins 1,75 millions de places, car 40% des routes de la ville sont utilisées pour le stationnement, ce qui aggrave le problème de la circulation<sup>43</sup>. Parmi ces zones de stationnement, il y en a des privés et des publics. Pour ce dernier, une autorité municipale dédiée créée en 2005, gère le stationnement à Istanbul : Ispark. Cette entreprise affiliée à la municipalité gère et exploite environ 100 000 aires de stationnement qui peuvent être à ciel ouvert et sur plusieurs étages ainsi que les places en bordure de rue et sur les trottoirs, comme à *Sultanahmet*<sup>44</sup> par exemple, l'une des destinations touristiques les plus populaire d'Istanbul. Le manque de places de stationnement est une conséquence de l'urbanisation non planifiée<sup>45</sup>. Pendant longtemps, beaucoup de bâtiments – consacrés à des logements ou à des services - étaient construits sans avoir planifié de stationnement dédié. Depuis quelques années, les projets d'infrastructure d'IBB dédiés à des services culturels, sportifs, sociales etc. sont accompagnés de parking et ces places de stationnement sont également spécifiés au sein de l'intitulé du projet : construction d'une mosquée, d'une place et d'un parking souterrain dans le quartier de *Soğanlık Kartal* ; construction d'une piscine couverte et d'infrastructures de sport avec un parking souterrain dans le parc Ebubekir à *Bağcılar* ; construction d'un établissement culturel et d'un parking souterrain à *Esenler* ; construction d'un centre de jeunesse et d'un parking souterrain dans le quartier *d'Örnektepe Beyoğlu*.



Planche 8 – Plan - Construction d'une mosquée, d'une place et d'un parking souterrain dans le quartier de Soğanlık Kartal, projet non commencé. Source : IBB Smart city projeler.



Planche 9 – Plan - Construction d'une piscine couverte et d'infrastructures de sport avec un parking souterrain dans le parc Ebubekir à Bağcılar, projet en construction. Source : IBB Smart city projeler.

<sup>43</sup> DS (2019, 7 Mai). Yıldırım vows to alleviate Istanbul's traffic problem if elected. *Daily Sabah*.

<sup>44</sup> TZ (2014, 5 Janvier). Dearth of parking pushes cars onto sidewalks of already congested city. *Today's Zaman*.

<sup>45</sup> Les aménageurs ont peu de pouvoir par rapport aux constructeurs immobiliers, les *mütahit*. Ces derniers sont proches des pouvoirs locaux, notamment l'AKP, et ils sont prêts à se diviser les gains qu'ils pourraient en tirer avec certaines municipalités.



Planche 10 – Plan - Construction d'un établissement culturel et d'un parking souterrain à Esenler, projet fini. Source : IBB Smart city projeler.



Planche 11 – Plan - Construction d'un centre de jeunesse et d'un parking souterrain dans le quartier d'Örnektepe Beyoğlu, projet pratiquement fini. Source : IBB Smart city projeler.

De plus, dans le quartier où je vis lorsque je suis à Istanbul, deux espaces sont en train de se transformer en parking. Le premier espace était un parc avec un terrain de football. La municipalité a décidé de modifier cet espace en un stade de quartier et un parking souterrain de 868 places qui sera transformé en zone de marché certains jours de la semaine (Planche 12 & 13). Concernant le deuxième terrain, il servait de zone de stationnement pour les véhicules. La municipalité a décidé d'y construire un parking souterrain de plus de 118 places avec une aire de repos au-dessus de celui-ci (Planche 14 & 15). À travers ces différents projets, la municipalité minimise l'espace au sol dédié aux voitures par la construction de parkings souterrains. L'espace au sol est réservé à la construction de projet de service. Cependant, en incitant ces projets par la justification de la minimisation de place, la municipalité peut également utiliser les parcs et les espaces verts d'Istanbul pour construire des parkings - décision du Ministère de l'Environnement et de l'Urbanisme prise en 2012 - ce qui est très critiqué par les urbanistes et architectes dont Mücella Yapıcı, appartenant à l'Union des Chambres des Ingénieurs et architectes turcs (TMMOB). Elle a qualifié cette décision de "solution la plus sauvage", ajoutant que s'il devenait réalité, tous les espaces verts de la ville seraient démolis et les Stambouliotes n'auraient plus d'air pur pour respirer<sup>46</sup>.

<sup>46</sup> AZEM, Imre, réal. *Ekumenopolis : Istanbul, ville sans limite* [en ligne]. Filmförderung Hamburg Schleswig-Holstein, Kibrit Films, York Street Productions International Ltd, 2012. Support numérique, 94min.



Planche 13 – Photo - Construction d'un stade de quartier et d'un parking souterrain dans le quartier de Küçükköy Gaziosmanpaşa. Prise de vu du balcon de mon logement. Source : Photographie N.R 21/03/2019.



Planche 15 – Photo - Construction d'un stade de quartier et d'un parking souterrain dans le quartier de Küçükköy Gaziosmanpaşa, projet en construction. Source : IBB Smart city projeler.



Planche 12 – Photo - Construction d'un parking souterrain avec une aire de repos au-dessus dans le quartier de Cengiz Topel Eyüp. Source : Photographie N.R 16/03/2019.



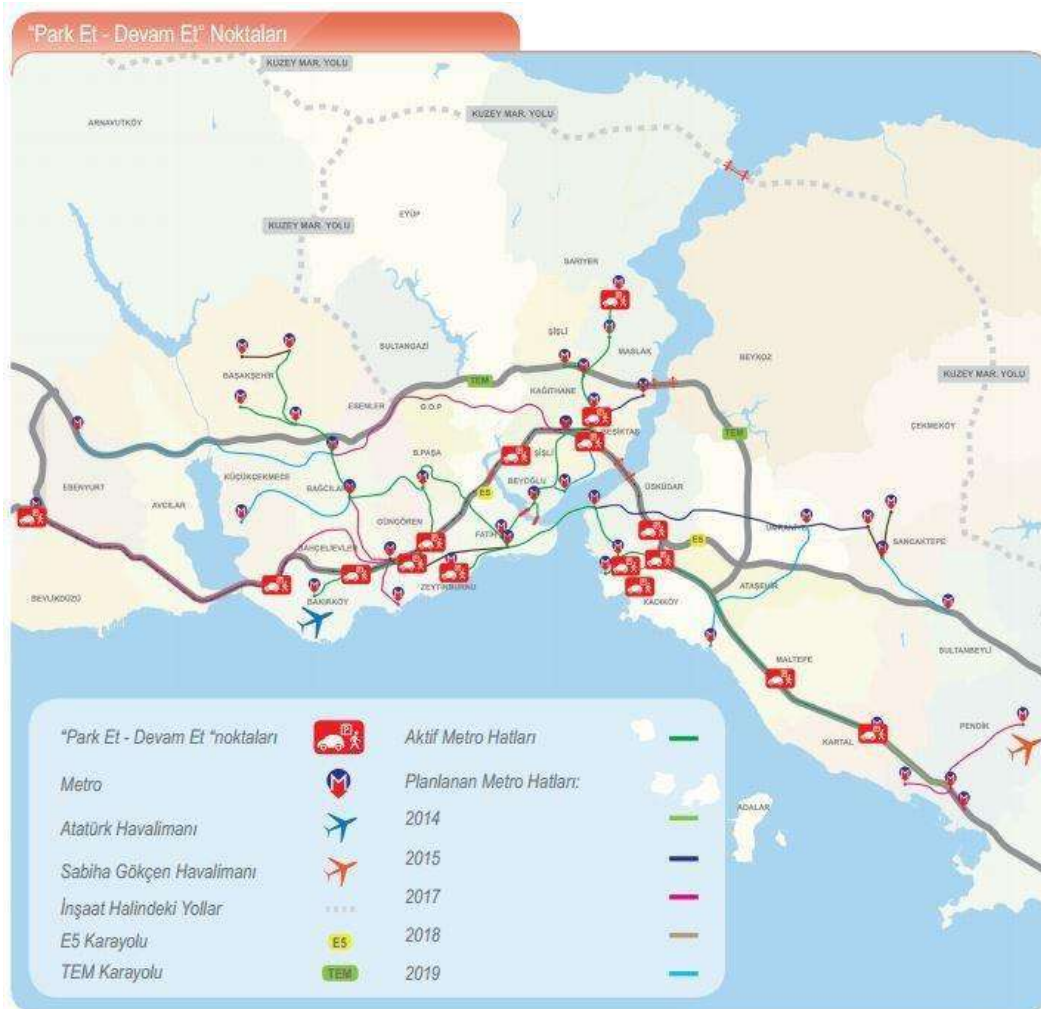
Planche 14 – Plan - Construction d'un parking souterrain avec une aire de repos au-dessus dans le quartier de Cengiz Topel Eyüp, projet pratiquement fini. Source : IBB Smart city projeler.

Depuis quelques années, Ispark créé des **zones de stationnement possédant des connexions avec le système des transports publics** (*Park et Devam et*), à des tarifs moins élevés par rapport aux zones denses, pour inciter les Stambouliotes à ne pas utiliser leur véhicule dans l'Istanbul intra-muros. Ces installations sont situées à proximité des stations de transfert comme *Marmaray*, des stations de métro et de ferry (Planche 16). Ispark fournit actuellement 45 parcs de ce type dotés d'une capacité de 14 000 véhicules et de 3,5 millions d'utilisateurs annuels<sup>47</sup> (les principaux parcs de stationnement sont localisés sur la carte 5). Étant donné qu'Ispark fait partie de la municipalité métropolitaine d'Istanbul, ses politiques de stationnement sont intégrées aux politiques d'IBB en matière de transport urbain. Par conséquent, en créant des infrastructures dédiées à la voiture, IBB limite leur circulation par ce système et incite donc les Stambouliotes à utiliser les transports en commun. De ce fait, les transports publics doivent être performants.

<sup>47</sup> Canitez F., Deveci M., (2017). An Integration Model for Car Sharing and Public Transport: Case of Istanbul. Conference Paper. Accessible sur ResearchGate.



Planche 16 – Photo - Signalisation d'un parking « Park et Devam et » à Çirpıcı Zeytinburnun, connecté au bus, métro et metrobüs. Source : Ispark, Twitter.



Kaynak: İBB, JLL

Carte 6 – Localisation de zones de stationnement « Park et Devam et » intégrés au système de transport Stambouliote. Source: Canitez F., Deveci M., (2017). An Integration Model for Car Sharing and Public Transport: Case of Istanbul.

## II.C. La culture de la voiture en Turquie : un objet représentant la société de consommation turque, qui est disparate à l'échelle du pays.

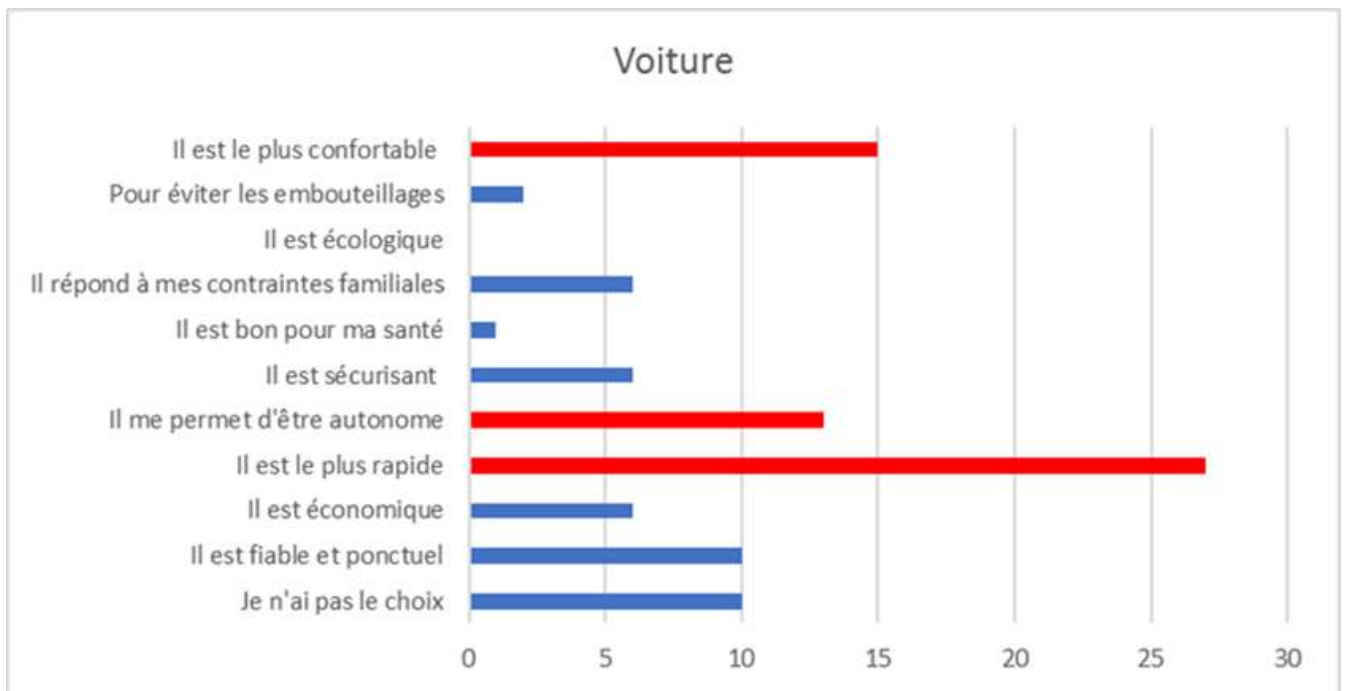


Figure 14 – Les raisons de se déplacer en voiture. Source : Enquête mobilité, N.R. Mars 2019.

D'après l'enquête de mobilité, les déplacements en voiture représentent l'un des principaux moyens de transport à Istanbul (17%), après les transports en commun routier comme le bus et le *minibüs* (Fig. 4). D'après les personnes interrogées qui se déplacent en voiture, les principales causes de ce choix sont que ce moyen de transport est le plus rapide, qu'il est le plus confortable et qu'il permet d'être autonome (Fig. 14). En effet, la municipalité ne formule pas de politiques efficaces en matière de transport en commun. C'est pourquoi de plus en plus de gens achètent des voitures. Il faut également prendre en compte **la culture de la voiture**, qui est importante en Turquie. Avoir une voiture en sa possession est signe de réussite sociale, de bonne réputation et de respect en Turquie. Les Turcs ont **une culture de consommation**, ils aiment dépenser de l'argent et surtout pour le luxe s'ils en ont les moyens. Ceci est lié à l'essor de la société de consommation, après les vastes réformes économiques et financières post-crise économique de 2001. Elles ont changé les pratiques de consommation des Turcs, et principalement des Stambouliotes, qui s'étendent à de nouveaux objets. Au cours des dernières décennies, la Turquie entière s'est enrichie, mais Istanbul – qui représente plus de 20% de la population turque et la moitié de l'économie – en a plus profité, avec une classe moyenne stambouliote qui s'est enrichie. Le marché de voitures de luxe est en plein essor – ce

qui est observable dans les rues d'Istanbul où il est possible de voir un nombre conséquent de marques de voitures de luxe à l'instar de Mercedes-Benz, BMW, Audi, Volkswagen - même si les lourdes taxes et les prix élevés du carburant rendent la possession d'une voiture peu attrayante en Turquie. Pour permettre de s'offrir ces voitures, ainsi que d'autres objets, les banques turques accordent des crédits à la consommation. En 2011, plus de 40% ont été accordés dans le département d'Istanbul<sup>48</sup>. Malheureusement, il y a un fort endettement des ménages, également plus élevé à Istanbul. Le système bancaire turc est obsolète et génère encore plus d'endettement via des campagnes de publicité manipulatrices qui poussent à la consommation une partie de la population qui n'en a pas les moyens.

D'autre part, d'après les chiffres alarmants concernant la circulation à Istanbul, on pourrait penser qu'Istanbul est la province turque possédant le taux de motorisation le plus important. Cependant, **ce taux de motorisation est très disparate selon les provinces** (Fig. 15). En effet, dans les provinces de l'est de la Turquie (Diyarbakır, Kars, Van), pour l'année 2018, le taux de motorisation est d'environ de 35 voitures pour 1000 habitants. Alors que dans les provinces de l'Anatolie centrale (Ankara, Konya, Sivas) ou de la région Méditerranéenne (Antalya, Adana, Mersin), le taux de motorisation est d'environ 175 voitures pour 1000 habitants, avec Ankara (262) et Antalya (206) possédant les plus hauts taux de motorisation turque. Istanbul n'est donc pas une spécificité, les deux provinces précédentes ont un taux de motorisation plus élevés. À partir de ces chiffres, on peut donc voir une vraie disparité entre les provinces, où le taux de motorisation de la Turquie atteint finalement 151. Les zones maritimes sont plus riches et ouvertes à la mondialisation. Les villes intérieures de l'Ouest, comme Konya et Sivas, ont reçu beaucoup d'investissements de la part du gouvernement, où Konya est le premier bastion de l'électorat de l'AKP. La différence du taux de motorisation entre les provinces est principalement liée à la richesse de ses habitants ; les opportunités d'emplois sont plus importantes à l'Ouest qu'à l'Est. Les habitudes de consommation sont alors différenciées.

---

<sup>48</sup> Pérouse, *Istanbul Planète : la Ville-monde du XXIe siècle*, op. cit. p. 6-28-30.

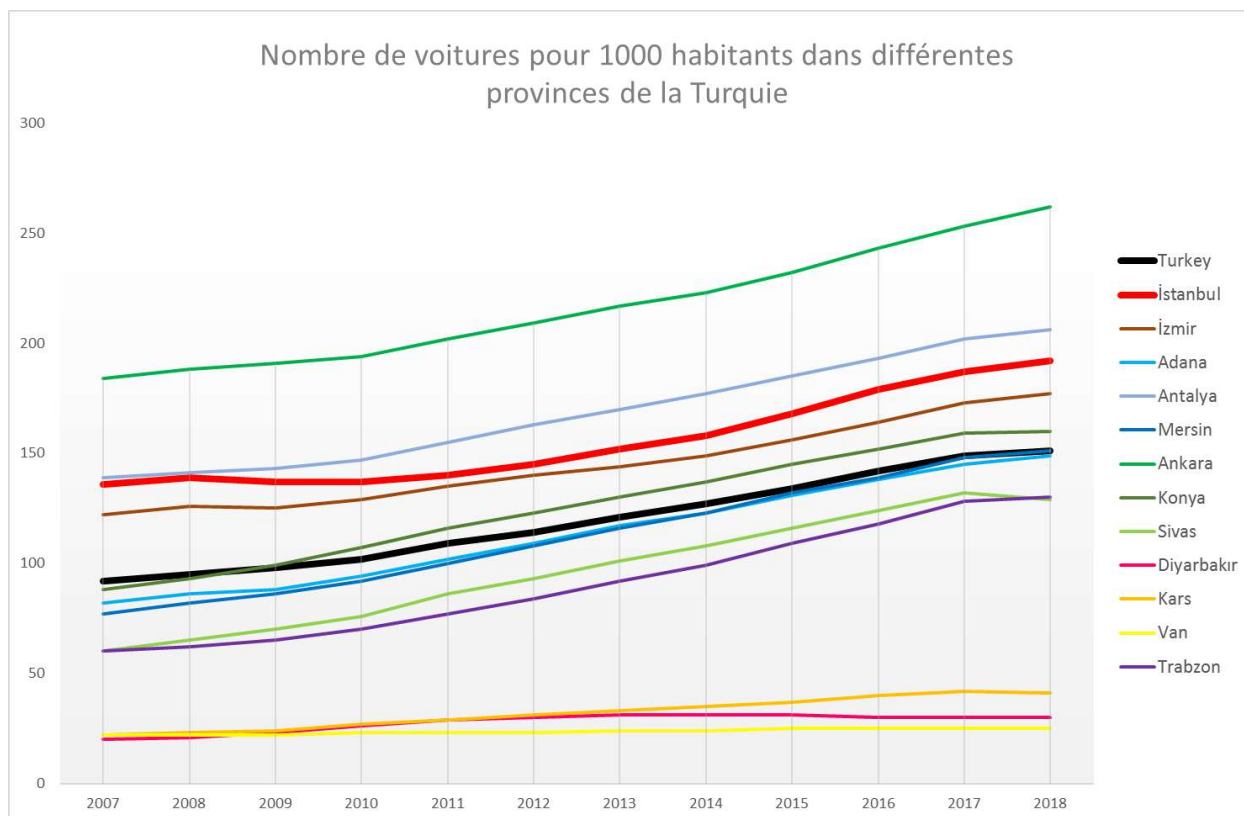


Figure 15 – Taux de motorisation pour 1000 habitants dans différentes provinces de la Turquie. Sources : N. Rihet via TUIK, 2019.

Alors que **la voiture est un moyen de transport privilégié pour les Stambouliotes**, leur priorité en termes de projets de transport ne concerne pas le développement d'infrastructures dédiées à la voiture (Fig. 16). Au contraire, d'après l'enquête de mobilité, la plupart des répondants pensent qu'il est préférable de créer plus de transports urbains ferrés (58%) plutôt que de privilégier des infrastructures dédiées au stationnement des voitures (14%). Le souhait du développement des modes actifs arrive même avant le développement d'infrastructures dédiées à la voiture (16%). Si la municipalité arrive à planifier un réseau de transport urbain performant, 90% de la population serait prête à laisser leur voiture pour utiliser les transports en commun (Fig. 17). Le développement des parkings « *Park et devam et* » rentre dans cette logique et incite donc la population à l'intermodalité.

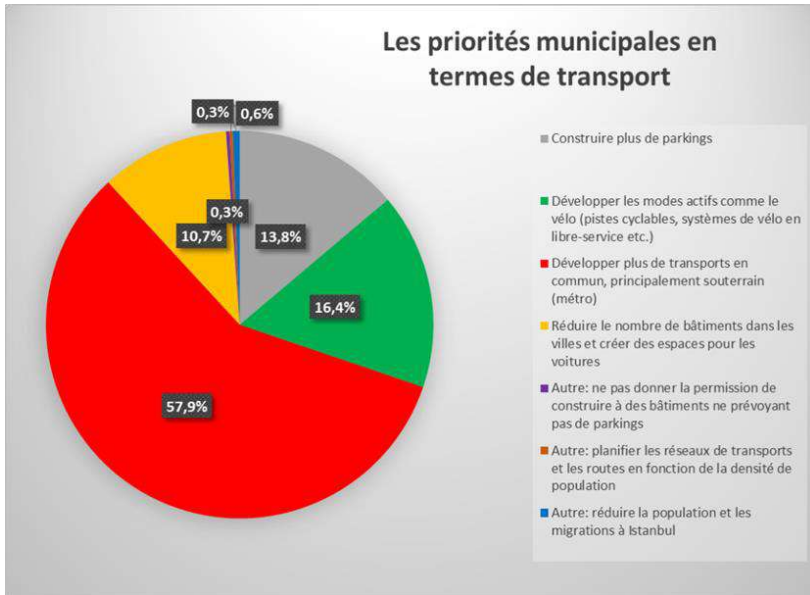


Figure 16 – Le souhait des Stambouliotes concernant les priorités des projets de transports municipaux à mettre en place. Source : Enquête mobilité, N.R. Mars 2019.

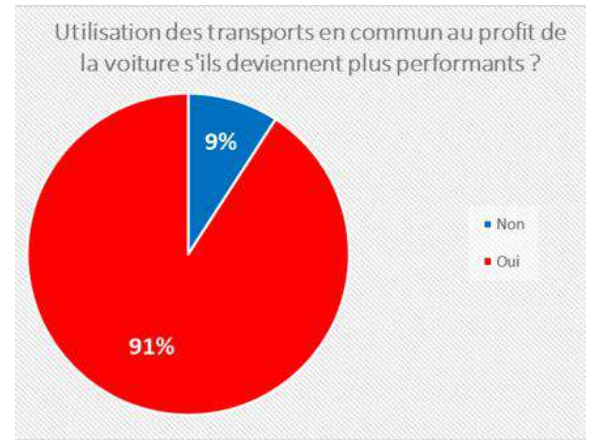


Figure 17 – Les Stambouliotes seraient prêt à laisser leur voiture si les transports urbains deviennent performants. Source : Enquête mobilité, N.R. Mars 2019.

À travers ces divers résultats, on peut voir que le développement des projets d'infrastructures dédiées à la voiture a été une réalité et l'ai toujours à Istanbul. Mais, après diverses problématiques liées au développement des véhicules à moteur, la municipalité tente également de développer une alternative à la voiture par la création d'un moyen de transport urbain performant, une volonté d'ailleurs soutenue par la population locale. Les décisions politiques permettent de privilégier et de choisir une politique de mobilité et de transport plutôt qu'une autre. Il y a quelques mois (Mars 2019), les Turcs ont voté pour élire leur élu local. La province d'Istanbul a d'ailleurs été perturbée par ces élections municipales. Pour comprendre les décisions politiques prises à l'échelle locale concernant les politiques de transport, il faut d'abord se familiariser à la gouvernance d'Istanbul. Qui sont les acteurs ? Comment ces décisions sont-elles entreprises à l'échelle locale ? Jusqu'à ces élections, quels ont été les investissements principaux ?



### **III/ Des projets divers et variés entrepris par la municipalité AKP au pouvoir depuis 1994, qui risque de s'arrêter en vue des prochaines élections municipales**

#### **III.A. Les plans directeurs des transports urbains entrepris par IBB incitent à la création de projets de transport :**

Comme nous avons pu le voir précédemment, divers projets de transport ont été entrepris depuis une vingtaine d'années. Pour les grands projets de transport de type ponts et tunnels, ces investissements viennent du pouvoir central. Le gouvernement consacre une enveloppe budgétaire pour les grands projets de transport. La première raison de ces investissements est telle que ces infrastructures sont bénéfiques pour l'échelle nationale, en plus de l'échelle de la métropole d'Istanbul. La deuxième est plutôt d'ordre politique. Les couleurs politiques du gouvernement central et de la municipalité métropolitaine d'Istanbul sont communes. La municipalité coordonne donc ses choix avec ceux du gouvernement central. De plus, Istanbul est le territoire privilégié de l'AKP, où les divers investissements permettent de positionner la Turquie sur la scène internationale. En ce qui concerne les transports dédiés aux Stambouliotes, c'est IBB et ses entreprises dédiées qui gèrent les décisions politiques des mobilités. C'est également elle qui a l'autorité de concevoir et mettre en œuvre la planification des transports urbains, depuis la loi sur les collectivités métropolitaines de 1984.

Depuis les années 1980, plusieurs **plans de planification des transports** ont été entrepris à Istanbul : trois en 1985, 1987, 1997. Le dernier, élaboré par la municipalité métropolitaine d'Istanbul, date de 2007 et a été mis à jour pour la dernière fois en 2011. Au sein de ces plans, les priorités n'ont jamais été les mêmes. C'est à partir de 1997, que des approches intégrées pour promouvoir les transports publics sont proposées avec la planification d'interface *Park et Devam et*, une zone de stationnement pour les véhicules qui est connectée aux systèmes de transport public. La priorité de ce plan est de développer des « transports économiques, rapides et sûrs »<sup>49</sup> avec par exemple le développement d'un réseau de bus et de *minibüs* plus important et le projet du *metrobüs*. De plus, ce plan est le premier à évoquer les effets négatifs de l'automobile et de la construction de nouvelles routes en raison des embouteillages importants. En effet, le deuxième pont mis en service en 1988 est relié par l'autoroute transeuropéenne (TEM), normalement consacré aux transports interurbains mais finalement très utilisée par les

---

<sup>49</sup> Gül S., Faruk P. (2012). Les transports publics et l'administration locale en Turquie : la collectivité métropolitaine d'Istanbul. *Droit et gestion des collectivités territoriales*, Vol 32, pp. 327-340.

véhicules individuels pour des trajets quotidiens intra-ville, traversant le Bosphore, limitant donc l'efficacité des transports urbains par bus.

Concernant le plan de 2011, il comprend la préparation de plans et de programmes à court, moyen et long terme pour répondre à la demande de transport pour l'année cible de 2025. Dans ce plan, les problèmes environnementaux liés aux transports sont évoqués pour la première fois où « la minimisation des dommages à l'environnement acquiert un statut comparable à celui des autres objectifs »<sup>50</sup>. L'objectif de ce plan, en premier lieu, est « d'accroître les investissements dans les transports publics en augmentant leur demande plutôt que celle de la voiture particulière, pour améliorer la mobilité et l'accessibilité au sein de la ville et créer un environnement urbain plus vivable »<sup>51</sup>. D'où la mention des principaux projets à mettre en place comme le *Marmaray* et l'élargissement du réseau de métro et de tramway. Cependant, il est noté en sous-objectif le besoin « d'améliorer et d'augmenter le réseau routier afin de faire face aux embouteillages à court terme, et contrôler l'élargissement de la ville à long terme »<sup>52</sup>. Le développement d'infrastructures routières reste donc toujours un élément essentiel, d'où la mention de la création du troisième pont du Bosphore et de son autoroute dédiée ainsi que d'un tunnel sous le Bosphore pour les véhicules motorisés. En outre, tout en continuant à privilégier le mode routier, afin de limiter la congestion, la municipalité continue à développer des aires *Park et Devam et* - finalement peu considérées par le précédent plan -, augmenter le prix des péages sur les ponts et autoroutes urbaines, augmenter les prix des parkings en centre-ville et rendre accessible ceux situés sur les interfaces *Park et Devam et*.

À travers ces plans, on peut donc voir que **les investissements au sein des transports semblent massifs**, et cela dans tous les modes. Après la réalisation de ces études, Istanbul est soumis à la mise en place d'un grand nombre de projets. Néanmoins, ces projets ont été annoncés et défendus par les acteurs politiques plutôt que par les gestionnaires de transport, les experts et les responsables locaux. Malgré les diverses critiques et l'opinion d'habitants, les projets ont été poursuivis. Dans beaucoup de rapports de la part d'ONG, d'associations, d'institutions et d'experts, il est dit que les politiciens veulent plus de ponts, de tunnels, de routes alors que les universitaires et les experts spécialistes en mobilité affirment que la solution aux problèmes de transport ne consiste pas à investir dans l'infrastructure automobile. Il y a

---

<sup>50</sup> Gül S., Faruk P, *Les transports publics et l'administration locale en Turquie : la collectivité métropolitaine d'Istanbul*, op. cit., p. 48

<sup>51</sup> Municipalité métropolitaine d'Istanbul, Département des transports, Direction de la planification des transports. (2011). Plan directeur de transport urbain dans la région métropolitaine d'Istanbul (Istanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı – IUAP).

<sup>52</sup> *Ibidem*.

effectivement une opposition idéologique. Il peut également y avoir une raison à ces investissements importants au sein des infrastructures dédiées à la voiture. L'architecture et l'urbanisme dense de la ville centrale ainsi que le fait qu'elle abrite de nombreux sites archéologiques et historiques rendent la construction de systèmes de rails souterrains difficile. Tenant compte de ces problèmes, qui pourraient ralentir certains projets, IBB a pris la décision de privilégier le développement d'infrastructures dédiées aux véhicules motorisés par la construction de nouvelles routes, de boulevards, d'un troisième pont sur le Bosphore, de tunnels urbains ou d'un tunnel sous le Bosphore.

### III.B. La victoire de l'opposition lors des élections municipales du 31 mars/23 Juin 2019 à Istanbul : un retournement de situation concernant les projets de transport actuels ?

#### III.B.1. Le système électoral local à Istanbul

##### Systeme électoral municipal à Istanbul

Gouvernance	Echelon
<p><i>Büyükşehir Belediye Başkanı</i> (Maire de la métropole)</p> <p><i>İl Belediye Meclisi</i> (Conseil municipal métropolitain)</p>	<p>İl Métropole</p>
<p><i>İlçe Belediye Başkanı</i> (Maire d'arrondissement) +</p> <p><i>İlçe Belediye Meclisi</i> (Conseil municipal d'arrondissement)</p>	<p>İlçe Arrondissement</p>
<p><i>Muhtar</i> (Maire de quartier)</p>	<p>Mahalle Quartier</p>

**Légende :**

Texte : élection par les Stambouliotes



: Conseil municipal métropolitain formé à partir des Conseils municipaux d'arrondissement

Tableau 3 - Le système électoral municipal avec ses échelons associés à Istanbul. Les Stambouliotes ont quatre votes à donner lors des élections municipales. Source : N. Rihet, 2019.

Tous les cinq ans, les Stambouliotes, ainsi que les habitants des autres villes turques, élisent leurs représentants locaux. En Turquie, une métropole se compose de plusieurs « communes », que nous pouvons également appelées « arrondissements ». Ainsi, quand un citoyen habite à Istanbul, il habite forcément dans un de ses 40 arrondissements. Contrairement à la France, la métropole n'est pas dissociée des arrondissements et n'a pas de centre-ville. Les habitants votent alors pour un représentant de chaque échelon territorial. Les « pouvoirs locaux » sont concentrés entre les mains de la Municipalité Métropolitaine, qui est dirigée par un **maire métropolitain** et par un conseil municipal métropolitain. Elle a des compétences dans divers domaines comme la gestion du patrimoine foncier public, la planification des transports ou la construction de logements sociaux. Les municipalités d'arrondissement sont dirigées par les **maires d'arrondissement**. Elles ont des compétences dans le domaine de l'éducation, de la santé, de la police locale et pour l'octroi des permis de construction. Elles doivent également mettre en application les plans d'aménagement d'IBB. Au dernier échelon nous avons les *muhtar*, qui s'occupent principalement de l'État civil et délivrent des papiers administratifs. Ils enregistrent les résidents du quartier et fournissent des copies officielles des actes de naissance et des cartes d'identité. Il faut également élire des conseils municipaux d'arrondissement qui formeront par la suite le conseil municipal métropolitain. Avec ce système, les citoyens peuvent donc voter pour un maire dont sa couleur politique est différente de la majorité du conseil municipal. Le conseil municipal métropolitain est important car il faut son approbation pour réaliser la majorité des projets. Les Stambouliotes doivent donc glisser quatre bulletins de couleurs différentes dans l'urne.

### III.B.2. Observation de la campagne électorale à Istanbul

Lors de mes observations au mois de mars, Istanbul était effectivement en pleine campagne électorale. À l'échelle métropolitaine, deux candidats se faisaient l'affront. Binali Yildirim<sup>53</sup>, candidat de l'AKP soutenu par Recep Tayyip Erdoğan – parti du maire sortant - et Ekrem Imamoğlu<sup>54</sup>, candidat du CHP, principal parti d'opposition. Les stands présentant les candidats pour la Municipalité Métropolitaine d'Istanbul étaient établis dans les quartiers

---

<sup>53</sup> Binali Yildirim a été choisi et parachuté par Erdogan. En effet, Binali Yildirim suit Erdogan depuis que celui-ci était devenu maire de cette ville. Il était directeur de la Compagnie des transports maritimes d'Istanbul (IDO). Après la victoire de l'AKP, il est devenu ministre des transports, puis premier ministre. Avant de devenir, candidat à la municipalité d'Istanbul, il occupait le fauteuil de président de l'Assemblée Nationale.

<sup>54</sup> Ekrem Imamoğlu est le maire sortant du district *Beylikduzu* à Istanbul. Il n'est pas très connu du grand public mais il est soutenu par les deux autres principaux partis de l'opposition à savoir (Iyi Parti et HDP).

commerciaux, stratégiques et brassant le passage de beaucoup de personnes (*Beşiktaş, Taksim, Kadıköy-Moda*). On pouvait observer sur place, une différence de budget de la campagne électorale en fonction des partis politiques, où le budget actuel de la Municipalité Métropolitaine d'Istanbul est utilisé pour la campagne de l'AKP. En effet, ce dernier a investi dans les supports : sur la place principale de *Beşiktaş*, un écran immense diffusait un clip présentant les projets entrepris ces vingt dernières années sous la couleur de l'AKP et les futurs projets qui seront entrepris si Binali Yıldırım est élu (Planche 17) ; la distribution de goodies (porte-clés, plateau de service) ; ainsi que la distribution d'un programme grand-format en papier glacé faisant une trentaine de pages (Planche 18 & 19). Alors que pour le candidat du CHP, la campagne était très classique, où des stands distribuaient des programmes sous forme de flyer, résumant les principaux sujets de la campagne (Planche 20 & 21). Concernant les municipalités d'arrondissement, la campagne se faisait au sein de tous les quartiers dédiés. Pour certains arrondissements, il pouvait y avoir jusqu'à six candidats. Les couleurs politiques principales sont présentées sur la figure 18. Pour les *Muhtar*, leur visibilité reste minime. Ils viennent sonner aux portes des habitants du quartier pour distribuer des tracts et discuter.

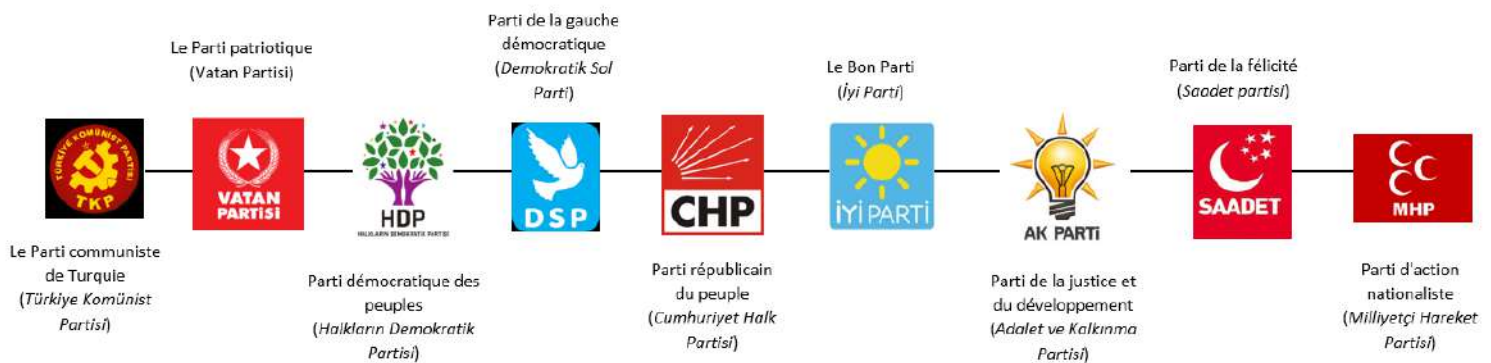


Figure 18 – Principaux partis présents lors des élections municipales à Istanbul. Source : N. Rihet, 2019.



Planche 17 – Photo - Écran géant à *Beşiktaş* présentant les projet de la municipalité entrepris par l'AKP.  
Source : Photographie N.R 19/03/2019.



Planche 19 – Photo - Présentation de projets dans le programme électoral de l'AKP pour l'élection municipale à Istanbul. Source : Photographie N.R 19/03/2019.



Planche 18 – Photo - Couverture du programme électoral de l'AKP pour l'élection municipale à Istanbul. Taille 27x37cm. Source : Photographie N.R 19/03/2019.



Planche 21 – Photo - Couverture du programme électoral du CHP pour l'élection municipale à Istanbul. Taille 10x20cm. Source : Photographie N.R 19/03/2019.



Planche 20 – Photo - Présentation de projets dans le programme électoral de l'AKP pour l'élection municipale à Istanbul. Source : Photographie N.R 19/03/2019.

### III.B.3. Le déroulement de l'élection municipale à Istanbul : l'opposition remporte la mairie métropolitaine d'Istanbul malgré le retournement de situation après l'élection du 31 mars.

Les élections municipales ont eu lieu le 31 mars. Après avoir recompté plusieurs fois les voix, l'élection municipale d'Istanbul du 31 mars a été remportée par le candidat de l'opposition, Ekrem Imamoğlu (13 000 voix d'avance). Une victoire historique après les 25 ans de règne du parti islamo-conservateur sur la ville la plus importante économiquement parlant de Turquie. Cependant, il n'est resté maire que pendant 18 jours. En effet, Erdoğan a réussi à faire pression sur le Haut conseil électoral pour qu'il annule le scrutin du 31 mars et qu'il organise de nouvelles élections, évoquant comme raison des irrégularités et des « fraudes ». Un prétexte évidemment contesté par l'opposition, dénonçant le non-respect des principes de la Démocratie. Pour Erdoğan, qui en a été maire en 1994, perdre Istanbul est une défaite symbolique. Mais c'est surtout la perte des réseaux clientélistes, qui pourront avoir des conséquences sur le parti : l'AKP a bâti un empire à Istanbul, en privilégiant l'installation d'entreprises et de fondations proches du gouvernement par la distribution de subventions importantes. Istanbul est donc une source de revenus importante pour ce réseau.

De nouvelles élections ont eu lieu le 23 juin 2019, seulement pour élire le représentant local de l'échelon métropolitain. Cette fois-ci, **la victoire de l'opposition est écrasante**. Ekrem Imamoğlu est élu maire avec 54% des voix contre 45% pour l'ancien premier ministre. Les votes lui ont été favorables dans 28 arrondissements d'Istanbul sur 39, contre 15 lors du premier scrutin, également dans les arrondissements qui sont des fiefs traditionnels des islamo-conservateurs. Au cœur du mécontentement des Stambouliotes contre l'AKP : la crise qui frappe l'économie du pays, entrée en récession et minée par l'inflation. Cette victoire de l'opposition met fin à 25 ans de contrôle du camp islamo-conservateur à la mairie d'Istanbul, plus grande ville et capitale économique de la Turquie. Ceci va donc avoir des conséquences sur les réseaux proches de l'AKP, sur la gouvernance de la ville et sur les futurs projets qui vont être entrepris.

### III.B.4. Le transport et les mobilités à Istanbul, un sujet essentiel lors de la campagne électorale Stambouliote

À l'échelle de la Turquie, bien que les élections municipales soient un enjeu d'abord local, aussi bien du côté du gouvernement que de l'opposition, les campagnes se concentrent autour des thèmes nationaux. Les enjeux locaux sont absents. Le débat – au sein des médias - ressemble plus à une élection nationale. Les questions locales d'une métropole de 16 millions d'habitants

sont peu abordées, si ce n'est sous l'angle du gouvernement en place. On parle peu des questions de l'environnement, du chômage ou de la place de la femme. Quant à l'opposition, qui est regroupée au sein de l'Alliance Populaire (CHP, IYI, DSP), elle mène une campagne sur les questions économiques, qui ne rentre pourtant pas dans le cadre des actions des mairies. L'opposition espère ainsi récupérer les voix de personnes mécontentes de la montée de l'inflation et des prix, et elle promet de faire baisser le prix des biens alimentaires.

À Istanbul, le parti au pouvoir, et son allié, le MHP, soutenant le candidat AKP, souhaitent continuer sur leurs ascensions pour pérenniser leur installation et leurs projets dans la métropole. En effet, des projets évoqués dans la campagne électorale des deux derniers mandats sont toujours en phase de construction ; l'AKP mise sur le long terme. De son côté, le candidat de l'opposition prend en compte ces projets pour évoquer la « lenteur dans leur réalisation », comme le métro à *Beşiktaş* qui devait déjà être fini en 2018 ; un projet évoqué lors de la campagne de 2009. De plus, Imamoğlu veut mettre fin au monopole de l'AKP en brisant le tabou du clientélisme du clan Erdoğan : « 16 millions de personnes pourront se dire qu'Istanbul est ma ville. Je vous le promets, le clientélisme qui s'est rependu dans la ville comme une mauvaise herbe, on va l'arracher et le jeter ensemble »<sup>55</sup>. En effet, l'un des principaux slogans de la campagne menée par Imamoğlu était « le budget alloué à la municipalité n'ira pas aux associations ou aux personnes proches de l'AKP »<sup>56</sup>. De plus, pour attirer des votes, le CHP montre comment IBB a abusé de la métropole par la distribution de tract présentant une liste détaillée de l'argent gaspillé par l'AKP dans ces vingt-cinq ans de mandat à la tête d'IBB, et comment les Stambouliotes ont été dépouillés : 100 millions de TL ont été données aux entreprises proches du pouvoir. Concernant son programme électoral, Imamoğlu propose des investissements intelligents et des projets plus réalistes, moins coûteux, en prenant en considération les références de son ancien mandat en tant que maire de *Beylikduzu*, comme le développement de zones vertes et de centres pour les jeunes.

En ce qui concerne les transports, qui est un problème chronique important d'Istanbul, la question a tout de même été évoquée au sein des programmes et dans les débats ou par les médias. La priorité pour Yildirim est de **résoudre les problématiques liées à la circulation**, en réduisant les embouteillages et en développant les transports en commun. Une résolution baptisée « Istanbul 4.0 » par le candidat. Dans un premier cas, le principal est de renforcer

---

<sup>55</sup> Y. (2019, 17 Avril). Ekrem Imamoğlu görevini devraldı: « Bu şehrin nimetlerini ganimet yapmak yok ».

*Yeniçağ Gazetesi.*

<sup>56</sup> *Ibidem*



l'infrastructure cible, permettant de réduire le trafic routier : le métro. La métropole dispose actuellement de 170 kilomètres de réseau ferré, et l'objectif est d'atteindre 450 km dans cinq ans, avec les lignes qui sont actuellement en construction et de nouveaux projets – dont un projet de ligne de métro reliant le nouvel aéroport d'Istanbul - pour atteindre une part du réseau ferroviaire à 45% et où chaque Stambouliote aura accès à une station de métro située à 750 mètres maximum de leur domicile. Cependant, les lignes de métro déjà mises en place ne permettent toujours pas d'accéder à certains quartiers d'Istanbul, les délais d'attente entre les stations sur certaines lignes posent problème, et Istanbul est un chantier continu, ce qui excède une majorité des Stambouliotes, et ce qui est reproché par l'opposition. Deuxièmement, concernant la circulation routière, Yildirim veut la rendre « supportable » aux habitants, en continuant d'investir dans des mégaprojets comme un tunnel à trois étages (deux étages dédiés au transport routier et un étage dédié au métro) (Planche 18). Il souhaite réduire le temps d'attente dans les embouteillages en passant de 45 minutes à moins de 30 minutes. Un autre objectif est de créer de nouvelles zones de stationnement car 40% des routes sont utilisées pour le stationnement, ce qui aggrave le problème de la circulation et le nombre d'embouteillages. Enfin, au sein de son programme 4.0, il veut mettre en place une application « Assistant de transport », accès sur les téléphones portables, pour tous les modes de transports, où l'utilisateur sera en mesure de répertorier le moyen de transport et l'itinéraire le plus efficace avec des optimisations de durée et de prix, après avoir inscrit le point de départ et d'arrivée sur l'application.

En ce qui concerne Imamoğlu : il veut **privilégier le transport par rail et maritime**. L'enjeu principal est effectivement le métro. Il promet sa mise en place rapide. Imamoğlu reproche, au maire sortant, la lenteur de la mise en place du réseau. En 2014, la mairie avait promis 260 km supplémentaire de métro. Au bout de cinq ans, le réseau a été agrandi de 30 km seulement. La priorité est donc d'achever toutes les lignes du réseau dont le projet a démarré mais n'a pas été encore mis en service, et par la suite intégrer de nouveaux arrondissements non desservis au réseau en l'élargissant aux quartiers de *Sancaktepe*, *Başakşehir* et *Arnavutköy*. Il souhaite surtout que la majorité de la population puisse atteindre une station de métro à pied. Il veut également encourager le transport maritime en ouvrant de nouvelles lignes et connecter ce mode de transport au transport terrestre par la réhabilitation d'anciens ports – permettant de nourrir les nouvelles lignes de transports maritimes -, par des pistes cyclables, des voies piétonnes, des funiculaires et des stations de métro. L'enjeu est de mettre en œuvre un système de transport planifié et intégré selon une approche globale. Il est donc important d'intégrer le transport maritime avec le transport ferroviaire et terrestre par des stations/pôles de transfert.

Concernant le transport routier, il n'y a aucun projet de construction de nouvelles infrastructures lourdes, il souhaite seulement adapter ce qui est déjà en place pour une meilleure planification et utilisation, avec des changements de coûts : rendre gratuit le péage sur les ponts pour les *dolmuş* et les taxis ; rendre les transports urbains moins chers pour les personnes utilisant les zones de stationnement *Park et Devam et*, ayant pour objectif de réduire les déplacements vers les centres-villes en véhicules privés ; rendre les places de stationnement d'Isark gratuites pour les personnes habitants le quartier ; rendre accessible les parkings des bâtiments publics la nuit pour garder les rues dégagées ; mettre en place des « Megabus » -le même principe que le *metrobüs* - sur l'autoroute TEM. En outre, localiser les gares routières à des endroits stratégiques d'Istanbul car actuellement un bus d'Istanbul à destination de l'Anatolie met en moyenne 65 min pour sortir d'Istanbul. Il y a donc un besoin de situer ces gares à côté de centre de transfert comme des stations de metro/*metrobüs*. L'une des dernières résolutions sur les transports urbains est de les mettre à disposition 24h/24.

Les deux visions sont finalement très différentes. Le candidat de l'AKP souhaite continuer à investir dans les infrastructures, principalement dans les modes terrestres (routier et ferroviaire), pensant que ce sont les infrastructures lourdes qui permettront de trouver une solution aux problèmes de circulation d'Istanbul. Alors que le candidat de l'opposition s'intéresse plutôt à l'intégration des différents modes de transport, en privilégiant la planification plutôt que la construction. Au vu du résultat électoral, la deuxième option est la plus probable, même si les projets avancés peuvent ne pas se réaliser. Pour finir, une nouveauté est évoquée au sein des deux programmes, le développement de pistes cyclables et d'infrastructures dédiées au vélo. Yildirim préfère investir dans la mise en place de pistes cyclables, sans évoquer clairement l'utilisation du vélo comme moyen de transport, alors qu'Imamoğlu préfère s'intéresser aux différents systèmes permettent d'intégrer le vélo au sein des autres modes de transport, laissant aux municipalités d'arrondissement la planification des pistes cyclables.

Après avoir évoqué les habitudes de déplacement des Stambouliotes et les infrastructures mises en place par de multiples acteurs, permettant aux Stambouliotes d'être mobile, quand est-il de la place du vélo à Istanbul ? Est-il vu et/ou utilisé comme un moyen de transport ? Est-ce un sujet en pleine effervescence à Istanbul, aussi bien chez les décideurs que chez les habitants ? Y-a-t-il des projets en développement pour l'accueillir comme un moyen pour se déplacer ? Peut-il se faire une place parmi les autres modes de transport ?

## **DEUXIÈME PARTIE - Le vélo à Istanbul, une vraie question culturelle :**

### **I / Une culture du vélo-transport inexistante...**

#### **I.A. Les clichés sur le vélo de la part de la population turque**

Pour la population turque et selon le profil socio-économique de la personne, **le vélo serait représenté de trois manières différentes**. Dans un premier cas, le vélo est vu comme un jouet pour enfant, où ces derniers s'amuse à pédaler sur le bitume en bas de l'immeuble. C'est également le cadeau le plus commun à offrir à un enfant à la fin de son année scolaire lorsque celui-ci a eu de bons résultats. Deuxièmement, il peut représenter un passe-temps ou une activité : pédaler comme on joue au tennis ou comme on joue du piano. L'image du vélo-loisir est associée à un week-end en bord de mer, aux journées de soleil. En troisième lieu, le vélo est également considéré comme un sport ; pédaler pour se défouler. En effet, en Turquie, l'une des premières fonctions du vélo a été pour le sport. La fédération des cyclistes et l'équipe nationale a été créée la même année que la proclamation de la République turque, en 1923. Le vélo n'est en aucun cas considéré, ou très peu, comme un moyen de transport par les Turcs - alors qu'il a été utilisé comme tel par les administrations locales à la fin de l'Empire Ottoman - car ils ne sont pas habitués à voir des cyclistes sur les routes principales.

De plus, il est **considéré comme l'outil des privilégiés**, comme la propriété des personnes européanisés/ cultivés, venant d'un milieu social favorisé ou comme le passe-temps des riches et des élites. En effet, cela se confirme à travers l'enquête « la pratique du vélo à Istanbul comme moyen de transport » (Protocole d'enquête page 14), où la plupart des répondants ont l'habitude de se déplacer à vélo, et où ce dernier est également considéré comme une activité et/ou un sport. En ce qui concerne le profil socio-économique des répondants, la majorité travaillent, ont fait des études, ont une profession avec un revenu régulier : ingénieurs, professeurs, architectes, artistes, médecins, journalistes, etc (Fig. 19 & 20). Cela se voit également par leur lieu de domiciliation (Carte 7). Ils résident dans des arrondissements vivants et commerciaux, qui sont des bastions du CHP, les sociaux-démocrates laïques pro-kémalistes, avec des quartiers huppés et bourgeois, mais également estudiantins : *Kadıköy* (16 sondés), *Beşiktaş* (6), *Şişli* (6). Les habitants de ces arrondissements ont un mode de vie à l'occidental, ils s'occupent de leur santé et sont actifs.

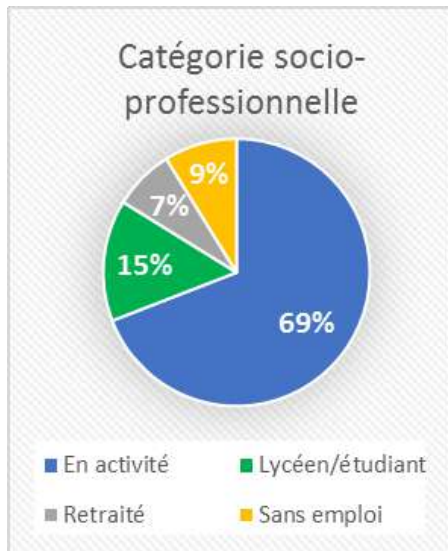


Figure 20 – La catégorie socio-professionnelle des sondés. Source : Enquête mobilité vélo, N.R. Mars 2019.

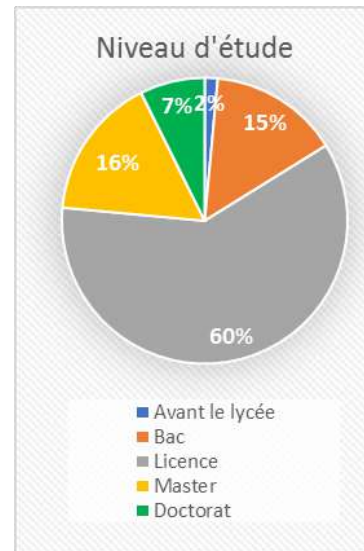
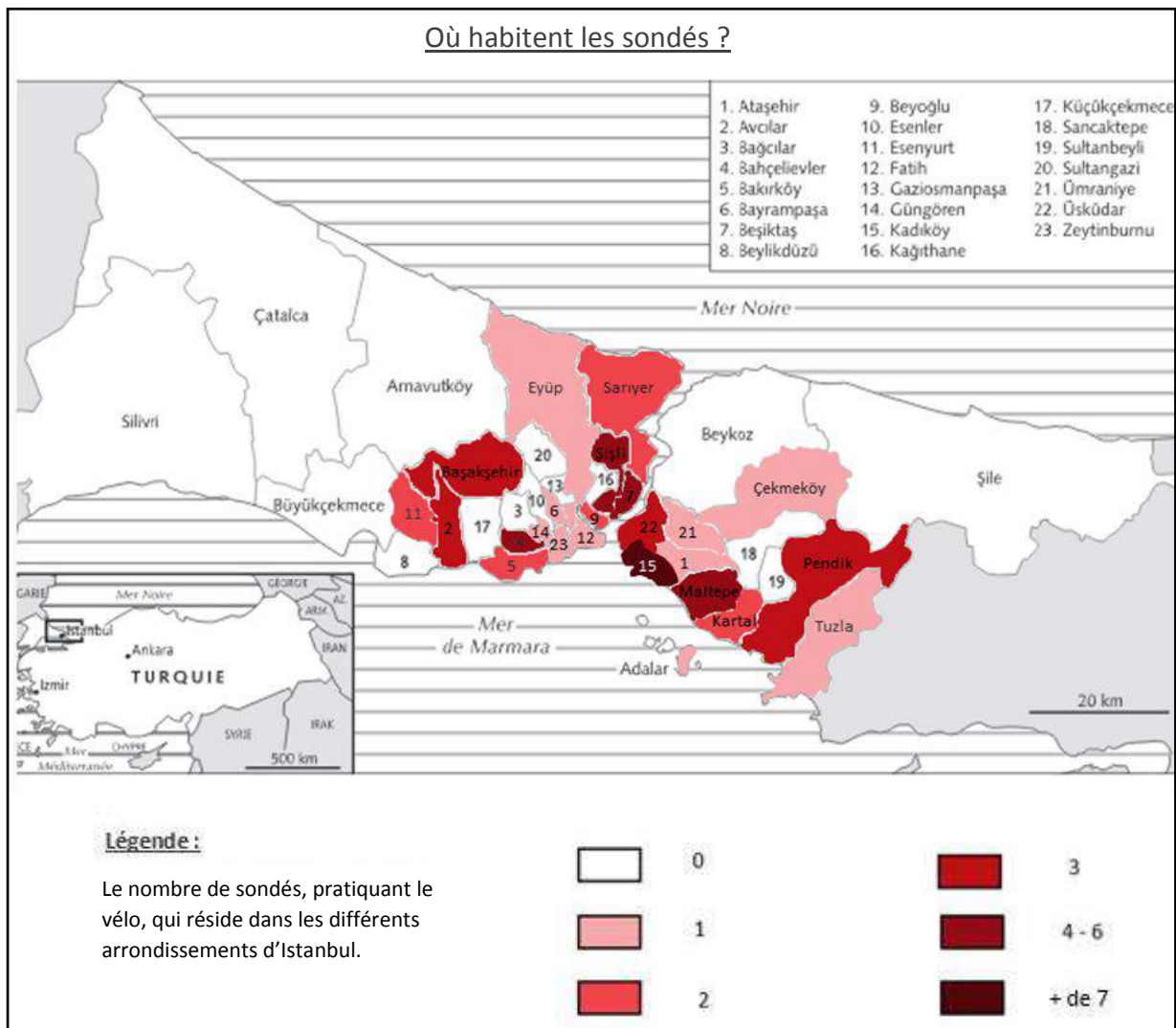


Figure 19 –Le niveau d'étude des sondés. Source : Enquête mobilité vélo, N.R. Mars 2019.



Carte 7 – Les arrondissements de résidence des sondés. La majorité vivent à Kadıköy. Source : Enquête mobilité vélo, N.R. Mars 2019.

## I.B. Une mauvaise considération du cycliste au sein de la circulation routière :

Comme le dit le psychologue britannique Tom Stafford, cité par Olivier Razemon, « conduire est une activité morale. La route a ses règles, à la fois légales et informelles ; il y a des bons et des mauvais conducteurs. La conduite, au fond, ressemble beaucoup à la vie sociale. Et le cycliste, en passant devant tout le monde sans véritablement gêner personne, offense cet ordre moral »<sup>57</sup>. En effet, **le cycliste est peu considéré par les automobilistes et les chauffeurs**. C'est un problème culturel, le cycliste n'est pas vu comme une personne qui se déplace de façon intelligente, logique et efficace ; il est vu comme un enfant qui veut jouer dans 'la cour des grands' et les insultes sont à l'ordre du jour. Cette vision est justifiée par le témoignage de Murat Suyabatmaz, président de l'Association des cyclistes turcs (*Bisikletliler Derneği*) : "Je discutais avec un chauffeur de taxi turc aux Pays-Bas. Je lui ai demandé ce qu'il pensait des cyclistes. Il m'a répondu qu'il les méprisait parce qu'ils avaient 'forcé les voitures à attendre' lorsque les vélos traversaient la route"<sup>58</sup>. De plus, d'après un chauffeur de taxi, « même s'il y a des pistes cyclables, elles sont parfois obsolètes, donc le cycliste doit continuer comme à l'ancienne école, aller sur les routes et faire attention car les automobilistes ne font pas attention »<sup>59</sup>. Un changement d'état d'esprit de la part de la population turque est nécessaire pour permettre l'intégration des cyclistes au sein de la circulation routière.

La perception du cycliste par un automobiliste peut changer en fonction de son allure. En effet, d'après deux anciens cyclistes professionnels qui utilisent actuellement leur vélo comme un moyen de transport, Gürsel Akay et Mert Bağcılar « si le cycliste ne semble pas confiant et amateur, les chauffeurs le mettent sous pression. Mais un cycliste qui est habillé comme un professionnel et qui semble confiant a moins de problème »<sup>60</sup>. L'équipement est en effet très important, « si le cycliste ne porte pas de casque, il est peu respecté par les automobilistes »<sup>61</sup>. L'étude d'Ian Walker, chercheur en psychologie de l'université de Bath en Grande-Bretagne, montre que les cyclistes avec un casque sont perçus comme plus expérimentés par les automobilistes<sup>62</sup>. Dans certains lieux comme en Grande Bretagne, le cycliste casqué inciterait les conducteurs de voiture à prendre moins de précautions, alors qu'en

---

<sup>57</sup> Razemon O. (2014). *Le pouvoir de la pédale : Comment le vélo transforme nos sociétés cabossées*. Paris : L'écopoche. 208p.

<sup>58</sup> Entretien avec Murat Suyabatmaz, président de l'association Bisikletliler Derneği, 22/03/2019

<sup>59</sup> Discussion avec un chauffeur de taxi (trajet : *Yeşilpınar – Gaziosmanpaşa*), 19/03/2019

<sup>60</sup> Entretien avec Gürsel Akay, ancien cycliste professionnel et actuellement marchand de vélo, 22/03/2019

<sup>61</sup> Entretien avec Mert Bağcılar, ancien cycliste professionnel, 21/03/2019

<sup>62</sup> Thompson C. (2006, 10 Décembre). Bicycle Helmets Put You at Risk. *The New York Times Magazine*.

Turquie c'est le contraire, il permettrait aux automobilistes de faire plus attention et de le respecter.

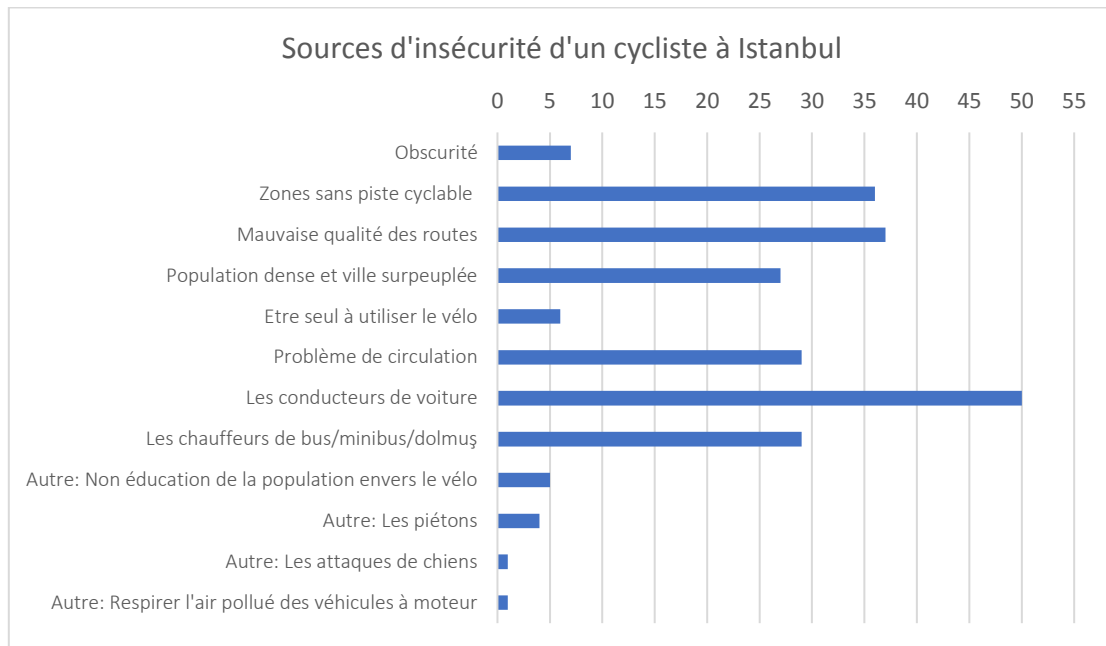


Figure 21 – Les différentes sources d'insécurité des cyclistes à Istanbul. Source : Enquête mobilité vélo, N.R. Mars 2019.

D'après l'enquête sur la pratique du vélo, la principale source d'insécurité pour les cyclistes est le comportement des automobilistes (Fig. 21). L'attitude de ces derniers serait un facteur de dissuasion à la pratique du vélo sur les routes d'Istanbul. En effet, l'enquête mobilité a montré que seulement une personne sur 350 utilise son vélo pour aller travailler. Ce qui signifie donc que cette pratique n'est pas généralisée (Fig. 22). Il y a un climat de méfiance évident au sein de la circulation routière, que ce soit de l'automobiliste envers le cycliste que du cycliste envers l'automobiliste.

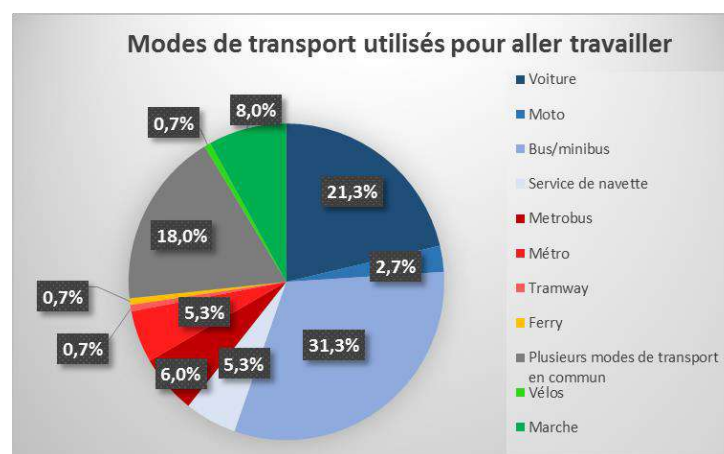


Figure 22 – Les modes de transport utilisés pour aller travailler. Le vélo est peu représenté. Source : Enquête mobilité, N.R. Mars 2019.

## I.C. Le gouvernement souhaite développer la pratique du vélo pour améliorer la santé publique, l'activité physique des habitants

[15+ yaş - âge]						(%)
Yıl ve cinsiyet	Toplam	Düşük kilolu	Normal kilolu	Fazla kilolu	Obez	
Année et sexe	Total	Poids insuffisant	Poids normal	En surpoids	Obèse	
<b>2008</b>	<b>Toplam-Total</b>	<b>100,0</b>	<b>4,2</b>	<b>48,2</b>	<b>32,4</b>	<b>15,2</b>
	<b>Erkek-Homme</b>	<b>100,0</b>	<b>2,7</b>	<b>48,1</b>	<b>36,9</b>	<b>12,3</b>
	<b>Kadın-Femme</b>	<b>100,0</b>	<b>5,9</b>	<b>48,2</b>	<b>27,4</b>	<b>18,5</b>
<b>2010</b>	<b>Toplam-Total</b>	<b>100,0</b>	<b>4,7</b>	<b>45,5</b>	<b>33,0</b>	<b>16,9</b>
	<b>Erkek-Homme</b>	<b>100,0</b>	<b>3,5</b>	<b>46,1</b>	<b>37,3</b>	<b>13,2</b>
	<b>Kadın-Femme</b>	<b>100,0</b>	<b>5,9</b>	<b>44,7</b>	<b>28,4</b>	<b>21,0</b>
<b>2012</b>	<b>Toplam-Total</b>	<b>100,0</b>	<b>3,9</b>	<b>44,2</b>	<b>34,8</b>	<b>17,2</b>
	<b>Erkek-Homme</b>	<b>100,0</b>	<b>2,7</b>	<b>44,7</b>	<b>39,0</b>	<b>13,7</b>
	<b>Kadın-Femme</b>	<b>100,0</b>	<b>5,1</b>	<b>43,6</b>	<b>30,4</b>	<b>20,9</b>
<b>2014</b>	<b>Toplam-Total</b>	<b>100,0</b>	<b>4,2</b>	<b>42,2</b>	<b>33,7</b>	<b>19,9</b>
	<b>Erkek-Homme</b>	<b>100,0</b>	<b>2,8</b>	<b>43,7</b>	<b>38,2</b>	<b>15,3</b>
	<b>Kadın-Femme</b>	<b>100,0</b>	<b>5,5</b>	<b>40,7</b>	<b>29,3</b>	<b>24,5</b>
<b>2016</b>	<b>Toplam-Total</b>	<b>100,0</b>	<b>4,0</b>	<b>42,1</b>	<b>34,3</b>	<b>19,6</b>
	<b>Erkek-Homme</b>	<b>100,0</b>	<b>2,5</b>	<b>43,8</b>	<b>38,6</b>	<b>15,2</b>
	<b>Kadın-Femme</b>	<b>100,0</b>	<b>5,6</b>	<b>40,4</b>	<b>30,1</b>	<b>23,9</b>

Tableau 4 - Répartition de l'indice de masse corporelle des individus turcs selon le sexe. Source : TUIK.

Il y a un enjeu de santé publique important en Turquie. La population turque est en surpoids et le taux d'obésité est croissant : il était de 15.2% en 2008 et est passé à 19.6% en 2016. Parmi les pays de l'OCDE, la Turquie est placée en troisième position derrière les États-Unis (28.7%) et l'Islande (22,2%)<sup>63</sup>. La sédentarité et l'essor de la société de consommation, après les vastes réformes économiques et financières post-crise économique de 2001, ont transformé les pratiques alimentaires des citoyens turcs, favorisant l'accès aux produits riches en sucres et matières grasses transformées. Les acteurs publics sont préoccupés par cette diffusion rapide de l'obésité car elle a un coût pour la société. Aujourd'hui, la nutrition et la protection de la santé sont à l'origine de programmes et de projets de diverses organisations, en particulier du Ministère de la Santé, et il est abordé souvent avec la pratique physique et

<sup>63</sup> TUIK (2015, 8 Novembre). Türkiye'deki obezite oranı %31,1 oranında arttı. TUIK. No. 58.

sportive. Le vélo - considéré comme un mode de transport actif - est alors un moyen facile de réintégrer l'activité physique au quotidien, pour ainsi limiter le risque de sédentarité susceptible d'accroître l'exposition aux maladies cardiovasculaires, à l'obésité, au diabète, à l'hypertension et à certains cancers.



Planche 22 – Photo - Présentation du projet « promotion d'un mode de vie sain », qui assure la distribution de vélo aux écoles. Source : star.com.tr

Le cyclisme est l'un des points forts des campagnes de lutte contre l'obésité et de promotion de l'activité physique. Dans le cadre d'un projet conjoint du ministère de l'Education nationale et du ministère de la Santé – « promotion d'un mode de vie sain » - des vélos ont été proposés aux collégiens inscrits en option vélo, dans les cours de sport facultatif et d'éducation physique, dans toute la Turquie (Planche 22). Depuis 2016, plus d'un million de vélos ont également été livrés aux écoles et aux municipalités. En contrepartie, les municipalités se sont engagées à construire des pistes cyclables. Dans les campagnes de développement du vélo à Istanbul, les municipalités utilisent comme premiers mots d'ordre « santé » et « bien-être public » pour promouvoir l'élargissement de son réseau de pistes cyclables. L'objectif de ce projet est de réduire la fréquence de la population n'ayant pas d'activité physique à ce jour. Le président Recep Tayyip Erdoğan, connu pour ses efforts en faveur de l'adoption d'un mode de vie sain, notamment dans la lutte contre le tabagisme et l'alcool<sup>64</sup>, a défendu cette campagne de promotion de l'usage du vélo.

---

<sup>64</sup> L'AKP présente l'alcool comme un fléau social. En Turquie, c'est l'abstinence qui est prônée.



## **II/ ...mais des innovations se profilent encourageant la croissance d'une culture cycliste :**

### **II. A. « Éduquer » la population :**

Ce qui ressort le plus au sein des entretiens est le manque de considération du vélo par la population en général. Même si des réglementations existent pour promouvoir le vélo-transport par la mise en place d'infrastructures dédiées, cela n'est pas suffisant d'après Murat Suyabatmaz : "Ces infrastructures seront utilisées si vous avez des gens qui admirent le cyclisme et promeuvent une culture du cyclisme. C'est comme si vous livriez des ordinateurs à des étudiants. Cela ne servirait à rien de ne pas leur apprendre comment cela peut enrichir leur apprentissage. Certaines municipalités ne se conforment pas aux normes et ils construisent des pistes simplement pour montrer qu'ils ont construit des pistes »<sup>65</sup>. Il faut donc également **apprendre à la population à utiliser les vélos**, par des formations, en leur apprenant à cohabiter avec les autres modes de transport, en expliquant les avantages de l'intégration du vélo dans la vie quotidienne. Même si cela prend du temps, il y a déjà des améliorations. D'après Gürsel Akay : « il y a 30 ans, faire du vélo pour se déplacer c'était vraiment rare. Le vélo était utilisé seulement pour le sport mais ces dernières années, la quantité de personnes qui vont au travail à vélo a augmenté. Il y a 30 ans, lorsque je me rendais au travail à vélo, des journaux écrivaient des articles sur moi parce que c'était peu fréquent »<sup>66</sup>. On peut voir cette croissance au sein de l'enquête sur la pratique du vélo : la plupart des répondants utilisent le vélo comme moyen de transport depuis moins de 10 ans (Fig. 23). Cette augmentation d'adeptes peut être à l'origine d'améliorations où plusieurs actions ont été entreprises – et sont toujours - pour éduquer la population au vélo-transport et ainsi promouvoir une culture.

---

<sup>65</sup> Entretien avec Murat Suyabatmaz, président de l'association Bisikletliler Derneği, 22/03/2019

<sup>66</sup> Entretien avec Gürsel Akay, ancien cycliste professionnel et actuellement marchand de vélo, 22/03/2019

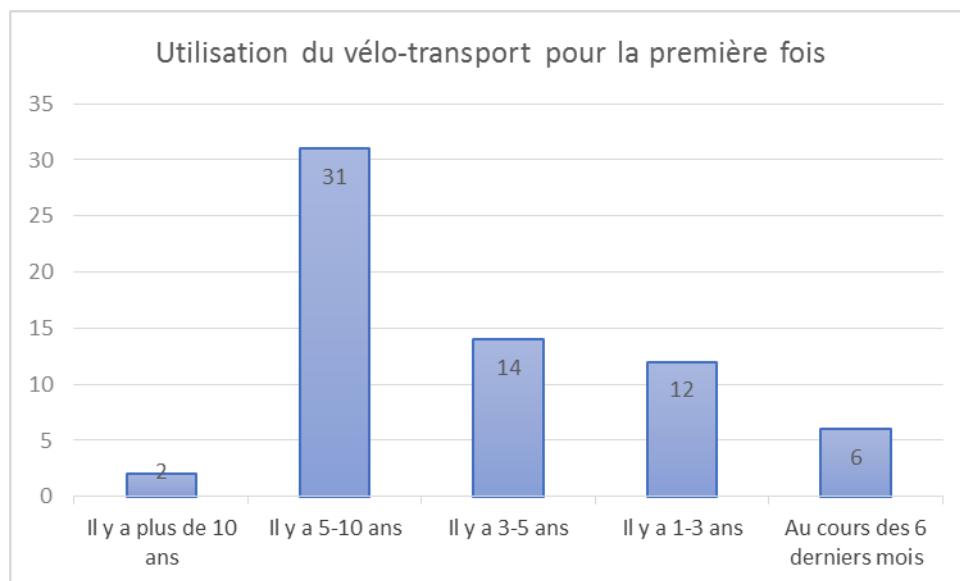


Figure 23 – Utilisation du vélo comme moyen de transport pour la première fois.  
Source : Enquête mobilité vélo, N.R. Mars 2019.

## II.B. Des associations citoyennes présentes pour permettre le changement des mentalités...



Planche 23 – Source :  
Bisikletliler Derneği.org

L'association des cyclistes *Bisikletliler Derneği*, est une association turque qui a été fondée en 2008 conformément aux revendications des membres fondateurs - car les associations de cyclistes existantes ne réalisaient pas de projets et n'étaient pas efficaces - afin de développer la culture du vélo en Turquie. L'association compte maintenant des dizaines de sections dans tout le pays et son siège est établi à Istanbul. La société civile mène des travaux à travers la Turquie pour permettre au vélo d'être respecté au sein de la circulation routière (Planche 26). L'association préconise des endroits plus sûrs pour faire du vélo, organise des randonnées à vélo et mène des activités de sensibilisation et de formation (Planche 24 & 25). Elle est active sur les réseaux sociaux et propose des activités régulières. Elle collabore également étroitement avec des organisations non gouvernementales et des institutions publiques pour organiser des projets. L'association sollicite beaucoup les autorités locales pour installer des supports à vélos dans les bus, construire davantage de parkings pour les vélos et aménager des pistes cyclables. L'association est composée actuellement de plus de 80 000 membres. Voici en photo quelques événements organisés et projets mis en place.



Planche 24 – Organisation de la neuvième édition d'un tour de vélo dans plus de 40 villes turques en collaboration avec le Green Crescent, pour promouvoir la pratique du vélo comme une activité saine et bon pour la santé. Source : page Facebook de l'association.

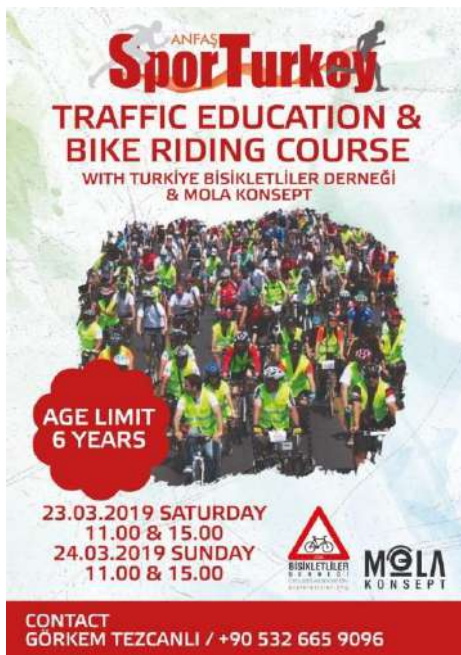


Planche 26 – Formation et cours de vélo pendant la foire « Spor Turkey » qui s'est tenue à Antalya les 22 et 26 mars. Source : page Facebook de l'association.



Planche 25 – Photo - Piste cyclable à Sakarya, créée par la municipalité de Sakarya. Collaboration de la municipalité avec *Bisikletliler Derneği* avant et après la construction pour évaluer la piste. Source : page Facebook de l'association.



Planche 27 – Source : Bisikletli Ulaşım Platformu.com

La plateforme pour le transport à vélo *Bisikletli Ulaşım Platformu* BUP, créée en 2013, est un collectif de cyclistes indépendant, militant et bénévole à but non-lucratif ou politique, sans structure hiérarchique, qui est ouverte à quiconque soutenant le transport à vélo. L'objectif principal de BUP est d'attirer l'attention sur le vélo, de diffuser l'idée selon laquelle le vélo est un moyen de transport, de sensibiliser le public au transport urbain en vélo (Planche 29), d'encourager et de promouvoir le vélo-transport dans la communauté, d'aider les personnes qui utilisent le vélo comme principal mode de déplacement urbain et de faire en sorte que les services publics et les municipalités attachent une importance particulière au vélo dans le cadre de leurs politiques de transport urbain. Pour cela, le collectif organise des manifestations et des événements dédiés comme des tournées de sensibilisation (Planche 28 & 30). En effet, pour rendre les vélos plus visibles dans les rues d'Istanbul par exemple, le collectif organise des randonnées mensuelles d'un maximum de 300 cyclistes dans différents districts d'Istanbul. Il s'agit de montrer que les cyclistes ont droit à la rue, comme les voitures. De nombreuses personnes de diverses couches de la société et de différentes professions participent aux événements organisés pour atteindre cet objectif. BUP a également créé un outil ; une carte numérique présentant des équipements et des aménagements dédiés aux cyclistes (Carte 8).



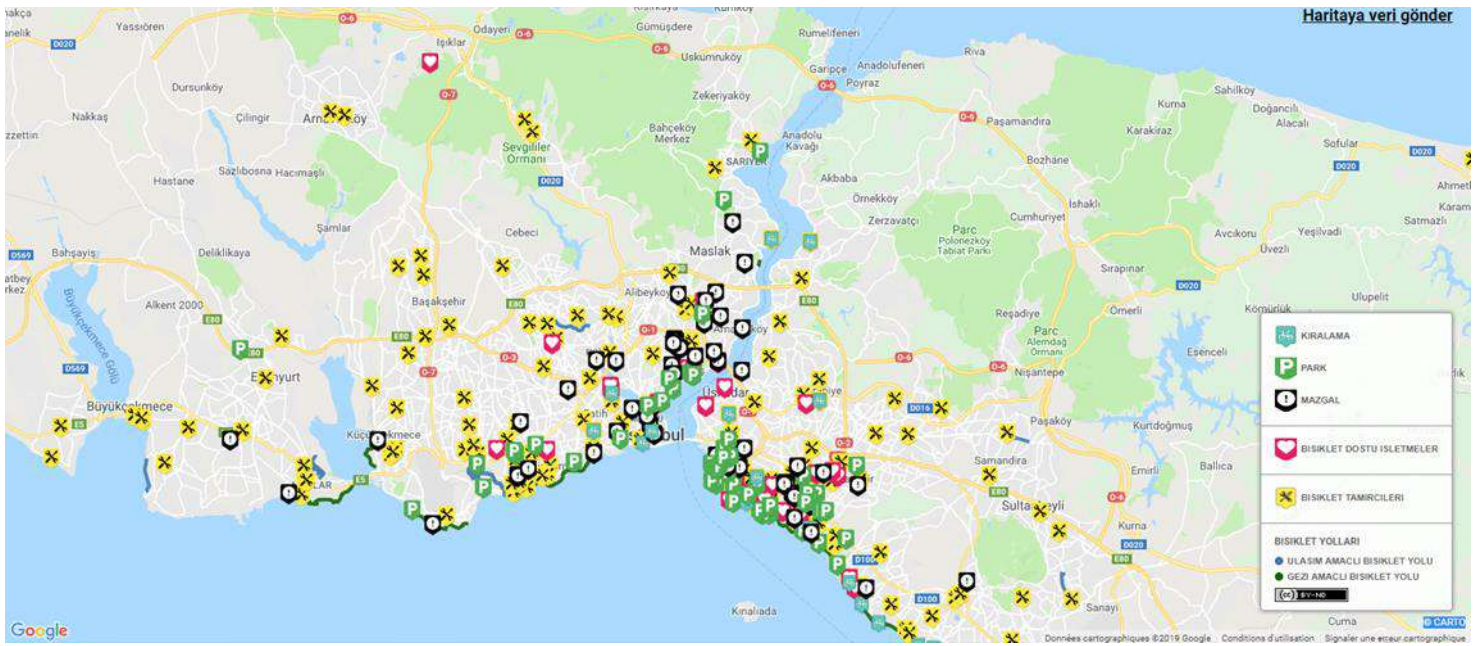
Planche 28 – Événement Pédalez pour le World Cycling Day (3 juin 2019). Les militants pédalent avec des messages incitatifs sur des pancartes accrochées sur eux et/ou sur leur vélo : « Pédalez pour une ville habitable ! ». Source : page Facebook du collectif.



Planche 29 – Sensibilisation de la pratique du vélo comme moyen de transport auprès d'écoliers, au sein de l'école Açı Okul, à Sarıyer. Source : page Facebook du collectif.



Planche 30 – ‘Pédalez pour le climat’, événement organisé en collaboration avec la municipalité de Kadıköy (8 Septembre 2018) : « A Kadıköy, ça sonne pour le climat ! ». Source : page Facebook du collectif.



Carte 8 - Carte créée par BUP pour informer les cyclistes sur des zones de stationnement pour les vélos (park), des magasins de location de vélo (kiralama), des lieux pour réparer son vélo (bisiklet tamircileri), d'endroits dangereux à vélo comme de certains caniveaux ou de certaines plaques d'égout (mazgal), les entreprises favorables au vélo (bisiklet dostu isletmeler) ainsi que des pistes cyclables soit dans le but du transport (ulaşım amaçlı bisiklet yolu) ou du loisirs (gezi amaçlı bisiklet yolu). Zoom sur Istanbul. Source : BUP.



Planche 31- Source: Bisikletli Kadın.com

L'initiative pour les femmes à vélo *Bisikletli Kadın İnisyatifi*, créée en 2015, est un collectif de femmes qui utilisent le vélo dans leur vie quotidienne pour aller au travail ou chercher leurs enfants à l'école. L'objectif est de créer un environnement de solidarité entre les femmes qui font et celles qui ne font pas de vélo et augmenter le nombre de femmes qui souhaitent utiliser le vélo dans leurs déplacements quotidiens. Le collectif organise des cours de conduite, des rassemblements de femmes à vélo (Planche 33), des ateliers de réparation de vélos, des réunions pour évoquer les besoins du cyclisme et il mène un programme radiophonique hebdomadaire où des femmes cyclistes prennent la parole pour partager leurs expériences (Planche 32).



Planche 32 – Publicité pour l'émission de radio. Les invités sont un groupe de cyclistes femmes de Diyarbakır qui viennent parler de leur expérience et d'idées nouvelles pour développer la pratique dans leur ville. Source : page Facebook du collectif.



Planche 33 – Journée rencontre à Samsun des femmes cyclistes et tour à vélo (14 Juillet 2019) : « mon vélo, ma ville ». Source : page Facebook du collectif.

## II.C. ...ainsi que l'organisation de projets par la mise en place d'ateliers pour améliorer les connaissances et les capacités techniques des autorités locales, permettant ainsi de changer les clichés vis-à-vis du vélo

BikeLab est un projet entrepris par EMBARQ<sup>67</sup> Türkiye, dans plusieurs villes turques. Un atelier BikeLab Istanbul a été soutenu en partenariat avec un consortium néerlandais de six entreprises de design urbain et le consulat général des Pays-Bas d'Istanbul en décembre 2012. Parmi les participants de l'atelier, il y avait des décideurs et des experts des autorités locales.

<sup>67</sup> EMBARQ est un réseau du World Resources Institute (WRI). Il travaille avec les autorités locales pour catalyser et aider à mettre en œuvre des solutions de mobilité urbaine durables afin d'améliorer la qualité de vie dans les villes. Son réseau comprend le Mexique, le Brésil, l'Inde, la Turquie, les Etats-Unis et la Chine.

L'objectif de l'atelier était de lancer une discussion interactive sur la mobilité urbaine et sur le vélo en particulier. L'un des principaux sujets de discussion était **l'intégration du vélo dans le système de transport urbain à Istanbul**. D'autres ateliers ont été mis en place par la suite, permettant de catalyser la planification et la mise au point de solutions solides pour faire d'Istanbul une « ville vélo », suscitant une collaboration accrue entre des experts néerlandais et turcs, la municipalité d'Istanbul, IETT et des représentants d'ONG.

Après ces ateliers, il a donc été décidé que la finalité du projet était d'améliorer et de promouvoir le vélo comme moyen de transport en accompagnant les administrations locales. Le principal défi à Istanbul est de faire face à l'absence d'une culture du cyclisme et aux automobilistes résistants au changement. À travers ce projet, l'objectif est donc de faciliter le développement d'une culture du cyclisme et de normaliser sa pratique en tant qu'option de transport pour les Stambouliotes. Le rapport des ateliers BikeLab Istanbul explique en détail la meilleure façon d'encourager une culture du vélo à Istanbul, suggérant de diffuser des messages d'intérêt public à la télévision, de sensibiliser les cyclistes à des journées spéciales vélo et de mettre en place des programmes de partage de vélos par les municipalités. De ce fait, ce rapport a suscité de l'intérêt pour améliorer le cyclisme en Turquie et de nombreuses municipalités turques sont intéressées par une collaboration avec EMBARQ Turquie pour promouvoir la culture du cyclisme dans leurs villes. BikeLab organise alors des formations/ateliers (Planche 34) – pas seulement à Istanbul – pour les décideurs et les personnes travaillant au sein des services dédiées – celui de la planification des transports – des autorités locales, des ingénieurs, des universitaires et des ONG travaillant dans des domaines connexes pour promouvoir le vélo. Ces ateliers permettent d'identifier les lacunes et les besoins existants ainsi que de développer des solutions sur le territoire sélectionné ; de discuter des forces et des faiblesses du territoire en matière de transport à vélo ; de connaître les critères de conception d'une infrastructure de piste cyclable sécurisée ; d'être informé sur la financiarisation de la mise en place d'infrastructures de transport de vélos ; de partager des outils pour promouvoir le cyclisme dans la société.



Planche 34 – Photo - Atelier de formation organisé par BikeLab.  
La durée de la formation est de 8-10 heures. Source : WRI.

## II.D. Popularisation de la pratique du vélo par des personnes influençables pour donner de la visibilité au vélo :

En 2018, la municipalité de *Zeytinburnu* a créé le projet ZEYBIS pour apporter une solution au problème de la circulation dans le quartier ; un projet privilégiant le transport à vélo dans le quartier. Il incite les employés municipaux du quartier à utiliser le vélo pour se déplacer pendant leurs horaires de travail. L'ancien maire de *Zeytinburnu*, Murat Aydın, se déplaçait à vélo dans les rues de l'arrondissement pour se rendre à des réunions et pour visiter les habitants des quartiers, parcourant en moyenne 10 km par jour (Planche 35). Dans un premier cas, cette initiative a permis d'économiser des milliers de litres d'essence et de donner de la visibilité à la pratique du vélo aux habitants du quartier ; encourageant alors les habitants à utiliser des vélos pour se déplacer plutôt que des véhicules. Pour cela, la municipalité propose également des cours gratuits sur la pratique du vélo ainsi que des randonnées à vélo de 10 km le dimanche afin de sensibiliser le public. De plus, une quarantaine de stations de vélo partagé Isbike ont été construites dans les quartiers les plus peuplés de *Zeytinburnu* permettant ainsi aux habitants d'utiliser des vélos.



Planche 35- Photo - L'ancien maire de *Zeytinburnu* se déplaçant dans les rues de son arrondissement (2018).  
Source : Haber 7.

En 2015, Recep Tayyip Erdoğan a participé à la promotion du 51<sup>ème</sup> Tour de Turquie, à vélo (Planche 36). Une déclaration a été faite par le président Erdoğan, disant que : « nous n'avons pas encore réussi à populariser le cyclisme comme dans les pays occidentaux, nous avons le devoir de créer des infrastructures rapidement et de renforcer la culture pour le vélo, principalement à Istanbul, Ankara, Izmir et Antalya. Le cyclisme comme sport est un très bon moyen pour se dépenser et est bon pour la santé. Mais nous devons également considérer le vélo comme un moyen de transport et proposer des projets pour ce développement »<sup>68</sup>. Cet

---

<sup>68</sup> H. (2015, 20 Avril). Erdoğan Bisiklete Bindi, Hafta Sonu Satışlar Patladı. *Haberler*.



événement a eu beaucoup de visibilité dans les médias, ce qui a augmenté les ventes de vélo de 70% les jours suivants l'événement<sup>69</sup>. La pratique du vélo par des figures influentes permet donc de promouvoir le cyclisme au sein de la société, et leurs discours peuvent donc avoir une influence sur le développement d'une culture du vélo, voire d'une culture du vélo-transport, ainsi que sur l'économie.



Planche 36 – Photo - Le président Erdogan à vélo pendant la promotion du 51<sup>ème</sup> Tour de Turquie en 2015. Source : NTV.tr

### **III/ Les enjeux économiques et financiers comme principal levier au développement du vélo ?**

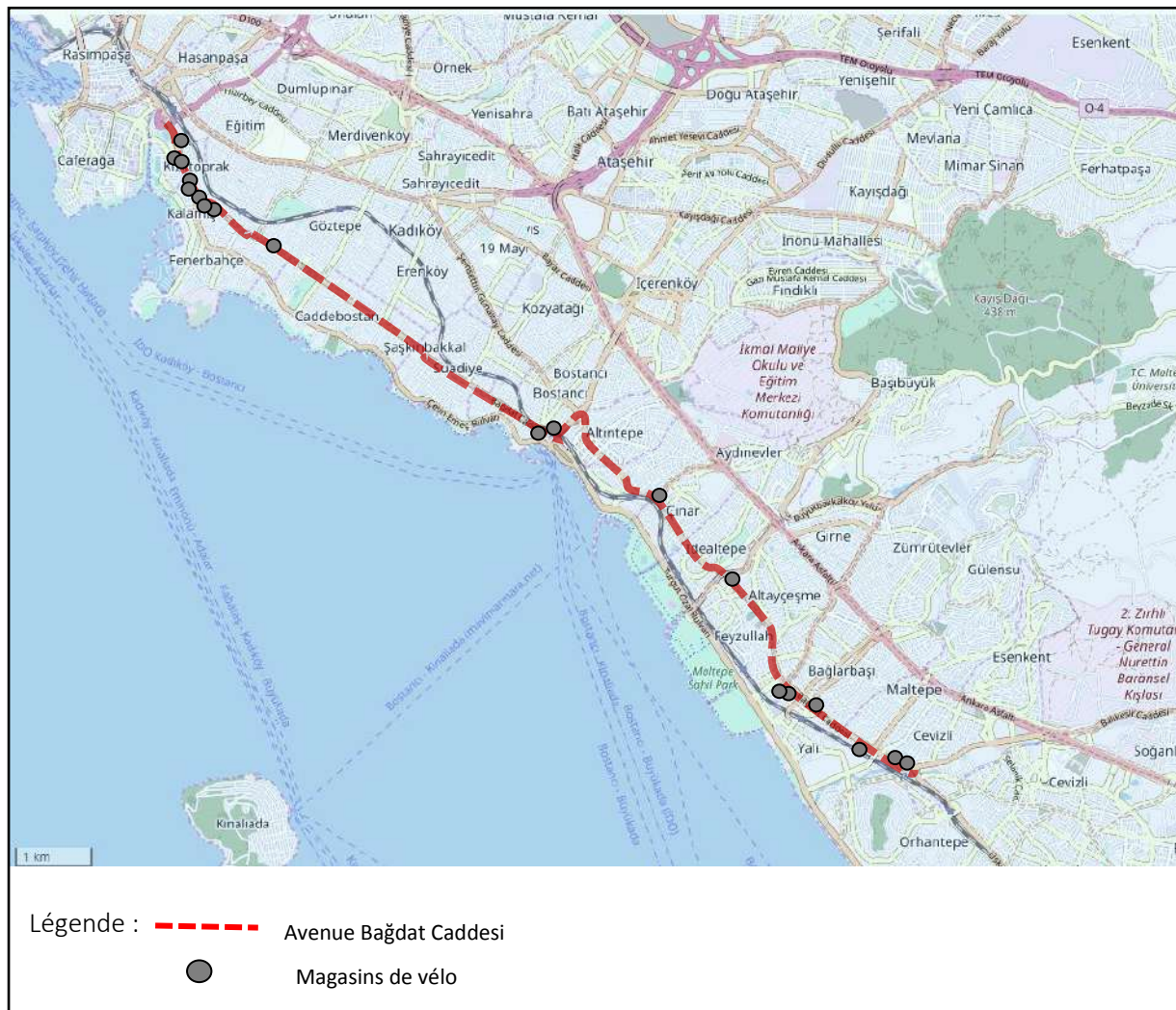
#### **III.A. Le développement des magasins de vélos ainsi que de marques de bicyclettes turques.**

À Istanbul, beaucoup de magasins vendent des vélos de marques étrangères (importations) et/ou de marques turques. Il y a évidemment de grandes enseignes qui en vendent dont Giant et Décathlon. Cette dernière a un grand succès en Turquie car le sport a pris – et prend toujours - une importance de plus en plus grande dans la vie quotidienne des Turcs et ceci peut être observé dans les magasins d'Istanbul qui regorgent de monde aussi bien la semaine que le week-end, où des couples et des jeunes viennent acheter du matériel de fitness et/ou des tenues de sport en lycra aux couleurs pimpantes. Concernant le cyclisme, d'après une discussion avec un vendeur, les clients de Décathlon viennent principalement acheter des vélos-loisirs. En plus de ces grandes enseignes, il y a également des magasins indépendants, qui sont plus spécialisés. Ces magasins sont éparpillés dans Istanbul. Ces derniers sont situés soit dans les arrondissements de *Fatih/Eminönü*, dans les quartiers de *Sirkeci* et *Unkapanı* - pour la vente

---

<sup>69</sup> Haberler, *Erdoğan Bisiklete Bindi, Hafta Sonu Satışlar Patladı*, op. cit., p. 71.

de vélos simples, sans spécificités particulières, de marques turques - et également dans l'arrondissement de *Kadıköy*, dans les quartiers de *Moda* et *Bostancı* - pour des vélos de meilleur qualité, professionnels, de marques plutôt étrangères que turques. Lors de mes observations, j'ai été surprise par la quantité de magasins sur l'avenue *Bağdat Caddesi* à *Kadıköy* - qui est semblable à l'avenue *Istiklal* située sur la rive européenne - ainsi que dans ses rues perpendiculaires. Il y en a effectivement plus d'une quinzaine (Carte 9).



Carte 9 – Les magasins de vélo présents sur l'avenue *Bağdat Caddesi*. Source : N. Rihet via OpenStreetMap, 2019.

D'après l'enquête sur la pratique du vélo, les sondés ont principalement acheté leur vélo dans les magasins indépendants de cette rue, à Décathlon ou à Giant. Il y a également les plateformes de commerce électronique comme *Hepsiburada* – qui travaillent avec une centaine de marques de vélos – ou bien d'autres plateformes qui mettent en relation l'offre et la demande

locale pour des particuliers, pour des produits d'occasion type Le Bon Coin. En Turquie, il y a deux applications principales : *Sahibinden* et *Letgo*.

Il y a plusieurs marques de vélos turques. *Umit Bisiklet* (1983) et *Bisan* (1963) sont des marques pour des vélos simples, et qui sont accessibles financièrement (environ 500 TL pour un vélo neuf comme premier prix). Alors que *Salcano* (1975) est une marque pour des vélos plus haut de gamme. La Turquie produit et vend ses vélos à l'international, dans 70 pays. Entre 2010 et 2015, le pays a gagné plus de 185 millions de dollars en exportant des vélos<sup>70</sup>. De plus, environ 1,4 million de vélos sont vendus chaque année en Turquie, ce qui est finalement peu par rapport à l'Allemagne - un pays avec un nombre d'habitant similaire à la Turquie - qui représente 4,8 millions de vélos<sup>71</sup>. Les producteurs de vélos turcs sont ravis par la politique entreprise par le gouvernement « promotion d'un mode de vie sain » pour le développement de la pratique du vélo, ce qui va permettre d'augmenter la production.

Un vélo peut être vu comme un investissement. Pour un Turc gagnant un salaire moyen, leur prix est cher et il augmente ces dernières années en raison du taux de change. Il y a également la TVA qui augmente le prix du vélo. En effet, la TVA sur l'achat d'un vélo est de 18%. D'après Suyabatmaz, la pratique du vélo-transport peut s'accélérer si les taxes sur le vélo sont moins lourdes : la réduction de la TVA à 1% serait la mesure la plus efficace et rapide pour vendre des vélos à des prix avantageux en Turquie<sup>72</sup>.

### **III.B. Des « avantages incompressibles » à la pratique du vélo ?**

Des facteurs économiques peuvent principalement jouer en faveur du développement du vélo-transport. Depuis quelques années, la livre turque perd de sa valeur pour des raisons géopolitiques et économiques : tensions avec Washington ainsi que l'Union Européenne, dépendance de l'économie turque vis-à-vis de l'extérieur, endettement des entreprises et des banques turques en devises étrangères et l'inflation. Pendant l'été 2018, la Turquie a traversé une grave crise monétaire qui a eu des impacts sur le prix des denrées alimentaires essentielles. Actuellement, les prix sont toujours assez élevés où dans les rues d'Istanbul nous pouvons voir des stands de la municipalité qui vendent à des prix imbattables des paniers alimentaires à la population. De plus, le prix du pétrole grimpe et est instable. Par conséquent, la vie devient plus

---

<sup>70</sup> HU. (2015, 5 Octobre). Türk bisikleti 70 ülkede yollarda. *Hürriyet*.

<sup>71</sup> *Ibidem*

<sup>72</sup> Haberler, *Erdoğan Bisiklete Bindi, Hafta Sonu Satışlar Patladı*, op. cit., p. 63

chère avec un budget transport important pour les ménages. Le vélo peut donc être un remède à cette crise et devenir « le meilleur ami pour faire des économies »<sup>73</sup> ainsi qu'« une alternative moins chère pour se déplacer »<sup>74</sup>. Il peut donc y avoir une prise de conscience de la part de la population comme aux Pays-Bas par exemple. En effet, dans les années 1970, les Pays-Bas ont connu une crise pétrolière en raison d'un embargo lancé par l'OPEP. C'est la répercussion de cette crise ainsi que les décisions politiques prises en conséquence pour lutter contre l'accroissement du parc automobile qui ont permis de développer le vélo-transport, ce n'est donc pas lié à la culture hollandaise. Ces décisions ont été bien acceptées dans les milieux populaires ainsi que dans les milieux bourgeois et/ou conservateurs.

Après avoir déterminé que la culture du vélo-transport est limitée en Turquie et à Istanbul, quand est-il des infrastructures mises à la disposition des cyclistes à Istanbul ? Quelles sont ces infrastructures ? Par qui sont-elles aménagées ? Sont-elles également limitées ? Si non, sont-elles performantes ? Bénéficient-elles à tous les Stambouliotes ?

---

<sup>73</sup> Entretien avec Gürsel Akay, ancien cycliste professionnel et actuellement marchand de vélo, 22/03/2019

<sup>74</sup> *Ibidem*

# TROISIÈME PARTIE - La mise en place d'infrastructures dédiées au vélo : une étroite collaboration entre différents acteurs

## I/ Un besoin réel d'infrastructures pour sécuriser les cyclistes au sein d'une ville non dédiée à la pratique du vélo

### I.A. La problématique topographique de la ville : un frein au développement du vélo-transport ?

#### Cartes topographiques de métropoles européennes



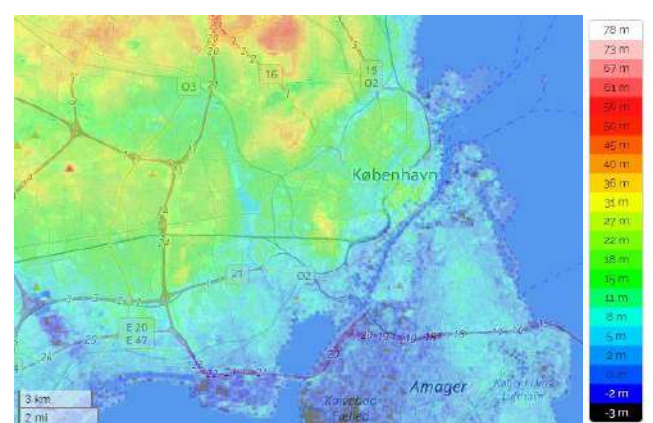
Carte 11 – Carte topographique de Paris. Source topographic-map.com



Carte 10 – Carte topographique d'Amsterdam. Source topographic-map.com



Carte 13 – Carte topographique de Berlin. Source topographic-map.com



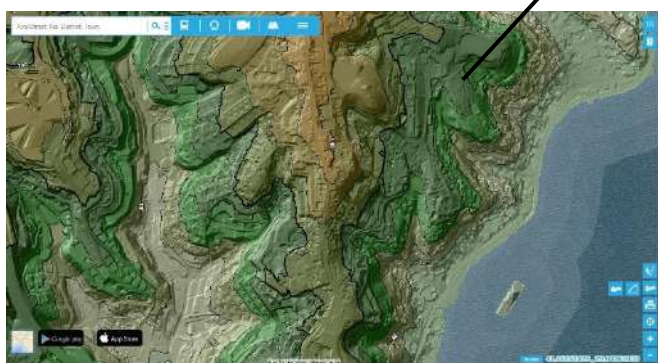
Carte 12 – Carte topographique de Copenhague. Source topographic-map.com

## Cartes topographiques d'Istanbul

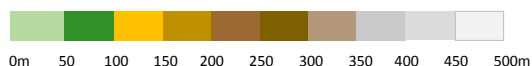
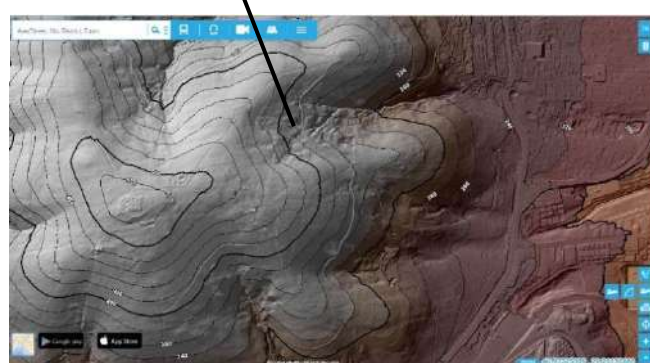
1)



2)



3)



Carte 14 – Cartes topographiques d'Istanbul. 1) Carte à petite échelle. 2) Carte à grande échelle, zoom de la carte 1 d'une partie de l'arrondissement de *Beşiktaş* avec un relief très contrasté. 3) Carte à grande échelle, zoom de la carte 1 d'une des parties les plus haute d'Istanbul dans l'arrondissement de *Kartal*. Source : IBB.

À Istanbul, le relief est plus prononcé contrairement à d'autres villes où le vélo-transport est développé. Sa topographie varie entre 0 et 500 mètres (Carte 14). Pour des villes comme Copenhague, Berlin, Amsterdam et Paris, la topographie est davantage plate ; le plus haut sommet ne dépassant pas 100 mètres (Carte 10, 11, 12 & 13). D'après ces observations, **la topographie peut être un obstacle à la pratique régulière du vélo à Istanbul**. En effet, pour de nombreux Stambouliotes, la topographie est un élément fortement pénalisant pour les déplacements à vélo. C'est d'ailleurs ce qui est ressorti à plusieurs reprises lors des entretiens et des discussions :

- « C'est impossible de faire d'Istanbul une ville opérationnelle pour le vélo comme moyen de transport en raison de sa topographie et de son urbanisation »<sup>75</sup>.

- « En raison de la topographie, c'est difficile d'aller d'un endroit à un autre en vélo sans monter une colline. Les personnes ne veulent pas transpirer pour aller travailler, sachant qu'ils travaillent généralement loin de leur lieu d'habitation. C'est difficile de pédaler longtemps surtout avec des collines »<sup>76</sup>.

D'après l'enquête mobilité, un Stambouliote travaille en moyenne à 16km de son domicile, ce qui signifie qu'il est difficile de convaincre cette population de passer au vélo-transport si la topographie varie au cours du trajet. Mais, d'après l'enquête de déplacement à vélo, les sondés utilisent le vélo pour d'autres déplacements, qui peuvent être plus courts, comme pour se rendre à des activités ou pour aller faire des courses (Fig. 24). Pour des trajets plus courts, cette problématique topographique pourrait être plus facilement acceptée par la population.

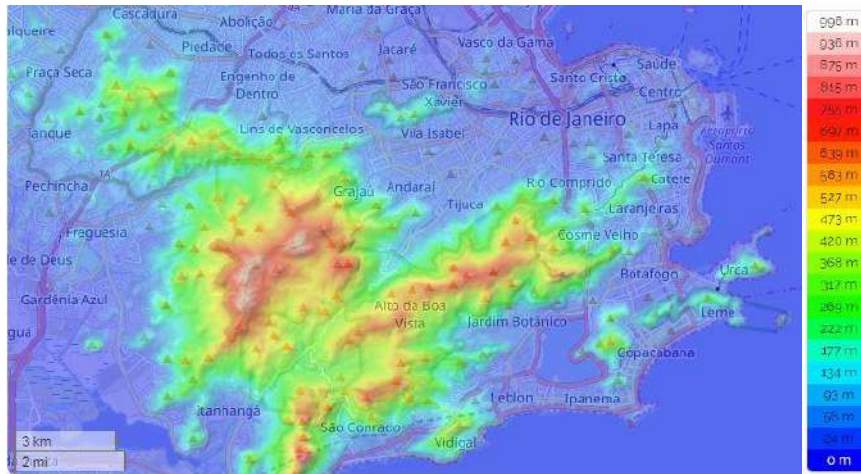


Figure 24 – Quels déplacements sont faits à vélo ? Source : Enquête mobilité vélo, N.R. Mars 2019.

À Istanbul, il est possible d'observer des quartiers plus « bike friendly » que d'autres. En effet, le long de la côte, la topographie est plate, avec peu de fluctuation du relief, et donc plus adéquate à la pratique du vélo. C'est pourquoi la majorité des personnes font du vélo – loisir, sport, transport - le long du Bosphore, où par la suite des pistes cyclables ont été aménagées (Planche 37 & 38). C'est également le cas à Rio de Janeiro, où nous pouvons voir que la topographie est très changeante, excepté en bord d'océan (Carte 15). Il y a des espaces aménagés pour les cyclistes le long de la côte (Planche 39 et 40).

<sup>75</sup> Discussion avec un chauffeur de taxi (trajet : Yeşilpınar – Gaziosmanpaşa), 19/03/2019

<sup>76</sup> Entretien avec Mert Bağcılar, ancien cycliste professionnel, 21/03/2019



Carte 15 – carte topographique de Rio de Janeiro. Source topographic-map.com



Planche 38- Photo - Cyclistes à Kartal le long de la Mer de Marmara. Source : Photographie N.R 23/03/2019.



Planche 37- Photo - Cyclistes et piste cyclable dans le parc de Caddebostan le long de la Mer de Marmara. Source : Photographie N.R 17/03/2019.



Planche 40- Photo - Présence d'un cycliste le long du Lac Rodrigo de Freitas à Rio de Janeiro. Source : Photographie N.R 07/06/2019.



Planche 39- Photo - Piste cyclable le long de la plage d'Ipanema à Rio de Janeiro. Source : Photographie N.R 08/06/2019.



Mais ne faisons pas de déterminisme géographique. La topographie n'est pas le « seul » facteur déterminant et explicatif de dissuasion à la pratique du vélo. **C'est l'ensemble de différents facteurs** – vu dans l'exposé - **qui influence l'usage du vélo en ville** comme la structure urbaine, les facteurs collectifs et politiques ainsi que l'attitude des individus.

Pour lutter contre cette topographie qui donne du fil à retordre aux cyclistes, il y a des solutions.

Dans un premier cas, d'après les deux taxis interrogés lors d'une course, pour faire d'Istanbul une ville cyclable en prenant en compte ses contraintes topographiques, « il faudrait détruire toute la ville et la reconstruire ». En effet, il semble qu'« en raison de son relief, il n'est pas possible de créer de véritables pistes cyclables à Istanbul si vous ne prévoyez pas de détruire toute la ville et de la reconstruire ». Cela peut-être une solution radicale mais qui est malheureusement impossible.

Pour lutter contre cette barrière topographique, il y a de réelles solutions pour amener plus de cyclistes sur les routes d'Istanbul. Dans un premier cas, d'après Mert Bağcılar, la solution pour subvenir à la transpiration des cyclistes, lorsqu'ils pédalent des kilomètres pour aller sur leur lieu de travail, est que les entreprises aménagent des vestiaires, équipés de douches pour cette catégorie d'employés. Ces infrastructures au sein des entreprises pourraient accélérer la pratique du vélo-transport.

De plus, pour passer sans trop d'effort les montées brusques de certains quartiers d'Istanbul, il y a la solution du vélo à assistance électrique. Le vélo électrique permet d'augmenter la population susceptible de faire du vélo, dont les personnes plus âgées, et convient aux déplacements quotidiens, tout en palliant les difficultés liées à la topographie du territoire. Mais leur coût est plus élevé. Bayram Akgül, membre du conseil d'administration de la marque *Salcano*, indique que la tendance est au développement des vélos électriques : « Les vélos électriques ont atteint une part de marché de 30% en Europe. Notre objectif est d'atteindre une part de marché de 10% en cinq ans »<sup>77</sup>. Les principaux producteurs de vélos turcs vont dans cette direction et commencent à développer ce type de vélo. *Pilli Bisiklet*, une start-up turque créée en 2015, transforme les vélos de particulier en des vélos électriques sur mesure, en y ajoutant des moteurs. Le prix des kits varie entre 2 800 et 8 000 TL (Planche 41). La topographie de la métropole étant un obstacle à l'utilisation régulière du vélo, les

---

<sup>77</sup> E. (2018, 13 Juin). Bisiklet pazarı 'katlanarak' büyüyor. *Ekonomist*.

investissements des entreprises de vélo dans le vélo à assistance électrique pourraient permettre de lever les freins pour ceux qui souhaitent se mettre en selle.



Planche 41 – Kit pour transformer un vélo en vélo à assistance électrique de la marque PILLI. Source : pillibisiklet.com

### **I.B. Des cyclistes qui ne se sentent pas en sécurité**

D'après les résultats de l'enquête vélo, plus de 60% de la population interrogée ne se sent pas en sécurité à vélo (Fig. 25). Pour les sondés, les principales sources d'insécurité à Istanbul concernent les aménagements à l'instar de la mauvaise qualité des routes et des zones sans pistes cyclables (Fig.21). Les résultats présentés par l'enquête d'Embarq réalisée en 2014, montrent que les cyclistes ne se sentent pas en sécurité en raison de l'absence de panneaux de signalisation sur les routes et des pistes cyclables non connectées<sup>78</sup>. Par conséquent, la réalisation de pistes cyclables ne justifie pas obligatoirement la mise en sécurité du cycliste. Pour qu'elles soient efficaces, des facteurs extérieurs doivent être pris en compte comme la structure urbaine, le nombre d'intersections présentes sur les routes et pistes cyclables, le trafic routier de la zone, la signalisation.

À Istanbul, la route a ses règles, appliquées par le code de la route, et l'automobiliste y est roi. Le code de la route a été créé pour encadrer la circulation des véhicules à moteur. Par ce code, les automobilistes se sont imposés comme unique véhicule sur la voirie. Ce code privilégie donc la circulation automobile et la fluidité du trafic, rendant difficile la circulation des cyclistes où leur sécurité n'est pas assurée. Depuis que les modes doux sont présents sur les voiries, les conflits se multiplient entre les automobilistes, les cyclomotoristes, les cyclistes et les piétons. Le code de la route n'est alors plus adapté aux usagers. Un code conciliant la

---

<sup>78</sup> Embarq Türkiye (2015). Safe Cycling Design Manual for Istanbul.

sécurité et la circulation de tous les modes permettrait de créer un espace sécurisant pour les cyclistes et donc d'augmenter leur pratique. En Belgique, un code de la rue a été adopté en 2003 car le code de la route était considéré comme inadapté à la circulation urbaine. Le projet a également été repris en France par la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) en 2006. Ce code prône une circulation apaisée pour tous les usagers où de nouveaux espaces sont aménagés en faveur de certains usagers (piétons et cycles) et permet de renforcer leur protection. Pour les cyclistes, divers aménagements ont été mis en place à l'instar du 'double-sens cyclable'<sup>79</sup> et de la 'zone de rencontre'<sup>80</sup>. Dans le code de la route français, il est aussi question du 'sas vélo'<sup>81</sup> et du 'cédez le passage cycliste au feu rouge'<sup>82</sup>. Ces aménagements permettraient de sécuriser les cyclistes, mais peuvent-ils être également dangereux ? En effet, ces équipements - permettant de s'affranchir à vélo, de certaines règles du Code de la route - inciteraient les cyclistes à avoir un comportement irrespectueux et/ou à devenir de mauvais élèves en prenant des rues à contre sens et en grillant des feux. Ce qui met alors leur sécurité en péril. En Turquie, le code de la route se traduit par « *trafik kurallari* », qui signifie « les règles du trafic ». Au sein du code turc, il est question de réglementer le comportement que doivent adopter les cyclistes au sein de la circulation, mais aucun aménagement n'est prévu pour sécuriser les usagers.

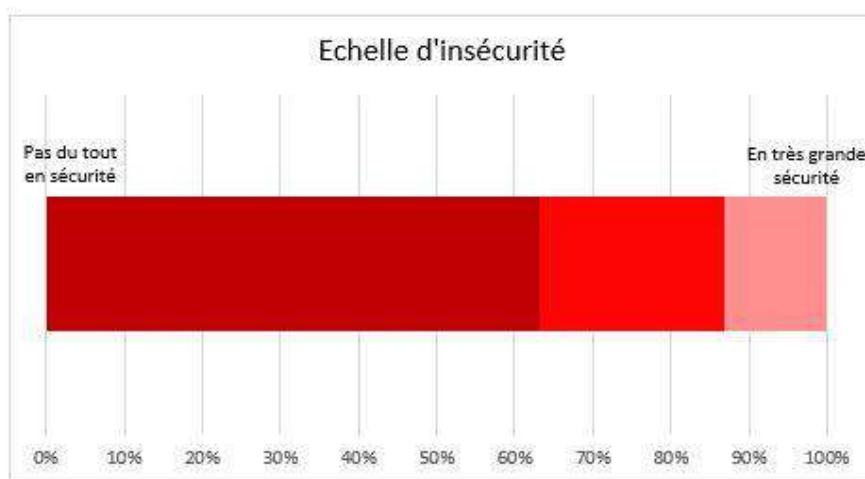


Figure 25 – Echelle d'insécurité des cyclistes à Istanbul. Source : Enquête mobilité vélo, N.R. Mars 2019.

<sup>79</sup> Le double-sens cyclable permet aux cyclistes de circuler dans les deux sens dans une rue étant à sens unique pour les véhicules motorisés.

<sup>80</sup> La zone de rencontre est un espace où les piétons sont prioritaires, à l'exception des trams, et sont autorisés à circuler sur la chaussée. Les cyclistes peuvent circuler dans les deux sens même si la route est à sens unique. La vitesse maximale de circulation des usagers est limitée à 20km/h.

<sup>81</sup> Un espace réservé aux cyclistes, dessiné derrière un feu tricolore (entre la ligne d'arrêt des véhicules et un passage piéton), leur permettant de se positionner en sécurité, de ne pas respirer directement les gaz d'échappement et de disposer d'une avance sur la circulation des véhicules motorisés lorsque le feu passe au vert.

<sup>82</sup> Une signalisation qui permet aux cyclistes de passer au feu rouge à certains carrefours.

Actuellement à Istanbul, **le principal moyen pour sécuriser les cyclistes est l'aménagement de pistes cyclables**. Néanmoins, d'après un membre de BUP, Zeynep Araboğlu, « ce qui compte, ce n'est pas la voie, mais un réseau sécurisé »<sup>83</sup>. Il n'est pas nécessaire de disposer d'une voie séparée, mais il est important de disposer de routes sûres du début jusqu'à la fin. C'est pourquoi, outre les pistes cyclables, IBB a installé des panneaux de signalisation 'Şeridi Paylaş' (partager la voie) (Planche 42) sur certaines routes d'Istanbul afin de créer de la place et de sécuriser les cyclistes. Des avertissements sont également diffusés sur des panneaux à message variable : 'bisiklet karayolunda en sağ şeridi kullanır' (le cycle utilise la voie de droite pour circuler sur la route) (Planche 43). Le partage de voie ou la mise en place d'une voie séparée dépend de la vitesse de circulation des véhicules. Il est possible de partager une voie si la vitesse de circulation des véhicules est faible. Si elle est haute, elle menace la sécurité de la route. Dans ce dernier cas, une route séparée devrait être construite pour les cyclistes. Ces outils permettent de sécuriser les cyclistes mais également de sensibiliser la société et les automobilistes à l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens.



Planche 42 – Photo - Panneau de signalisation 'Partager la voie' pour sécuriser le cycliste sur la route des autres usagers.  
Source : Habervesaire, 2015.



Planche 43 – Photo - Une signalisation pour avertir les automobilistes que 'le cycle utilise la voie de droite pour circuler sur la route'. Source : Habervesaire, 2015.

<sup>83</sup> Yılmaz, Mine Bertran. (2015, 4 Novembre). Şeridi paylaş ? (Partager la voie ?). *Habervesaire*

## **II/ Réglementations et développement d'outils pour créer un « Istanbul cyclable ».**

### **II.A. Des politiques étatiques et locales qui se mettent en place**

En novembre 2015, le Ministère de l'environnement et de l'urbanisme turc a promulgué une réglementation pour les pistes cyclables. Son aménagement est donc réglementé, avec des normes à respecter, ce qui est une grande première en Turquie. Cette réglementation a pour but d'aider au développement de la pratique du vélo et de sécuriser les futurs cyclistes. Les principaux objectifs sont de « garantir que les vélos soient utilisés à des fins de transport sur des routes urbaines, de réglementer les principes et les procédures de planification, de conception, de construction et d'exploitation des pistes cyclables, des stations de vélo en libre-service en zone urbaine et d'aires de stationnement dédiées aux vélos »<sup>84</sup>. La piste cyclable est l'objet phare de cette loi où ses principes sont énumérés au fil du texte. Son principal fondement est la sécurisation du cycliste. Un procédé est également écrit pour sa mise en place et sa sécurisation : les pistes cyclables ne doivent pas être confrontées à de nombreux obstacles ; les voies doivent être équipées de panneaux de signalisation permettant d'indiquer aux véhicules motorisés la présence d'aménagements dédiés aux cyclistes ; la mise en place de deux pistes cyclables sur une même route est possible si l'espace le permet. La réglementation exige également l'interconnexion des pistes cyclables aux autres voies de communication, comme aux principaux hubs concentrant un grand choix de transport public - afin de promouvoir l'utilisation des transports en commun - ainsi que l'intégration du cycle au sein des transports en commun. Dans son ensemble, cette loi a pour objectif de réduire les pollutions générées par les véhicules motorisés, d'où l'implication du ministère de l'environnement et de l'urbanisme.

**La réglementation des pistes cyclables est un premier pas pour le développement du vélo-transport.** Elle devrait être suivie de nouvelles initiatives et lois visant à l'amélioration de la situation des cyclistes en Turquie. Cette réglementation s'adresse principalement aux municipalités métropolitaines. Ce sont elles qui prennent les décisions à l'échelle locale et qui peuvent mettre en place ces aménagements. Le ministère de l'environnement et de l'urbanisme a d'ailleurs créé un guide en 2017 pour aider les villes turques à aménager des pistes cyclables et leur indiquer les avantages - par des exemples concrets dans d'autres pays - liés à la pratique

---

<sup>84</sup> Turquie. T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (Ministère de l'environnement et de l'aménagement), *loi de Novembre 2015 pour réglementer la conception et la construction des pistes cyclables, des stations de vélo en libre-service en zone urbaine et des parkings à vélo*, Resmî Gazete, n° 29521, 3 Novembre 2015

du vélo-transport. Au sein de ce guide, il est également question d'aménager des sas (Planche 44) et de mettre en place une signalétique permettant ainsi de sécuriser le cycliste au sein de la circulation (Planche 45). Par la suite, la mise en place de ces équipements apportera nécessairement des modifications au code de la route turc, où le cycliste pourra se sentir plus en sécurité au sein de la circulation automobile.

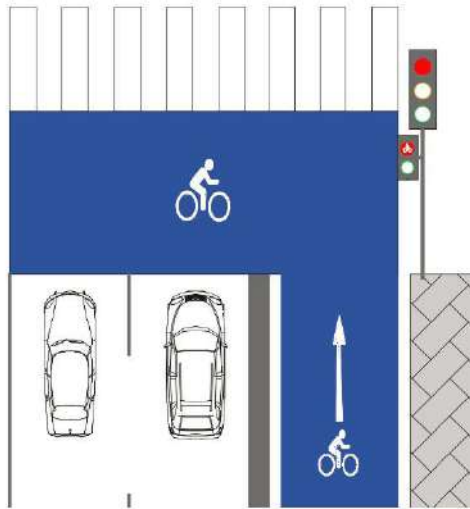


Planche 44- Aménagements proposés par le guide du ministère : sas vélo. Source : Guide pour les pistes cyclables en ville, 2017.



Planche 45 – Aménagements proposés par le guide du ministère : feux de signalisation pour les cyclistes. Source : Guide pour les pistes cyclables en ville, 2017.

## II.B. Collaboration des associations, des institutions et des municipalités

La municipalité métropolitaine d'Istanbul n'a pas les informations statistiques adéquates pour planifier et aménager les infrastructures dédiées aux cyclistes. Ce sont les agences, les instituts, les municipalités de quartier et les associations qui peuvent avoir ces informations. Ces acteurs ont de meilleures connaissances sur les expériences des locaux et/ou des cyclistes. La collaboration par la mise en concordance d'informations est le principal moyen pour travailler et mettre en place des projets efficaces. Ces différents acteurs peuvent s'apporter mutuellement : les mobilisations collectives permettent de faire évoluer le débat sur l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens en exerçant une influence sociale sur les institutions publiques ; les municipalités fournissent des informations sur la population vivant sur leur territoire ; les entreprises municipales apportent leur connaissance sur la technicité et la faisabilité du projet. En février 2019, un séminaire a eu lieu à Istanbul à l'initiative de BUP. Il portait sur une réflexion commune, entre des membres de BUP et des volontaires de l'association allemande 'Changing cities', se concentrant sur des projets et des outils à mettre en place pour obtenir des statistiques sur le nombre de cyclistes à Istanbul au sein des différents itinéraires cyclables (Planche 46). Le nombre exact de cyclistes à Istanbul n'est pas connu et

l'association, qui travaille en collaboration avec IBB, a besoin de chiffres pour inciter les pouvoirs locaux à aménager des infrastructures viables dédiées aux cyclistes. Sans chiffres

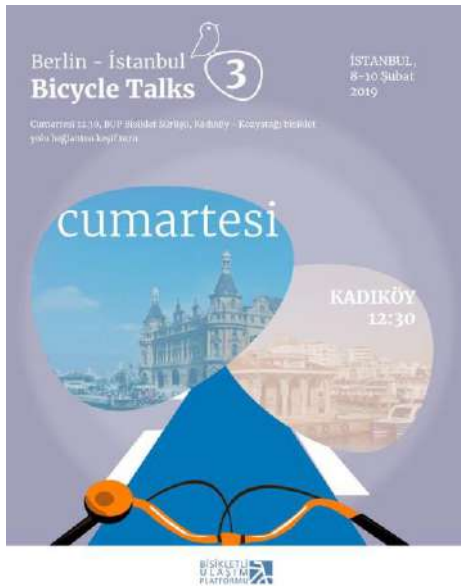


Planche 46 - Forum/séminaire sur l'importance du « comptage du nombre de vélos au sein de la circulation » et visite guidée à vélo avec des activistes cyclistes berlinois pour évaluer le cyclisme urbain à Istanbul (8-10 Février 2019). Source : page Facebook du collectif.

précis, la municipalité ne peut pas prendre de décisions objectives. Au sein de ce séminaire, l'association allemande a présenté plusieurs outils de récoltes d'informations comme un panneau électriques qui compte le nombre de cyclistes à un endroit précis ou une caméra fixe reliée à un logiciel qui peut suivre les vélos puis les compter. Le compteur électrique est aussi évoqué dans le guide préparé par le ministère de l'environnement et de l'aménagement, incitant donc les municipalités à développer ce genre d'outils. D'autre part, nous avons pu voir précédemment que la municipalité a mis en place une signalisation incitant les véhicules motorisés à partager la route avec les cyclistes. Cette initiative a été mise en place par IBB mais elle vient réellement de l'association *Bisikletliler Derneği*. IBB écoute et prend les décisions.

EMBARQ Turquie, la branche locale d'une initiative internationale lancée par WRI, fournit également aux autorités et aux planificateurs locaux des conseils pour créer une infrastructure cyclable intégrée, connectée et accessible dans toute la ville. Embarq a créé en 2015, avec la collaboration de l'Agence de développement d'Istanbul<sup>85</sup> (ISTKA), un manuel de conception du cyclisme à Istanbul pour les décideurs (Planche 47). Basé sur de l'observation sur sites, des enquêtes et des entretiens, le présent rapport donne un aperçu des avantages du cyclisme et des différentes manières dont les projets de cyclisme sont gérés à Istanbul. Ce manuel aborde les défis de la planification du cyclisme à Istanbul et fournit des directives pour des améliorations. Trois thèmes principaux sont examinés : (1) les avantages sociaux,



Planche 47 – Page de couverture du manuel de conception du cyclisme à Istanbul. Source : Embarq.

<sup>85</sup> ISTKA est une organisation gouvernementale à but non lucratif dont le principal objectif est d'accélérer le développement régional avec la coopération d'acteurs locaux venant de divers secteurs d'activité.

économiques et environnementaux du cyclisme urbain ; (2) la gouvernance des infrastructures cyclables et les préférences des utilisateurs ; et (3) des solutions pour la mise en place d'infrastructures cyclables sûres et durables. Il est donc conçu comme un outil destiné à aider les autorités municipales, les ONG et les professionnels des transports à travailler ensemble pour construire une infrastructure cyclable plus sûre et plus pratique, intégrée aux modes de transport actuels. Ce guide est dédié à un territoire plus restreint qui est Istanbul, où ses limites sont abordées alors que le guide préparé par le ministère est dédié à toutes les villes du pays.



### **III/ L'aménagement non maîtrisé de pistes cyclables par les décideurs**

#### **III.A. Un plan directeur des transports qui prend en compte l'aménagement de pistes cyclables**

Les premières études entreprises par IBB sur l'utilisation du vélo comme transport urbain à Istanbul remontent à 2006. Le Département de la planification des transports a élaboré une étude sur la planification et la conception des routes cyclables et des routes piétonnes à Istanbul. Une loi municipale a été créée par IBB : ' L'utilisation du vélo et de la marche comme moyen de transport'. Elle doit permettre aux différents acteurs municipaux « d'analyser, de planifier et de réaliser des projets de pistes cyclables dans tout Istanbul »<sup>86</sup>. Cette loi a eu des conséquences par la suite sur le dernier plan directeur des transports à Istanbul. C'est **la première fois où l'intérêt du vélo comme moyen de transport est évoqué**. De plus, le plan annonce la mise en place de 1050 km de pistes cyclables d'ici 2023. Leur réalisation est divisée en quatre groupes selon leur priorité. D'autre part, d'après le territoire sélectionné, le plan annonce des différences d'aménagement pour les cyclistes comme par exemple : des pistes cyclables continues, des pistes cyclables non continues, le partage de la voie entre cyclistes et piétons, le partage de la voie entre les véhicules motorisés et les cyclistes, les passerelles pour cyclistes et les routes interconnectées. Actuellement, il y aurait 205 km d'espaces aménagés pour les cyclistes. Mais, si nous comptons seulement les pistes cyclables, il y aurait 135 km ; le réseau est alors bien moins impressionnant (Carte 16 et 17). D'après Gürsel Akay, « le plan était une belle initiative mais 1050 km de pistes cyclables à Istanbul d'ici 2023, c'est impossible »<sup>87</sup>. Premièrement, il faut d'abord réaliser des enquêtes et études pour analyser la performance des aménagements proposés selon le territoire choisi. Deuxièmement, la priorité de la municipalité n'est pas la création du réseau de pistes cyclables mais plutôt du réseau du chemin de fer urbain. Par conséquent, les projets cyclables sont en attente et arriveront plus tard que prévus. Néanmoins, avec l'arrivée de l'opposition en tête de la municipalité d'Istanbul, un retournement de situation peut arriver avec un changement de l'agenda transport.

---

<sup>86</sup> Embarq Türkiye (2015). Safe Cycling Design Manual for Istanbul

<sup>87</sup> Entretien avec Gürsel Akay, ancien cycliste professionnel et actuellement marchand de vélo, 22/03/2019



Carte 16 – Projection projets pistes cyclables IBB. Objectif : 1050 km. 135 km de pistes cyclables disponibles. 75km de partage de voies véhicules/vélos. 625 km de pistes cyclables en réalisation/ à réaliser. 215 km en planification. Source : IBB Twitter.



Carte 17 – Localisation des pistes cyclables actuelles. Source : Embarq, 2015.

### III.B. Mais des pistes cyclables dédiées principalement au loisir...

Parmi les centaines de kilomètres de pistes cyclables à Istanbul, la majorité se situe le long de la côte. Précédemment, nous avons pu voir que l'une des causes de la réalisation de la plupart des pistes cyclables le long de la mer pouvait être liée à la topographie. À travers ce compte rendu d'observation, une autre raison peut déterminer ce choix de localisation.

#### Compte rendu d'observation :

*Lieu : Le parc de Caddebostan, qui longe la mer de Marmara, sur la partie anatolienne d'Istanbul.*

*Jour : Samedi 16 mars 2019, le premier samedi ensoleillé de l'année, avec une température supérieure à 25°C.*

*Temps d'observation : 5h (14h-19h).*

*La scène a lieu dans un parc coté d'Istanbul, où les étudiants se rejoignent pour discuter, écouter de la musique et jouer aux cartes tout en buvant des bières achetées demi-prix (réduction spéciale) dans le Migros<sup>88</sup> jouxtant le parc (Planche 51), où les familles se rejoignent pour pique-niquer et jouer à divers jeux avec leurs enfants. Au sein de ce parc, passe un bout de la piste cyclable la plus longue d'Istanbul. Elle fait 30 km, commence à Kadıköy et se termine à Pendik (Carte 18).*

*En ce jour, j'ai pu voir beaucoup de cyclistes. Il est possible de distinguer deux catégories de cyclistes. La première s'est déplacée à vélo pour venir jusqu'au parc, sans avoir vraiment utilisée la piste cyclable car les cyclistes viennent de leur logement qui se trouve en ville (le parc est un peu excentré et il est localisé dans un quartier où les prix des logements sont élevés). Ces cyclistes s'installent pour quelques heures et gardent leur vélo à côté d'eux sur l'herbe (Planche 49), alors que des parkings à vélo sont disponibles et vides à l'entrée du parc (Planche 48). La deuxième catégorie de cyclistes se promène à vélo sur la piste cyclable, en profitant du soleil (Planche 50). Il y en a qui l'utilise comme une activité, un passe-temps, il y en a d'autre qui l'utilise pour faire du sport. Les vélos appartiennent aux particuliers ou ont été débloqués à la station Isbike la plus proche. Isbike est un service de vélos en libre-service développé par la municipalité.*

---

<sup>88</sup> Hypermarché Suisse.



Planche 48 – Photo - Les arceaux pour accrocher les vélos sont vides à l'entrée du parc *Caddebostan*.  
Source : Photographie N.R 16/03/2019.



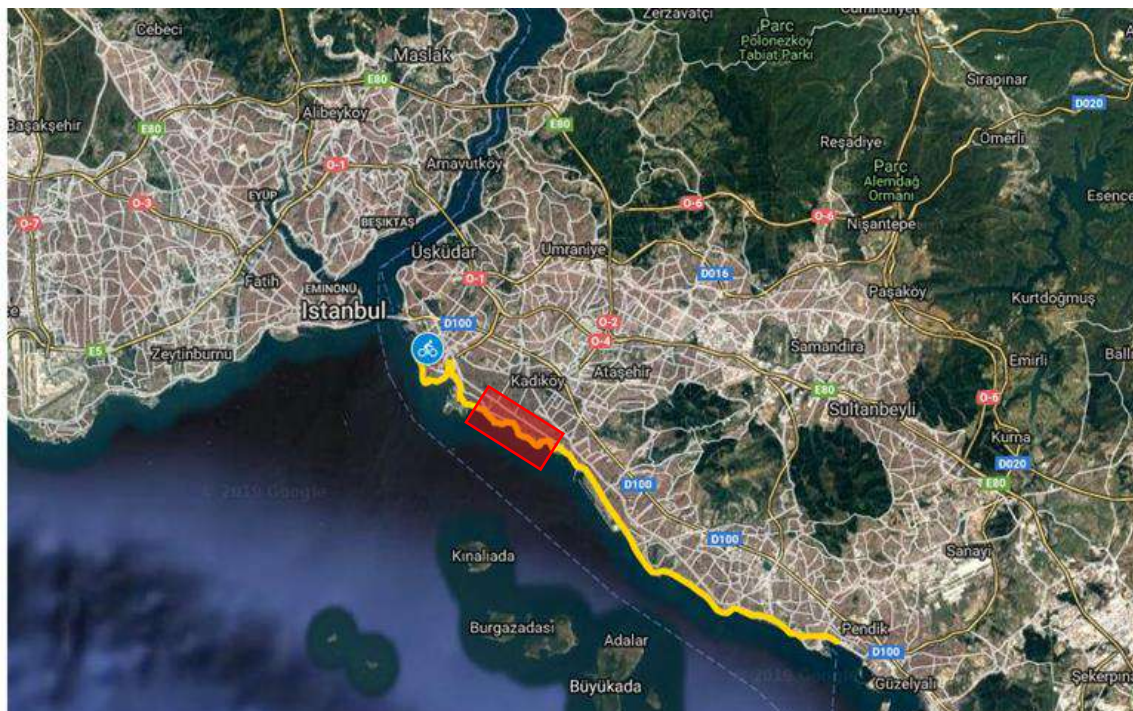
Planche 49 – Photo - Un cycliste en possession de son vélo, discutant dans le parc *Caddebostan*. Source :  
Photographie N.R 16/03/2019.



Planche 50 – Photo - Des cyclistes qui empruntent la piste cyclable *Kadıköy – Pendik* pour se balader. Source : Photographie N.R 16/03/2019



Planche 51 – Photo - Parking à vélo devant le Migros (hypermarché). Les cyclistes peuvent laisser leur vélo pour acheter de quoi se rafraîchir avant de s'installer dans le parc. Source : Photographie N.R 16/03/2019



Légende :

—	Piste cyclable Kadıköy – Pendik
■	Parc Caddebostan

Carte 18 – Localisation de la plus longue piste cyclable d’Istanbul et du parc *Caddebostan*. Source: N. Rihet via Google Earth, 2019

Le vélo est donc vu comme une activité de loisir pour le week-end, et les Stambouliotes utilisent les pistes cyclables mises à la disposition par la municipalité pour le vélo-loisir. De plus, les rues d’Istanbul sont parfois trop dangereuses pour les cyclistes professionnels. D’après Mert Bağcılar, sachant que l’usage du vélo comme moyen de transport est peu pratiqué, les pistes cyclables sont alors utilisées par les cyclistes sportifs. **Les infrastructures sont dissuasives à Istanbul** : la plupart de ce qui a été créées dans la ville jusqu’à présent longe des routes balnéaires, principalement utilisées pour les loisirs, et impose aux cyclistes de partager l’espace avec les piétons. **Les aménagements ne sont donc pas effectifs pour utiliser le vélo comme moyen de transport.** BUP a d’ailleurs fait la différence sur la carte qu’elle a créé entre les pistes cyclables dédiées au loisir et celles pour le transport. Sur la carte, on peut voir que les pistes cyclables situées au bord de la mer sont toutes dédiées au loisir (Carte 8). Pour conclure, outre l’avantage topographique, les pouvoirs publics localisent les pistes cyclables au bord de la mer car la pratique du vélo est déjà acceptée socialement. Pour la municipalité, la fonction du vélo – loisir, transport, sport - est finalement peu importante à prendre en compte. Il faut des pistes cyclables, donc autant les aménager à des endroits certains.

### III.C. ou des pistes cyclables qui ne sont pas acceptées localement par la population

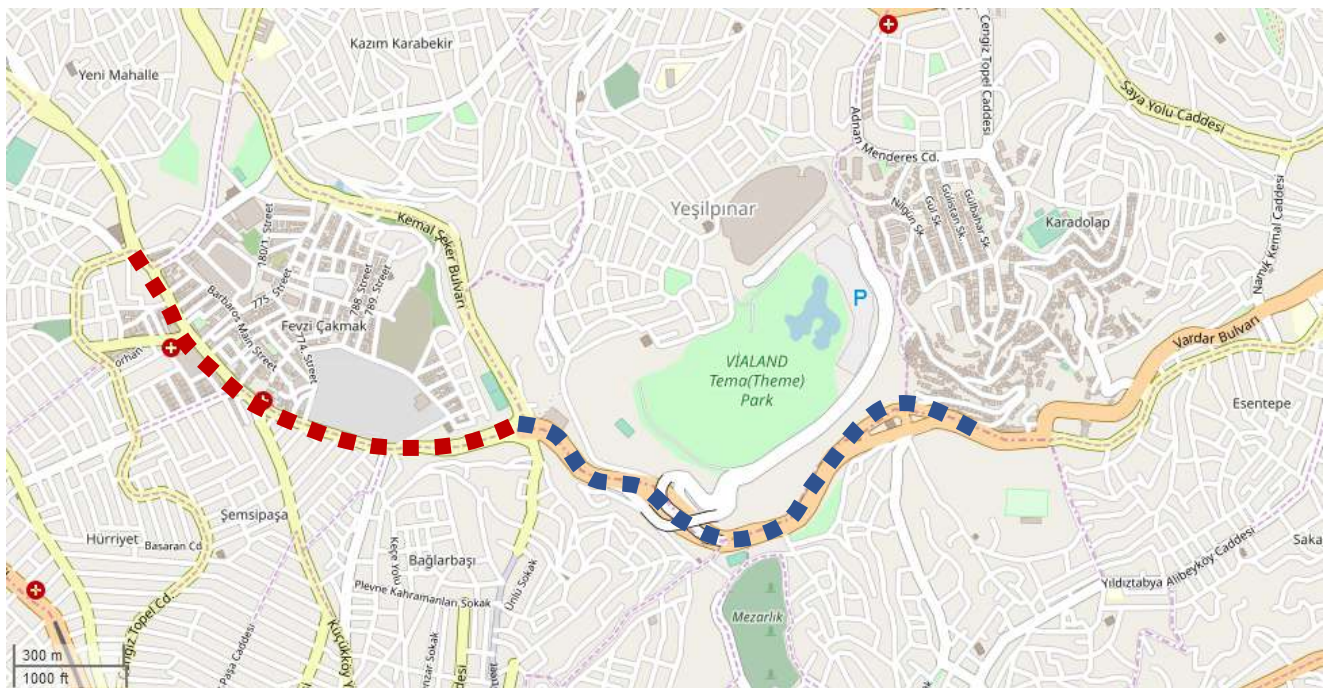


Carte 19 - Localisation de la piste cyclable de Küçükköy. Source: Wikipédia.

Piste cyclable Küçükköy - Alibeyköy



Carte 20 - Une piste cyclable au milieu de nulle part, sans connexions. Source: Embarq, 2015.



- Légende :**
- ■ ■ ■ ■ Piste cyclable Küçükköy - Alibeyköy
  - Non protégée par des plots de séparation
  - Protégée par des plots de séparation

Carte 21 - Piste cyclable Küçükköy – Alibeyköy. Source: N. Rihet via OpenStreetMap, 2019.

Lorsque la culture du cyclisme est peu connue et que le vélo n'est pas considéré comme un moyen de transport, les pistes cyclables aménagées par les municipalités à l'usage du vélo sont principalement utilisées à d'autres fins. C'est en effet observable dans différents lieux d'Istanbul. Par exemple, dans l'arrondissement de *Gaziosmanpaşa* (Carte 19), une piste cyclable a été réalisée en 2015 (Carte 20). Elle mesure 2,7 km et se situe entre *Küçükköy* et *Albeyköy* (Carte 21). Cependant, la majorité de la piste cyclable ne peut être utilisée par un cycliste car de nombreux obstacles sont présents sur cette dernière : piétons et motos y circulent (Planche 52) ; voitures et camions y stationnent et poubelles s'y installent (Planche 53 & 54). Les stationnements sont possibles car il n'y a pas de plot de séparation empêchant les véhicules de stationner (Carte 21).



Planche 52 – Photo - La piste cyclable est accaparée par les piétons et les cyclomotoristes.  
Source : Photographie N.R 19/03/2019

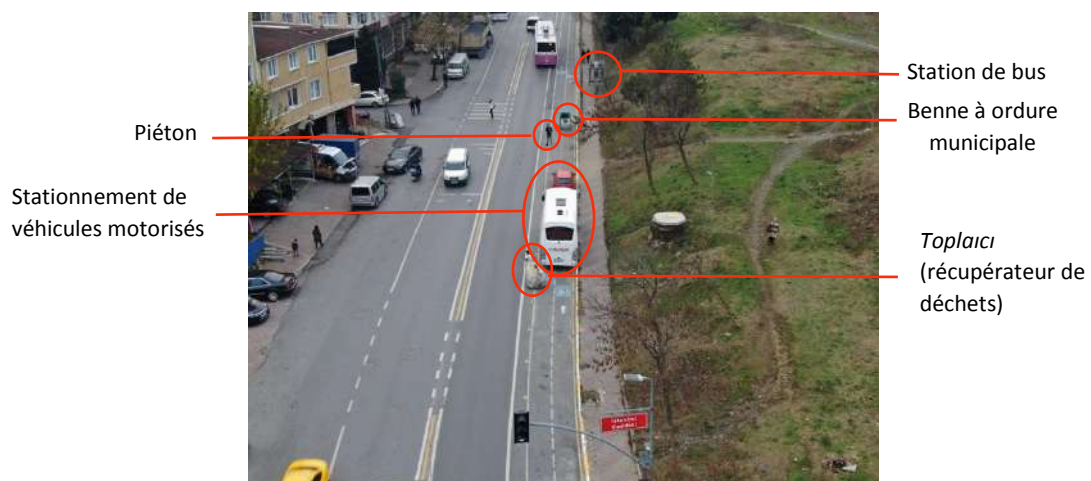


Planche 53 – Photo - Vue aérienne de la piste cyclable de *Gaziosmanpaşa* en présence de beaucoup d'obstacles. Source : NTV.



Planche 54 – Photo - Des véhicules motorisés stationnent sur la piste cyclable. Source : Photographie N.R 19/03/2019

Tous ces obstacles et cette non considération de la part des habitants du quartier montrent que **l'aménagement n'est pas accepté localement**. D'après certains commerçants et passants, cette piste cyclable « ne devrait pas exister », ce n'est pas un « endroit adéquat » pour aménager une piste cyclable. En effet, à *Küçükköy*, la piste longe des commerces. Depuis la mise en place de la piste cyclable, des commerçants et des passants sont en colère<sup>89</sup> car :

- Ils ne peuvent plus stationner leur camionnette à côté de leur magasin pour décharger sinon ils sont en infraction ;
- Lorsqu'ils leur arrivent de stationner sur la piste cyclable, les cyclistes prennent en photo l'infraction et le commerçant reçoit une amende ;
- Cette piste est venue créer encore plus d'embouteillages alors que cette route était déjà étroite et que la circulation automobile était déjà encombrée ;
- Les cyclistes utilisant cette piste cyclable ne sont pas des personnes du quartier, ils viennent d'autre part. Cette piste n'a pas bénéficié à la population locale ;
- Ils ne comprennent pas pourquoi une piste a été aménagée alors que personne n'a jamais fait de vélo dans ce quartier.

En effet, sur cette piste cyclable il y a très peu de passage. Sur une période de deux heures d'observation, il y a plus d'enfants (5) qui font du vélo sur la piste pour s'amuser (Planche 56) que de cyclistes qui l'utilisent pour se déplacer (1). De plus, cette piste cyclable

<sup>89</sup> Discussion avec deux commerçants et deux passantes, 19/03/2019.



n'est pas interconnectée. D'après Cihan Eliçiçek, un habitant du quartier, « c'est une bonne initiative d'avoir aménagé une piste cyclable pour inciter la population à l'utilisation du vélo. Mais le problème c'est que la piste n'est pas interconnectée (Carte 20). Pour qu'elle soit efficace, il aurait fallu rejoindre les deux entrées de la piste avec des stations proposant d'autres moyens de transport »<sup>90</sup>. Aujourd'hui, sans connexions, cet aménagement est inutile et n'incite pas la population à utiliser le vélo comme moyen de transport (Planche 55). D'autre part, pour les cyclistes qui se sont déjà engagés sur cette piste, sur certain tronçon « il est plus dangereux d'utiliser la piste cyclable qui est encombrée d'obstacles plutôt que d'emprunter la route dédiée à la circulation routière »<sup>91</sup>. L'élaboration de pistes cyclables ne consiste pas à concevoir la piste dans un environnement où les conditions sont extrêmes, mais à produire des projets capables de surmonter tous ces problèmes. Ici, la réalisation d'une piste cyclable n'était pas nécessaire. D'après Mert Bağcılar, qui habite ce quartier, « la culture du cyclisme est très limitée dans ce coin d'Istanbul. Ce n'est pas comme à *Beşiktaş* ou à *Kadıköy* où la pratique du vélo s'est démocratisée ces dernières années. Si l'objectif de la municipalité était de créer un aménagement pour promouvoir la pratique du vélo, l'installation de panneaux de signalisation 'Partager la voie' aurait été plus approprié pour ce type de territoire »<sup>92</sup>.



Planche 56 – Photo - La piste cyclable est utilisé par les enfants pour faire des courses à vélo. Source : Photographie N.R 19/03/2019



Planche 55 – Photo - Aucune interconnexion de la piste cyclable à *Alibeyköy*. Elle finit sur la route. Source : Photographie N.R 19/03/2019

<sup>90</sup> Entretien avec Cihan Eliçiçek, habitant de Küçükköy, Gaziosmanpaşa, 19/03/2019

<sup>91</sup> Entretien avec Mert Bağcılar, ancien cycliste professionnel, 21/03/2019

<sup>92</sup> *Ibidem*

Dans la réalisation de ce projet, la priorité a été donnée à la construction de l'infrastructure. La municipalité a réalisé cette piste cyclable à un endroit où il était facile et rentable de la construire, non pas pour répondre aux besoins d'un lieu précis. C'est également un moyen pour la municipalité locale « de montrer qu'elle a construit une voie »<sup>93</sup>. Cet aménagement pourrait être comparé à un « aménagement cosmétique », expression employée par Olivier Razemon, où « l'on dessine deux bandes le long du trottoir, on peint des lignes blanches de chaque côté et, à l'aide d'un pochoir, on représente un vélo »<sup>94</sup>. La dimension politique et sociale manque à cette infrastructure, c'est pourquoi elle n'est pas efficace. Les pistes cyclables doivent être conçues en tenant compte d'informations bien précises, après avoir établi un diagnostic complet du territoire, se caractérisant par un recueil de données aussi bien quantitatives que qualitatives. Ces données doivent à la fois servir la vie de quartier et s'intégrer aux systèmes de transport en commun. De plus, les itinéraires pour les cyclistes doivent être cohérents, directs et continus.

La réalisation de pistes cyclables n'est donc pas le seul moyen pour promouvoir le cyclisme. À Istanbul, il n'est pas possible de créer de pistes cyclables sans éduquer la population au vélo-transport et ainsi promouvoir une culture du vélo. Ces échecs de pistes cyclables ont eu lieu dans différents endroits d'Istanbul, comme sur l'avenue de *Bağdat Caddesi*, à *Kadıköy*, où la piste cyclable n'a tenu qu'une journée en raison de fortes pressions de la part de commerçants et de résidents. **La création d'une infrastructure n'est pas une fin en soi.** Parfois, il n'y a pas besoin d'aménagements pour permettre le développement de la pratique du vélo-transport. Par exemple, au Japon, la pratique du vélo comme moyen de transport s'est développée alors que les aménagements sont limités : il n'y a pas de pistes cyclables et peu de garage à vélo. Les cyclistes roulent principalement sur les trottoirs (Planche 59) et les piétons ne sont pas gênés. Ils peuvent également s'aventurer directement au sein de la circulation automobile. Qu'il soit sur le trottoir ou au sein de la circulation, le cycliste japonais s'arrête à tous les feux (Planche 58). Les piétons ont leur 'passage piéton' et il arrive que les cyclistes aient leur propre 'passage cycliste', pour éviter de zigzaguer entre les piétons sur le passage piéton (Planche 57 & 60). D'autre part, il est très courant d'utiliser le système de partage de vélo de la municipalité. Quand est-il d'Istanbul ?

---

<sup>93</sup> Entretien avec Cihan Eliçiçek, habitant de Küçükköy, Gaziosmanpaşa, 19/03/2019

<sup>94</sup> Razemon, *Le pouvoir de la pédale : Comment le vélo transforme nos sociétés cabossées*, op. cit., p.54.



Planche 57 – Photo - Passage piéton et passage cycliste à Kyoto. Source : Photographie N.R 28/07/2019



Planche 58 – Photo - Un cycliste qui attend au feu avant de traverser à Kyoto. Source : Photographie N.R 28/07/2019



Planche 60 – Photo - Un cycliste qui pédale sur le trottoir à Tokyo. Source : Photographie N.R 27/07/2019



Planche 59 – Photo - Un cycliste qui traverse sur un passage piéton à Tokyo. Source : Photographie N.R 27/07/2019

## IV/ Une pratique du vélo plus accessible grâce à la mise en place de vélo en libre-service ainsi qu'à des politiques d'intégration du vélo

### IV.A. Le développement du vélo en libre-service, le long de la côte, utilisation en tant que moyen de transport ou de loisir ?



Carte 22- Localisation des stations d'Isbike. Source, IBB Twitter, 2019.

Un dispositif de vélos en libre-service, également appelé VLS, met à disposition du public des bicyclettes. Elles peuvent être empruntées librement pour se déplacer en milieu urbain. La majorité des systèmes de VLS permettent de retirer un vélo dans une station et de le déposer dans une autre. Cette forme de consommation collaborative permet ainsi de lever des freins à la pratique du vélo : le stationnement, le vol et la maintenance de son vélo personnel. Le premier système de vélo en libre-service voit le jour à Copenhague en 1991, avec 1000 bicyclettes. Aujourd'hui il existe dans la majorité des villes européennes et le dispositif commence à être adopté dans les métropoles des pays émergents et en développement comme à Istanbul. Lancé en 2013, afin d'encourager l'utilisation du vélo comme moyen de transport, İspark et IBB visent à généraliser le système de partage de vélos İsbike et à **offrir un service de transport sain et respectueux de l'environnement** à tous les passionnés de vélo. La devise d'Isbike est « Mode

de vie sain, transport vert ». Le système se veut être une « alternative aux véhicules motorisés pour les petites distances » avec des infrastructures permettant « d'encourager l'utilisation du vélo comme moyen de transport »<sup>95</sup>. D'après Isbike, le dispositif a été développé pour **promouvoir le transport durable**. Le système présente 134 stations à Istanbul avec 3000 vélos depuis juillet 2019 (Carte 22) – contre plus de 15 000 vélos à Paris- ce qui reste relativement peu.

D'autre part, les stations sont majoritairement localisées le long de la côte, où la topographie est la plus plane. Sur le terrain, les observations ont montré que la plupart des personnes utilisent le VLS pour du loisir plutôt que pour des déplacements quotidiens. Le week-end, il est très prisé pour se balader le long du Bosphore. D'après l'enquête mobilité, le VLS est finalement peu utilisé comme moyen de transport, car seulement 7% des cyclistes interrogés l'utilise (Fig. 26). Les cyclistes préfèrent, en général, utiliser leur propre vélo. Les stations Isbike sont localisées dans des lieux de promenades et non dans des lieux résidentiels, des zones commerciales ou des quartiers d'affaire. Ce qui ne permet pas à un employé de rejoindre son lieu de travail à vélo si la station Isbike se trouve à des kilomètres. Alors que la compagnie Isbike promeut leurs VLS comme un moyen de transport durable, ils sont finalement plutôt conçus comme une ressource touristique ou un divertissement. Les articles de presse turc vente le VLS comme un moyen de découvrir la ville d'une autre manière.

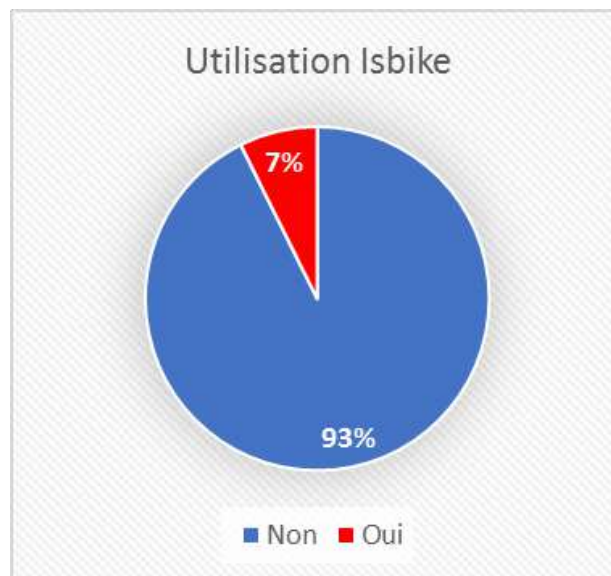


Figure 26 – Peu de sondés utilisent Isbike. Source : Enquête mobilité vélo, N.R. Mars 2019.

<sup>95</sup> Isbike. Repéré à : <https://www.isbike.istanbul/>

### **Compte rendu d'observation :**

*Lieu : Le parc de Moda, qui longe la mer de Marmara, sur la partie anatolienne d'Istanbul. Utilisation des VLS Isbike.*

*Jour : Samedi 23 mars 2019*

*Temps d'observation : 1h30 (17h30-19h).*

*À cette station, nous n'étions pas les seuls à vouloir prendre un vélo. Des jeunes couples essayaient également de débloquent deux vélos. Il est plutôt facile de débloquent un vélo de la station VLS. Mais il faut être en possession d'un téléphone et d'une carte bancaire. Ce qui n'est pas forcément l'idéal pour des touristes étrangers. Après avoir rentré son numéro de téléphone et été débité de 100 TL (2X50 TL), un code est envoyé par message sur un téléphone, permettant alors de débloquent un vélo.*

*La visite commence, nous roulons sur la piste cyclable longeant la mer pendant plus d'une dizaine de minutes. Arrivé à Yogurtcu parki, il n'y a plus de piste cyclable. Nous apprenons que la piste cyclable Kadıköy-Pendik n'est pas continue et que pour la rejoindre, il faut pédaler plus d'un kilomètre sur la route. Sans moyen de localisation, nous décidons de faire demi-tour et de rebrousser chemin.*

*Sur le chemin, nous continuons à voir des personnes se divertir sur les VLS en prenant des photos. Arrivé devant la station, nous décidons de continuer un peu mais la limite de la piste ou d'espace aménagé pour les piétons et cyclistes arrive à sa fin. C'est le bout de la piste cyclable et la dernière station. Pour rejoindre le centre de Kadıköy, il faut laisser le vélo à cette station et continuer à pied ou en taxi.*

*Après 30 min de vélo, nous décidons de retourner à la station pour redéposer les vélos. Mais nous avons un problème. Il n'y a plus de place pour déposer le vélo. Deux personnes arrivées avant nous attendent également que des places se libèrent pour déposer leur vélo. Après quelques minutes d'attente, ces deux personnes interceptent un autre jeune homme lui demandant la localisation de l'autre station la plus proche. La prochaine station est à quelques kilomètres d'ici mais les deux hommes remontent sur leur vélo et partent en direction de cette station. Nous sommes donc ravis car nous sommes les prochains à pouvoir bénéficier des prochaines places*

libres si des personnes viennent débloquent des vélos. Nous attendons et nous en profitons pour discuter avec le jeune homme restant pour lui poser des questions sur sa pratique du vélo à Istanbul. Dix minutes défilent et deux hommes viennent débloquent deux vélos. Ouf, nous n'avons pas attendu très longtemps et nous pouvons déposer les deux VLS empruntés. Après la dépose, je reçois un message me disant que le prix d'un déplacement de moins d'une heure est de 2,5 TL. 95 TL sont alors reversées sur mon compte bancaire.

La tarification est relativement correcte. Ce qui pourrait inciter la population à l'utiliser davantage si leurs aménagements se situaient dans des lieux appropriés. Trois tarifs différents sont proposés :

Type de souscription annuel	Cotisation annuelle	Minute gratuite	0 - 60 min	60-120 min	120 - 180 min	Puis toutes les heures à partir de 180 min
Avantageuse	59 TL	30 min	2,5 TL	4 TL	6 TL	4 TL
Standard	20 TL	0 min	2,5 TL	4 TL	6 TL	4 TL
Carte bancaire	50 TL de provision	0 min	2,5 TL	4 TL	6 TL	4 TL

Tableau 5 - Tableau de tarification d'Isbike. Source : N. Rihet, 2019.

Certaines stations de VLS posent problème car **les places libres pour laisser un vélo sont limitées** voir même inexistantes à certains moments de la journée. C'est le cas de celle de *Beşiktaş*, qui se trouve au niveau du port, au départ des ferrys se dirigeant vers *Üsküdar* et *Kadıköy*. C'est également le cas de la station se situant à *Moda*, qui est la dernière de la côte anatolienne, la plus proche des moyens de transport permettant de traverser le Bosphore pour rejoindre le côté européen (Planche 61). Il n'y a donc pas souvent de places libres pour laisser son vélo, et c'est l'inverse au niveau des stations se situant près de *Maltepe* et de *Kartal*, où il y a peu de vélos disponibles. D'après un jeune étudiant qui utilise Isbike tous les weekends pour se déplacer de *Maltepe* à *Moda*, il lui arrive d'attendre une trentaine de minutes avant de pouvoir déposer un vélo



Planche 61 – Photo - Pas de place libre à la station VLS de *Moda* pour déposer son vélo. Source : Photographie N.R 23/03/2019

à *Moda*. Il pourrait aller à la station précédente mais la plus proche est à 1,6 km et il préfère attendre plutôt que de reprendre un bus.

Les VLS sont une bonne initiative pour inciter la population à faire du vélo. Néanmoins, les aménagements stambouliotes conviennent à un service de loisir plutôt qu'à un service de transport. D'autre part, les stations sont très peu intégrées aux autres moyens de transport alors que l'un des rôles premiers d'un VLS est de pouvoir assurer l'interconnexion aux autres modes de transport.

#### **IV.B. Intégration du vélo dans les moyens de transports collectifs :**

L'intégration permet d'assurer des connexions transparentes entre les différents modes de transport (bus à métro, vélo à ferry, etc.) de l'origine à la destination. Elle peut alors faciliter l'intermodalité - la réalisation d'un seul voyage utilisant deux modes de transport différents ou plus - et la multimodalité - l'utilisation de différents modes de transport pour des trajets différents. À Istanbul, nous avons pu voir précédemment que **les déplacements intermodaux entre modes motorisés et modes ferroviaires sont majoritairement utilisés par les Stambouliotes** (Fig. 3). Le vélo peut également être complémentaire des autres modes. Les distances sont grandes à Istanbul, certaines personnes doivent marcher une quinzaine de minutes avant de pouvoir trouver une station de transport collectif (*minibüs*, bus, métro). L'utilisation du vélo est efficace pour ces courtes distances et peut fournir un niveau de mobilité élevé comparable à celui d'une automobile en cas d'intégration à des modes de transport pour des trajets de moyenne et longue distance. D'après le manuel créé par Embarq, le principal défi du vélo à Istanbul est **le manque d'intégration avec les autres modes de transport**. Le manuel propose alors des projets d'aménagements et des moyens pour permettre leur intégration, permettant par la suite d'inciter la population à utiliser le vélo pour ces courtes distances.

Le premier moyen est d'intégrer le vélo dans les transports en commun. Cela permet d'utiliser un vélo aux deux bouts du trajet et aide les cyclistes qui subissent une défaillance mécanique, un mauvais temps ou une maladie soudaine. Il permet également aux cyclistes de franchir des obstacles importants, tels que des tunnels ou des ponts, où la pratique du vélo est limitée, interdite ou particulièrement difficile. Pour cela, de nouveaux équipements sont créés



ou des véhicules sont réaménagés : mise en place de porte-vélos sur un bus ou réorganisation d'un wagon pour qu'il soit dédié aux cyclistes dans le métro/tramway/funiculaire. À Istanbul, IETT, mandaté par la municipalité métropolitaine d'Istanbul, en collaboration avec *Bisikletliler derneği*, ont mis en place des bus équipés de porte-vélos (Planche 62). Ces équipements sont uniquement disponibles sur certaines lignes, où vingt autobus sont actuellement équipés, et le nombre de vélos soutenu par ce porte-vélo est limité à deux, mais « ces projets sont un bon début pour créer une conscience commune du cyclisme dans la société »<sup>96</sup>.



Planche 63 – Photo - Bus IETT avec un portique à vélo.  
Source : IETT.

İSTANBUL'da BİSİKLETLİ TOPLU TAŞIMA		Şubat 2018 tarihinde güncellenmiştir
Otobüs	09:00 - 16:00 22:00 - 07:00	Tüm seferler ücretsizdir. Saat sınırlaması yoktur. <b>1 EK ÜCRETSİZ</b>
Metrobüs	10:00 - 16:00 22:00 - 06:00	<b>1 EK ÜCRETSİZ</b>
Metro Tramway Füniküler	06:00 - 07:00 09:00 - 16:00 20:00 - 00:00	<b>1 EK ÜCRETSİZ</b>
Marmaray	06:00 - 07:00 09:00 - 16:00 20:00 - 00:00	Para ve 7000 plehri için sınırlama yoktur. <b>1 EK ÜCRETSİZ</b>
Tünel	Tüm Seferler Saat Sınırlaması Yok!	<b>1 EK ÜCRETSİZ</b>
Şehir Hatları	Tüm Seferler Saat Sınırlaması Yok!	<b>1 EK ÜCRETSİZ</b>
Deniz Otobüsü	Tüm Seferler Saat Sınırlaması Yok!	2 Bilet <b>1 EK ÜCRETSİZ</b> sürer 0 TL
Deniz & Turizm	Tüm Seferler Saat Sınırlaması Yok!	<b>1 EK ÜCRETSİZ</b>
Mavi Marmara	Tüm Seferler Saat Sınırlaması Yok!	100 TL ile her seferde 1 EK BİLET
Araba Vapur & Hızlı Feribot	Tüm Seferler Saat Sınırlaması Yok!	<b>1 EK ÜCRETSİZ</b>

Kartla bir bisiklet için 100 TL'ye kadar indirim uygulanmaktadır.

BİSİKLETLİ ULAŞIM PLATFORMU

Planche 62 – Détail des horaires et des tarifs (majoritairement gratuit) pour voyager avec son vélo dans les transports en commun en fonction du mode de transport. Source : BUP.

<sup>96</sup> Entretien avec Mert Bağcılar, ancien cycliste professionnel, 21/03/2019

Il est également possible de voyager avec son vélo gratuitement dans les transports en commun mais à des horaires précises - souvent pendant les périodes creuses - en fonction du mode de transport (Planche 63). Il est par exemple possible de prendre le bus avec son vélo entre 9h et 16h et entre 22h et 7h. Il faut bien noter que le transport doit être gratuit, sinon ce système n'aidera pas la population à laisser leur voiture à la maison. Ces initiatives ont été entreprises par BUP, en collaboration avec les entreprises et acteurs municipaux des transports urbains d'Istanbul, pour informer la population de ces possibilités. Néanmoins, ces restrictions ne concernent pas tous les vélos. En effet, les vélos pliables commencent à gagner les rues d'Istanbul et ces derniers sont acceptés dans les transports en commun à toutes heures. Ces cycles représentent une réelle opportunité économique pour les fabricants de vélo turcs. Par exemple, les fabricants *Accell Bisiklet* ou *Delta Bisiklet* investissent notamment dans ce type de vélo, pensant qu'ils pourront inciter la population au vélo-transport. Le public visé pour le vélo pliable est en particulier les débutants qui lorsqu'ils sont fatigués, peuvent intégrer les transports en commun sans déranger personne.



Planche 65 – Photo - Parking à vélo İspark vide au port de Beşiktaş, se situant juste à côté d'une station İsbike.  
Source : Photographie N.R, 21/03/2019.



Planche 64 – Photo - Parking à vélo mis en place par la municipalité de Kadıköy, à côté de la mairie. Source : Photographie N.R, 16/03/2019.

D'autre part, pour assurer l'interconnexion, il est important de fournir un bon parking pour vélos aux arrêts de transport en commun et aux terminaux de transport. Les navetteurs qui laissent des vélos de haute qualité à un arrêt de transport en commun toute la journée ont besoin d'un niveau de sécurité élevé et sont disposés à payer pour cela, bien que des supports à vélos plus simples, comme des arceaux, puissent convenir à de nombreux cyclistes. Par conséquent, pour certains lieux, une combinaison de casiers payants et de supports gratuits peut convenir. **Le stationnement commande le choix du moyen de transport.** S'il est possible d'entreposer son vélo dans un endroit sécurisé, avec des places disponibles, le cycle sera certainement plus emprunté pour un déplacement. Ces zones de stationnement doivent également être stratégiques et se situer auprès de stations de bus, métro, *metrobüs* ou ferry très empruntés par la population.

Depuis 2016, à Istanbul, Ispark aménage des parkings à arceaux pour les vélos, gratuits pour les usagers, à proximité des principaux hubs et des stations de métro, permettant de rejoindre ces moyens de transport (Planche 64). Les zones de stationnement qui permettent de laisser son vélo pour rejoindre un service social par exemple, sont principalement mis en place par les municipalités locales (Planche 65) et donc leur nombre varie en fonction de l'arrondissement et de la politique cyclable locale. Après observation, il est possible de remarquer que les équipements créés par Ispark ainsi que sa stratégie ne sont pas performants. Des stations de métro qui sont très empruntées par les Stambouliotes ne bénéficient toujours pas de zones de stationnement pour le vélo, comme les stations d'*Osmanbey* ou *Sirkeci*, ou alors les aménagements mis à la disposition des usagers restent finalement peu utilisés (Planche 64).

## CONCLUSION

- **Istanbul : l'empire des transports motorisés**

Les transports motorisés et, principalement, l'automobile, ont transformé inéluctablement Istanbul. La métropole actuelle s'est construite sur ce modèle de mobilité. L'enquête mobilité nous confirme que ces modes sont surreprésentés au sein des déplacements quotidiens des Stambouliotes, en raison de politiques volontaristes à leur égard. En effet, les bus forment le corps principal du réseau de transport collectif, mis en place par la municipalité métropolitaine d'Istanbul, qui est l'organe organisateur des transports publics de la métropole. Néanmoins, ce système est limité et Istanbul étouffe. En raison d'une congestion permanente, les habitants ont un temps de parcours allongé pour aller travailler. Leur plus grand souhait en termes de planification des transports ? La réalisation d'un réseau de transport ferroviaire souterrain performant.

L'une des priorités de la municipalité est alors de limiter l'évolution de la congestion et de faire face à un manque d'espace sur l'aire urbaine par le développement d'un réseau ferroviaire souterrain. Contrairement aux autres grandes métropoles, son développement n'est devenu une priorité qu'à partir du début du 21<sup>ème</sup> siècle. Cependant, tandis que, d'un côté, la municipalité développe son métro pour réduire le trafic routier – un projet de longue haleine qui a pris du retard - cette même municipalité continue également à attirer davantage d'automobiles dans la circulation en construisant des parkings. Les politiques restent contradictoires, même si, parmi ces projets de stationnement, le dispositif de 'parking relais' connecté aux actuelles/prochaines stations de métro en fait partie.

Pour remédier à ces problématiques, le développement du vélo peut être une solution, ce qui est déjà appliqué dans beaucoup de villes européennes. Cependant, dans le débat actuel des mobilités d'Istanbul, ce mode de transport est peu évoqué, voire même invisible. Les déplacements à vélo sont également peu pratiqués chez les Stambouliotes.

- **Le vélo-transport : destiné à une certaine catégorie sociale**

De la fin du 19<sup>ème</sup> siècle jusqu'à nos jours, l'utilisation du vélo dans la vie quotidienne a augmenté et gagné en mobilité, principalement au niveau sportif. Cependant, il est difficile de dire que les vélos sont couramment utilisés comme moyen de transport sain en Turquie, à l'instar des pays développés. D'après l'enquête mobilité d'Istanbul, il est très peu utilisé au sein des

déplacements quotidiens. La principale raison de la lenteur de son développement est liée à la culture cycliste qui est presque inexistante. Dans cette étude, nous avons pu voir que la principale problématique au développement de la pratique du vélo comme moyen de transport est l'image qu'il véhicule au sein de la société. Sa tare ? Il est vu principalement comme un jouet, un sport ou un loisir. La pratique du vélo-transport existe à Istanbul, mais elle reste peu représentée et appartient à la classe sociale supérieure ; une catégorie de personnes pouvant se payer un vélo en pleine crise monétaire. Par conséquent, il est difficile de le promouvoir comme un mode de transport puisqu'il n'est pas accepté comme objet transport. Le défi est donc de changer les idées reçues sur cet objet. Les principaux acteurs sont alors des mobilisations collectives, des associations pro-vélo locales ou internationales, qui font des campagnes de sensibilisation- accompagné de citoyens convertis aux vélo-transport- auprès de la population et des institutions publiques. Les pouvoirs décisionnels ont également leur rôle à jouer et se doivent de mettre en place des lignes de conduite pour son bon développement, en déclarant les bénéfices de celui-ci. Actuellement, un programme étatique encourage sa pratique à l'échelle nationale permettant de promouvoir l'activité physique et mode de vie sain. Mais quelle(s) pratique(s) ? Sa pratique comme sport et/ou activité, ou sa pratique comme moyen de transport ? Ce n'est pas dit explicitement. C'est pourquoi, la présence des associations auprès des politiques est primordiale pour les aider dans l'installation de programmes, d'infrastructures et d'outils. Il n'y a donc pas un réel souhait de la part de la population de se déplacer à vélo, ce ne semble pas être la priorité pour la majorité de la population. Évidemment, des groupes de personnes militent pour une culture cycliste, mais ils restent minoritaires.

- **Des infrastructures créées pour la pratique du vélo-transport par les pouvoirs locaux peu performantes**

Malgré une population non avisée sur la pratique du vélo comme moyen de transport, la municipalité a mis en place des aménagements cyclables. Ces aménagements sont primordiaux pour sécuriser les cyclistes en ville, surtout au sein d'une circulation où l'automobiliste en est le chef. Ces aménagements sont réalisés par la municipalité mais la demande vient des associations de cyclistes. La topographie reste problématique à Istanbul pour mettre en place des pistes cyclables. C'est pourquoi la majorité des pistes cyclables se situent le long de la côte, mais ces aménagements sont principalement utilisés pour le loisir. Lorsque les pistes cyclables sont installées en ville, elles ne sont pas acceptées localement par la population. Elles deviennent ainsi obsolètes car : il n'y avait pas de réelle demande de la part de la population locale, donc la piste est très peu utilisée par les cyclistes, donc son rôle change : les locaux

utilisent la piste comme zone de stationnement pour garer leur voiture. La municipalité a également mis en place des vélos en libre-service, mais ces VLS sont peu utilisés comme moyen de transport en raison de leur localisation également en bord de mer. De plus, ils n'assurent pas une interconnexion avec les autres moyens de transport. Ce qu'il faut retenir ? Il est inutile de créer seulement des pistes cyclables, il faut également mettre en place une politique et un schéma directeur.

- **Un système de mobilité inefficace en raison de son déséquilibre**

Pour conclure, c'est l'ensemble de différents facteurs qui influence l'usage du vélo en ville comme la structure urbaine, les facteurs collectifs et politiques ainsi que l'attitude des individus. Sous d'autres termes, pour que le système des mobilités à vélo fonctionne il faut prendre en compte trois dimensions :

- 1) **La validation sociale.** La population doit être acteur de ces projets cyclables. La population doit participer aux différents projets, ce qui créera une culture cycliste. À Istanbul, les acteurs sont finalement représentés par une petite partie de la population qui est les associations citoyennes. La culture du cyclisme est limitée, c'est pourquoi l'action des associations est primordiale. D'où l'échec de la piste cyclable de Gaziosmanpaşa ; la non validation sociale ne permet pas la performance d'un système.
- 2) **La dimension matérielle.** L'infrastructure, comme la piste cyclable, doit être réalisée intelligemment, en tenant compte d'informations bien précises, après avoir établi un diagnostic complet du territoire. Elle est importante pour promouvoir la pratique du vélo-transport si son utilité est explicitée. Les pistes cyclables longeant la mer sont utilisées par les cyclistes mais à des fins de loisir et non de transport. D'autre part, pour mesurer son efficacité, l'évaluation des aménagements cyclables, faisant intervenir l'accidentalité, l'augmentation de la pratique et l'opinion des usagers, est indispensable.
- 3) **Les politiques des pouvoirs publics.** Le vélo ne peut pas trouver sa juste place de manière spontanée : cela suppose la mise en œuvre de politiques publiques volontaristes, qui s'inscrivent dans la durée et dans la continuité. Lorsque la voiture s'est imposée, les pouvoirs publics ont trouvé les moyens des profondes transformations des infrastructures, de l'urbanisme, et de la réglementation. À Istanbul, les projets de pistes cyclables sont entrepris mais la construction des aménagements cyclables sans limiter la place de la voiture et du deux-roues motorisés ne va pas aider le développement du vélo-transport ainsi que le report modal. La planification des transports à Istanbul n'est

pas intégrée. Chaque mode est pensé différemment de l'autre. Au vu de son histoire, les comportements automobiles ne changeront pas facilement. Pourtant, si la municipalité veut limiter l'évolution de la congestion il est nécessaire qu'elle développe une politique volontariste envers les déplacements en transport urbain de masse, comme le métro, ainsi que les offres alternatives, comme le vélo. Elle doit également privilégier une articulation et une connexion entre vélo/transports collectifs ferroviaires. C'est effectivement nécessaire pour proposer un système de mobilité alternatif complet.

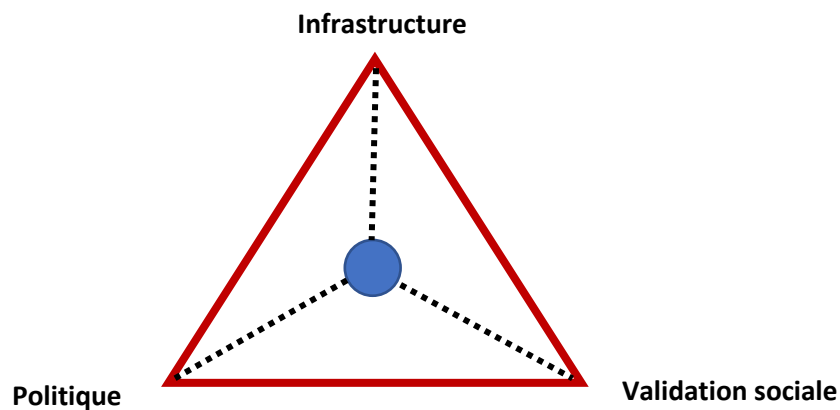


Figure 27 – Un système en équilibre = un système de mobilité efficace. Le triptyque englobe l'infrastructure, la politique et l'utilisateur. Source : N. Rihet, 2019.

Pendant longtemps la municipalité a été dans les mains d'une même couleur politique, ce qui a certainement figé la métropole dans un système de mobilité unidirectionnelle. L'élection municipale de juin dernier, qui a donné gagnant l'opposition, permettra peut-être de changer les mentalités et de se diriger vers une politique des transports volontaristes envers les modes alternatifs à l'instar de la pratique du vélo comme moyen de transport.

## Bibliographie :

### Ouvrages et articles scientifiques consultés :

- Barge C., Saidi M., Borgel-Sisa C. (2006). Mobilité et systèmes de transport dans les métropoles du Caire, d'Istanbul et de Téhéran, étude comparative. *Travaux de l'Institut Géographique de Reims*, Vol. 32, No. 127-128, pp. 111-120.
- Bilsel C., Zelef H. (2011). Mega events in Istanbul from Henri Prost's master plan of 1937 to the 21e century Olympic bid. *Planning Perspectives*, Vol. 26, No. 4, pp 621-634.
- Bu D., Fontanes M., Razemon O. (2010). *Les transports, la planète et le citoyen : en finir avec la galère, découvrir la mobilité durable*. Paris, Rue de l'échiquier, 192p.
- Canitez F., Deveci M., (2017). An Integration Model for Car Sharing and Public Transport: Case of Istanbul. Conference Paper. Accessible sur ResearchGate.
- Gül S., Faruk P. (2012). Les transports publics et l'administration locale en Turquie : la collectivité métropolitaine d'Istanbul. *Droit et gestion des collectivités territoriales*, Vol 32, pp. 327-340.
- Fabianski C. (2005). Transformation des transports collectifs d'Istanbul : vers un système de transport de masse ? *Observatoire urbain d'Istanbul*.
- Fleury A. (2010, 15 Novembre). Istanbul : de la mégapole à la métropole mondiale. *Géoconfluences*.
- Kurtoğlu A., Noyan M. (2014). *Istanbul'un 100 ulaşım aracı (100 transports à Istanbul)*. Istanbul : IBB Kültür A.Ş., 229p.
- Mirabel F., Reymond M. (2013). *Economie des transports urbains*. Paris : La Découverte, 128p.
- Pérouse J-F. (2017). *Istanbul Planète : la Ville-monde du XXIe siècle*. Paris : La Découverte, 220p.
- Pérouse J-F., (1999, 10 Juin). Gouverner Istanbul aujourd'hui, *Rives nord-méditerranéennes*, Vol 2.
- Süme M., Özsoy S. (2010). Cycling in Turkey from ottoman to our day. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Vol 24, pp. 346-360.
- Razemon O. (2014). *Le pouvoir de la pédale : Comment le vélo transforme nos sociétés cabossées*. Paris : L'époque. 208p.
- TUIK (2015, 8 Novembre). Türkiye'deki obezite oranı %31,1 oranında arttı (Le taux d'obésité en Turquie a augmenté de 31,1%). *TUIK*. No. 58.



Articles de presse:

Thompson C. (2006, 10 Décembre). Bicycle Helmets Put You at Risk. *The New York Times Magazine*. Repéré à <https://www.nytimes.com/2006/12/10/magazine/10bike.html>

TZ. (2013, 10 Mars). Istanbul's traffic problems careening beyond city limits. *Today's Zaman*.

TZ. (2013, 9 Octobre). Istanbul to choke on traffic jams if city does not act today. *Today's Zaman*.

TZ. (2014, 13 Février). Istanbul: a global city to gaze on. *Today's zaman*.

TZ. (2014, 5 Janvier). Dearth of parking pushes cars onto sidewalks of already congested city. *Today's Zaman*.

H. (2015, 20 Avril). Erdoğan Bisiklete Bindi, Hafta Sonu Satışlar Patladı (Ce week-end, Erdoğan est monté à vélo, et les ventes ont augmenté). *Haberler*. Repéré à <https://www.haberler.com/erdogan-bisiklete-bindi-hafta-sonu-satislar-7214384-haberi/>

HU. (2015, 5 Octobre). Türk bisikleti 70 ülkede yollarda (Les vélos turcs sont sur les routes de 70 pays). *Hürriyet*. Repéré à <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/turk-bisikleti-70-ulkede-yollarda-30229229>

Yılmaz, Mine Bertran. (2015, 4 Novembre). Şeridi paylaş ? (Partager la voie ?). *Habervesaire*. Repéré à <https://www.habervesaire.com/seridi-paylas/>

Evrensel. (2017, 18 Janvier). İstanbul Boğazı köprülerinden günde 468 bin 636 araç geçiyor (468 636 véhicules traversent le pont du Bosphore par jour). *Evrensel*. Repéré à <https://www.evrensel.net/haber/340982/istanbul-bogazi-koprulerinden-gunde-468-bin-636-arac-geciyor>

HT. (2018, 11 Mai). Yol parası ne kadar? 2018 yol parası, mavi kart ücretleri ne kadar? Yol parası İş Kanunu'nda var mı? (Combien coûte un ticket de transport en commun à Istanbul, en 2017). *Haber Turk*. Repéré à <https://www.haberturk.com/yol-parasi-is-kanunu-nda-var-mi-hts-1960788-ekonomi>

E. (2018, 13 Juin). Bisiklet pazarı 'katlanarak' büyüyor (Le marché du vélo en plein boom). *Ekonomist*. Repéré à <https://www.ekonomist.com.tr/haberler/bisiklet-pazari-katlanarak-buyuyor.html>

Y. (2019, 17 Avril). Ekrem İmamoğlu görevini devraldı: « Bu şehrin nimetlerini ganimet yapmak yok » (La richesse de cette ville ne sera plus un trésor pour les «Stambouliotes»). *Yeniçağ Gazetesi*. Repéré à <https://www.yenicaggazetesi.com.tr/ekrem-imamoglu-gorevini-devraldi-bu-sehrin-nimetlerini-ganimet-yapmak-yok-230843h.htm>

DS. (2019, 7 Mai). Yıldırım vows to alleviate Istanbul's traffic problem if elected. *Daily Sabah*. Repéré à <https://www.dailysabah.com/elections/2019/01/08/yildirim-vows-to-alleviate-istanbuls-traffic-problem-if-elected>

## Documents institutionnels :

Embarq Türkiye (2015). Safe Cycling Design Manual for Istanbul.

Houpin S. (2010). Mobilité urbaine et développement durable en Méditerranée : Diagnostic prospectif régional. *Les Cahiers du Plan Bleu* 9. Valbonne : Plan Bleu.

Istanbul Development Agency (2016). 2014-2023 Istanbul Regional Plan

Municipalité métropolitaine d'Istanbul, Département des transports, Direction de la planification des transports. (2011). Plan directeur de transport urbain dans la région métropolitaine d'Istanbul (Istanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı – IUAP). Disponible sur : <https://www.ibb.istanbul/Uploads/2017/3/iUAP-ozet-Rapor.pdf>

T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. (2017). Şehir içi bisiklet yolları kılavuzu (le guide pour les pistes cyclables en ville). Disponible sur : [www.cevresehirkutuphanesi.com](http://www.cevresehirkutuphanesi.com)

Turquie. T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (Ministère de l'environnement et de l'aménagement), *loi de Novembre 2015 pour réglementer la conception et la construction des pistes cyclables, des stations de vélo en libre-service en zone urbaine et des parkings à vélo*, Resmî Gazete, n° 29521, 3 Novembre 2015. Disponible sur : <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2015/11/20151103-1.htm>

## Webographie :

INRIX. (2018). *2018 Global Traffic Scorecard*. Repéré à <http://inrix.com/scorecard/>. Référence du 11/05/2019.

Moovit. *Moovit Transit Public Index*. Repéré à [https://moovitapp.com/insights/en/Moovit\\_Insights\\_Public\\_Transit\\_Index-countries](https://moovitapp.com/insights/en/Moovit_Insights_Public_Transit_Index-countries). Référence du 11/05/2019.

Metro Istanbul. *Rail System Lines*. Repéré à <http://www.istanbulunmetrosu.com/Home/rayliSistemler?Lang=en-US>. Référence du 12/05/2019.

Carte interactive d'Istanbul, réalisée par IBB. Repéré à : <https://sehirharitasi.ibb.gov.tr/>

Isbike. Repéré à : <https://www.isbike.istanbul/>

Ispark. Repéré à : <https://ispark.istanbul/>

Bisikletliler Derneği, Cyclists Association. Repéré à : <https://www.bisikletliler.org/>

BUP Bisikletli Ulaşım Platformu. Repéré à : <https://bisikletliulasim.com/>

IETT İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Genel Müdürlüğü, La Direction générale de l'Electricité, Tramway et Tunnel d'Istanbul. Repéré à : <https://www.iETT.istanbul/>

Metro Istanbul. Repéré à : <https://www.metro.istanbul/>

## Sources audiovisuelles :

UNALDI, Aslihan, réal. *Overdrive : Istanbul in the new millennium* [en ligne]. EMBARQ and the World Ressources Institute, 2011. Support numérique, 63 min. <https://vimeo.com/73159038>

AZEM, Imre, réal. *Ekumenopolis : Istanbul, ville sans limite* [en ligne]. Filmförderung Hamburg Schleswig-Holstein, Kibrit Films, York Street Productions International Ltd, 2012. Support numérique, 94min. <https://www.youtube.com/watch?v=maEcPKBXV0M>

## Musée :

Rahmi M. Koç Müzesi. (1994). Istanbul, Beyoğlu.

## Source orales - Entretiens :

Dans l'ordre chronologique :

- 1 - Discussion avec un chauffeur de taxi (trajet : Yeşilpınar – Gaziosmanpaşa), 19/03/2019
- 2 - Discussion avec un conducteur de taxi (trajet : Gaziosmanpaşa – Alibeyköy), 19/03/2019
- 3 - Entretien avec Cihan Eliçiçek, habitant de Küçükköy, Gaziosmanpaşa, 19/03/2019
- 4 - Entretien avec Mert Bağcılar, ancien cycliste professionnel, 21/03/2019
- 5 - Entretien avec Gürsel Akay, ancien cycliste professionnel et actuellement marchand de vélo, 22/03/2019
- 6 - Entretien avec Murat Suyabatmaz, président de l'association Bisikletliler derneği, 22/03/2019
- 7 - Discussion téléphonique avec Pinar Pinzuti, une militante turque pour le développement du vélo, 15/04/2019

## Annexes :



Annexe 1 – Part du transport ferroviaire au sein des transports publics, dans six m tropolises. Source : Ekumenopolis : Istanbul, ville sans limite (2012).

## Bike as a way of transportation in Istanbul

As part of my master in transportation, I'm realizing a survey about the practices of the bike as a way of transportation in Istanbul. I need your help to get some data. Thanks a lot, it won't take more than 10 min to answer.

\*Obligatoire

### Personal information

**1. Are you ? \***

*Une seule réponse possible.*

- a woman
- a man

**2. How old are you ? \***

*Une seule réponse possible.*

- Under 15 years old
- 15-20 years old
- 20-30 years old
- 30-40 years old
- 40-50 years old
- 50+ years old

**3. Are you ? \***

*Une seule réponse possible.*

- a high school student/ student
- a worker
- unemployed
- housewife
- retired

**4. What is your job ?**

**5. What is your level of study ? \***

*Une seule réponse possible.*

- Higschool
- Bac
- Bachelor
- Master
- Phd

6. Where do you live (city - neighborhood - postal code) ? \*

7. In your home do you live : \*

*Une seule réponse possible.*

- alone
- in couple, with or without children
- in colocation
- only with your children
- Autre :

8. How many children do you have ? \*

*Une seule réponse possible.*

- 0
- 1
- 2
- 3
- 4
- More than 4

9. Do you have a driving license ? \*

*Une seule réponse possible.*

- Yes
- No

10. Do you have an akbil (Istanbul card)? \*

*Une seule réponse possible.*

- Yes
- No

## Mobility practices

11. In your home, there are (indicate the number for each vehicles) : \*

*Une seule réponse possible par ligne.*

	0	1	2	3	More than 3
Cars	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Motorbikes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bikes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**12. In the last 3 months, generally, in a week, how often do you use: \***

*Une seule réponse possible par ligne.*

	Never	Less than once per week	1 to 2 times per week	More than 2 times per week but not everyday	At least once everyday	A few times per day
The car, as a driver	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
The car, as a passenger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Public transportation (metro, metrobus, tranway, ferry)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Public transportation (bus)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Motorbike	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bike	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Walking	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## Bike

**13. When did you start to use the bike as a way of transportation ? \***

*Une seule réponse possible.*

- More than 5 years ago
- 5-3 years ago
- 3-1 years ago
- 6 months ago
- Less than 6 months ago

**14. Do you have your own bike ? \***

*Une seule réponse possible.*

- Yes
- No

**15. If yes, when and where did you buy it ?**

**16. Do you use Isbike, the municipal bicycle sharing system ? \***

*Une seule réponse possible.*

- Yes
- No

17. If yes, from which place to which place ?

18. For which kind of displacement do you use the bike ? \*

*Plusieurs réponses possibles.*

- To go to work / to school
- To go to an activity (hobbies, shopping)
- To go to a bus/metro/ferry station ?
- To meet family/ friends
- Autre :

19. Why do you choose the bike as a main way of transportation ? (few answers are possible)

*Plusieurs réponses possibles.*

- Alternative to the car
- Alternative to the public transportation
- To not stay in the trafficjam
- Saving money
- Making exercise
- Facilitating the parking
- Reducing the pollution and carbon footprint
- Autre :

20. How many km do you bike per week? \*

*Une seule réponse possible.*

- Less than 2 km
- 2-5 km
- 5-10 km
- 10-15 km
- 15-20 km
- 20-25 km
- 25-30 km
- More than 30 km



21. **When you bike in the streets of Istanbul, do you feel safe ? \***

*Une seule réponse possible.*

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Not safe at all	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Totally safe

22. **In Istanbul, where are the places you like to bike ?**

23. **In Istanbul, where are the places you don't like to bike ?**

24. **What is source of insecurity for you in Istanbul for a biker ? (Maximum 3 answers) \***

*Plusieurs réponses possibles.*

- Darkness
- Missing infrastructures (bike lanes)
- Bad quality of roads
- Dense population and overpopulated city
- Desertic places
- Being alone using bike
- Traffic jam
- Car drivers
- Bus drivers
- Autre :

Fourni par

 Google Forms

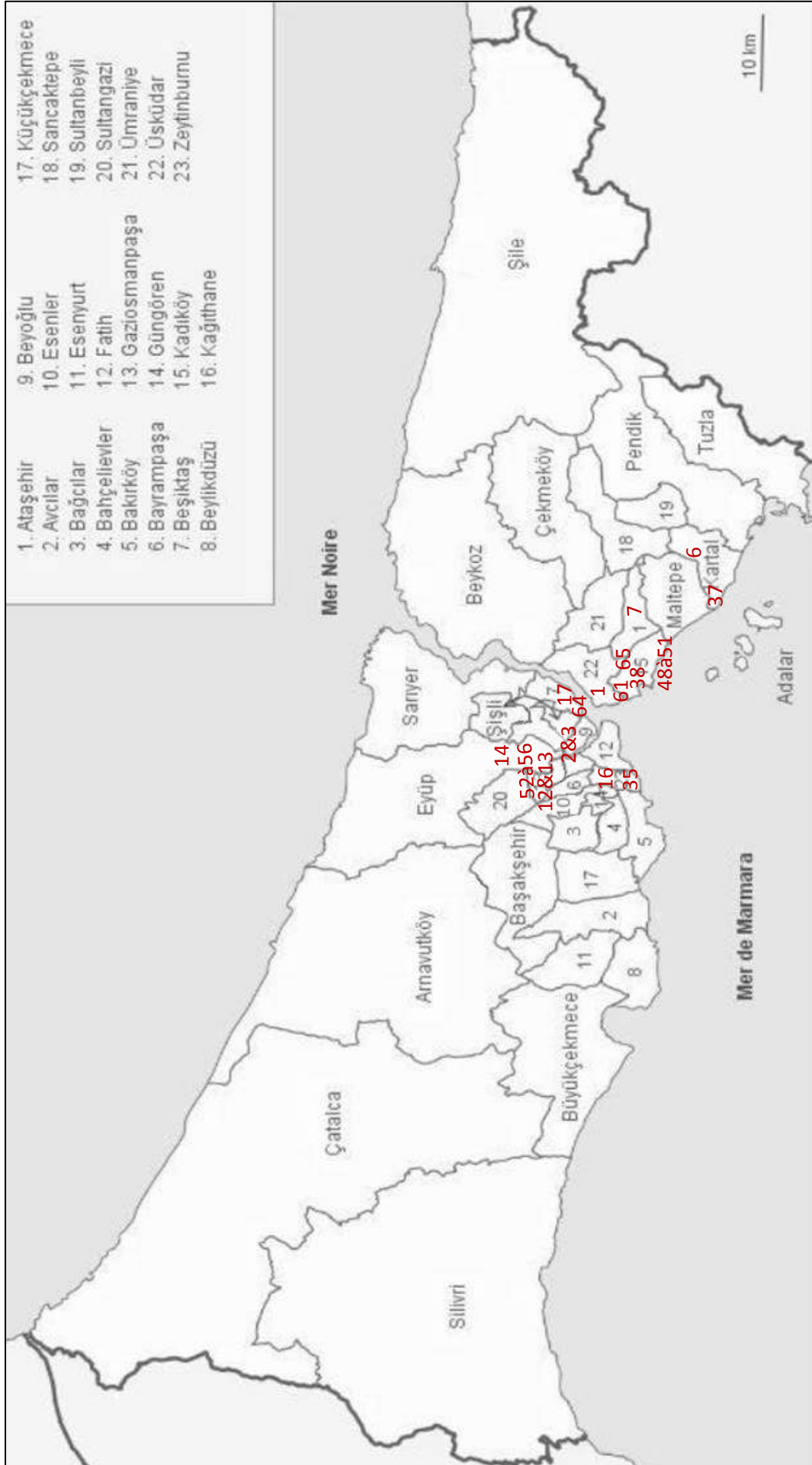
## Tables :

### Des planches :

Planche 1- Photo - Dernière station du metrobüs sur la côte anatolienne, Söğütlüçeşme, Kadıköy. Pas de station de minibüs dédié leur permettant de stationner, donc un stationnement en bord de route, à la sortie du metrobüs. Il n'y a également pas de passage piéton.....	30
Planche 2 – Photo - Tramway à cheval entre Beşiktaş et Karaköy. Les tramways à cheval ont fonctionné de 1871 jusqu'à 1912. ....	31
Planche 3 – Photo - Tramway électrique entre Kadıköy et Moda. Les tramways électriques ont fonctionné de 1912 à 1914 .....	31
Planche 4 – Photo - Inauguration des premiers trolleybus (1961). ....	31
Planche 5 – Photo - Les premiers taxis dans les rues d'Istanbul (début du 20ème siècle).....	32
Planche 6 – Photo - Une rue sans trottoir, dans le quartier de Maslak, avec un grand nombre de voitures stationnant sur une partie de la chaussée. ....	38
Planche 7 – Photo - Une rue sans trottoir, dans le quartier d'Ataşehir, entre divers immeubles modernes.. ....	38
Planche 8 – Plan - Construction d'une mosquée, d'une place et d'un parking souterrain dans le quartier de Soğanlık Kartal, projet non commencé. Source : .....	40
Planche 9 – Plan - Construction d'une piscine couverte et d'infrastructures de sport avec un parking souterrain dans le parc Ebubekir à Bağcılar, projet en construction. ....	40
Planche 10 – Plan - Construction d'un établissement culturel et d'un parking souterrain à Esenler, projet fini.....	41
Planche 11 – Plan - Construction d'un centre de jeunesse et d'un parking souterrain dans le quartier d'Örnektepe Beyoğlu, projet pratiquement fini.....	41
Planche 12 – Photo - Construction d'un stade de quartier et d'un parking souterrain dans le quartier de Küçükköy Gaziosmanpaşa. Prise de vu du balcon de mon logement. ....	42
Planche 13 – Photo - Construction d'un stade de quartier et d'un parking souterrain dans le quartier de Küçükköy Gaziosmanpaşa, projet en construction.....	42
Planche 14 – Photo - Construction d'un parking souterrain avec une aire de repos au-dessus dans le quartier de Cengiz Topel Eyüp.....	42
Planche 15 – Plan - Construction d'un parking souterrain avec une aire de repos au-dessus dans le quartier de Cengiz Topel Eyüp, projet pratiquement fini. Source : IBB Smart city projeler. ....	42
Planche 16 – Photo - Signalisation d'un parking « Park et Devam et » à Çırpıcı Zeytinburnu, connecté au bus, métro et metrobüs.....	43
Planche 17 – Photo - Écran géant à Beşiktaş présentant les projet de la municipalité entrepris par l'AKP. ....	53
Planche 18 – Photo - Présentation de projets dans le programme électoral de l'AKP pour l'élection municipale à Istanbul.....	53
Planche 19 – Photo - Couverture du programme électoral de l'AKP pour l'élection municipale à Istanbul. Taille 27x37cm. ....	53

Planche 21 – Photo - Présentation de projets dans le programme électoral de l’AKP pour l’élection municipale à Istanbul.....	53
Planche 20 – Photo - Couverture du programme électoral du CHP pour l’élection municipale à Istanbul. Taille 10x20cm.....	53
Planche 22 – Photo - Présentation du projet « promotion d’un mode de vie sain », qui assure la distribution de vélo aux écoles. ....	63
Planche 23 –Bisikletliler Derneği logo.....	65
Planche 24 – Organisation de la neuvième édition d’un tour de vélo dans plus de 40 villes turques en collaboration avec le Green Crescent, pour promouvoir la pratique du vélo comme une activité saine et bon pour la sant .....	66
Planche 26 – Photo - Piste cyclable à Sakarya, créée par la municipalité de Sakarya. Collaboration de la municipalité avec Bisikletliler Derneği avant et après la construction pour évaluer la piste. ....	66
Planche 25 – Formation et cours de vélo pendant la foire « Spor Turkey » qui s'est tenue à Antalya les 22 et 26 mars. ....	66
Planche 27 –Bisikletli Ulaşım Platformu logo .....	67
Planche 28 – Evénement Pédalez pour le World Cycling Day (3 juin 2019). Les militants pédalent avec des messages incitatifs sur des pancartes accrochées sur eux et/ou sur leur vélo : « Pédalez pour une ville habitable ! ». ....	67
Planche 29 – Sensibilisation de la pratique du vélo comme moyen de transport auprès d’écopiers, au sein de l’école Açı Okul, à Sarıyer.....	67
Planche 30 – ‘Pédalez pour le climat’, événement organisé en collaboration avec la municipalité de Kadıköy (8 Septembre 2018) : « A Kadıköy, ça sonne pour le climat ! ».....	68
Planche 31- Bisikletli Kadın logo .....	69
Planche 32 – Publicité pour l’émission de radio. Les invités sont un groupe de cyclistes femmes de Diyarbakır qui viennent parler de leur expérience et d’idées nouvelles pour développer la pratique dans leur ville. ....	69
Planche 33 – Journée rencontre à Samsun des femmes cyclistes et tour à vélo (14 Juillet 2019) : « mon vélo, ma ville » .....	69
Planche 34 – Photo - Atelier de formation organisé par BikeLab. La durée de la formation est de 8-10 heures. ....	70
Planche 35- Photo - L’ancien maire de Zeytinburnu se déplaçant dans les rues de son arrondissement (2018). ....	71
Planche 36 – Photo - Le président Erdogan à vélo pendant la promotion du 51 <sup>ème</sup> Tour de Turquie en 2015.....	72
Planche 37- Photo - Cyclistes à Kartal le long de la Mer de Marmara. ....	79
Planche 38- Photo - Cyclistes et piste cyclable dans le parc de Caddebostan le long de la Mer de Marmara. ....	79
Planche 39- Photo - Présence d’un cycliste le long du Lac Rodrigo de Freitas à Rio de Janeiro. ....	79
Planche 40- Photo - Piste cyclable le long de la plage d’Ipanema à Rio de Janeiro.....	79
Planche 41 – Kit pour transformer un vélo en vélo à assistance électrique de la marque Pilli. ....	81
Planche 42 – Photo - Panneau de signalisation ‘Partager la voie’ pour sécuriser le cycliste sur la route des autres usagers. ....	83

Planche 43 – Photo - Une signalisation pour avertir les automobilistes que ‘le cycle utilise la voie de droite pour circuler sur la route’ .....	83
Planche 44- Aménagements proposés par le guide du ministère : sas vélo.....	85
Planche 45 – Aménagements proposés par le guide du ministère : feux de signalisation pour les cyclistes. ....	85
Planche 46 - Forum/séminaire sur l’importance du « comptage du nombre de vélos au sein de la circulation » et visite guidée à vélo avec des activistes cyclistes berlinois pour évaluer le cyclisme urbain à Istanbul (8-10 Février 2019).....	86
Planche 47 – Page de couverture du manuel de conception du cyclisme à Istanbul. ....	86
Planche 48 – Photo - Les arceaux pour accrocher les vélos sont vides à l’entrée du parc Caddebostan .....	91
Planche 49 – Photo - Un cycliste en possession de son vélo, discutant dans le parc Caddebostan.....	91
Planche 50 – Photo - Des cyclistes qui empruntent la piste cyclable Kadıköy – Pendik pour se balader. ....	91
Planche 51 – Photo - Parking à vélo devant le Migros (hypermarché). Les cyclistes peuvent laisser leur vélo pour acheter de quoi se rafraîchir avant de s’installer dans le parc .....	91
Planche 52 – Photo - La piste cyclable est accaparée par les piétons et les cyclomotoristes .....	94
Planche 53 – Photo - Vue aérienne de la piste cyclable de Gaziosmanpaşa en présence de beaucoup d’obstacles. ....	94
Planche 54 – Photo - Des véhicules motorisés stationnent sur la piste cyclable. ....	95
Planche 55 – Photo - Aucune interconnexion de la piste cyclable à Alibeyköy. Elle finit sur la route. ....	96
Planche 56 – Photo - La piste cyclable est utilisé par les enfants pour faire des courses à vélo. ....	96
Planche 57 – Photo - Passage piéton et passage cycliste à Kyoto .....	98
Planche 58 – Photo - Un cycliste qui attend au feu avant de traverser à Kyoto. ....	98
Planche 59 – Photo - Un cycliste qui pédale sur le trottoir à Tokyo. ....	98
Planche 60 – Photo - Un cycliste qui traverse sur un passage piéton à Tokyo.....	98
Planche 61 – Photo - Pas de place libre à la station VLS de Moda pour déposer son vélo.....	102
Planche 62 – Photo - Bus IETT avec un portique à vélo.....	104
Planche 63 – Détail des horaires et des tarifs (majoritairement gratuit) pour voyager avec son vélo dans les transports en commun en fonction du mode de transport. ....	104
Planche 64 – Photo - Parking à vélo Ispark vide au port de Beşiktaş, se situant juste à côté d’une station Isbike.....	105
Planche 65 – Photo - Parking à vélo mis en place par la municipalité de Kadıköy, à côté de la mairie. ....	105



Carte 23 – Localisation des photos sur la carte d'Istanbul. Source :  
 N. Rihet via Wikipedia Dosya: Turkey Istanbul location map.svg,  
 2019

## Des cartes :

Carte 1 - Evolution du développement urbain à Istanbul. ....	9
Carte 2 - Lieux d'observation. ....	15
Carte 3 : Les futurs prolongements des lignes du métro d'Istanbul. ....	25
Carte 4- Trajet direct en Metrobüs de Bahçelievler à Kadıköy (30km). ....	27
Carte 5- Trajet intermodal avec deux changements de Levent jusqu'au palais sportif Vakıf Bank à Üsküdar (9km). ....	28
Carte 6 – Localisation de zones de stationnement « Park et Devam et » intégrés au système de transport Stambouliote. ....	43
Carte 7 – Les arrondissements de résidence des sondés. La majorité vivent à Kadıköy.....	59
Carte 8 - Carte créée par BUP pour informer les cyclistes sur des zones de stationnement pour les vélos (park), des magasins de location de vélo (kiralama), des lieux pour réparer son vélo (bisiklet tamircileri), d'endroits dangereux à vélo comme de certains caniveaux ou de certaines plaques d'égout (mazgal), les entreprises favorables au vélo (bisiklet dostu işletmeler) ainsi que des pistes cyclables soit dans le but du transport (ulaşıma amaçlı bisiklet yolu) ou du loisirs (gezi amaçlı bisiklet yolu). Zoom sur Istanbul.....	68
Carte 9 – Les magasins de vélo présents sur l'avenue Bağdat Caddesi. ....	73
Carte 10 – Carte topographique d'Amsterdam. ....	76
Carte 11 – Carte topographique de Paris. ....	76
Carte 12 – Carte topographique de Copenhague. ....	76
Carte 13 – Carte topographique de Berlin. ....	76
Carte 14 – Cartes topographiques d'Istanbul. 1) Carte à petite échelle. 2) Carte à grande échelle, zoom de la carte 1 d'une partie de l'arrondissement de Beşiktaş avec un relief très contrasté. 3) Carte à grande échelle, zoom de la carte 1 d'une des parties les plus haute d'Istanbul dans l'arrondissement de Kartal. ....	77
Carte 15 – Carte topographique de Rio de Janeiro. ....	79
Carte 16 – Projection projets pistes cyclables IBB. Objectif : 1050 km. 135 km de pistes cyclables disponibles. 75km de partages de voies véhicules/vélos. 625 km de pistes cyclables en réalisation/ à réaliser. 215 km en planification. ....	89
Carte 17 – Localisation des pistes cyclables actuelles. ....	89
Carte 18 – Localisation de la plus longue piste cyclable d'Istanbul et du parc Caddebostan. ....	92
Carte 19 - Localisation de la piste cyclable de Küçükköy. ....	93
Carte 20 - Une piste cyclable au milieu de nulle part, sans connexions.....	93
Carte 21 - Piste cyclable Küçükköy – Alibeyköy.....	93

Carte 22- Localisation des stations d'Isbike.....	99
Carte 23- Localisation des photos sur la carte d'Istanbul.....	1199

Des figures :

Figure 1 – L'histoire de l'urbanisation d'Istanbul.....	10
Figure 2- Diagramme méthodologique. ....	12
Figure 3 – Nombre de voitures par ménage (356 personnes).....	19
Figure 4 – Modes de transport principaux pour se déplacer (356 réponses).. ....	19
Figure 5 – Modes de transport utilisés pour aller travailler (135 personnes). ....	20
Figure 6 - Nombre de modes de transport au cours d'un déplacement (60 personnes).....	29
Figure 7 – Temps du trajet pour un déplacement intermodal (60 personnes). ....	29
Figure 8 - Frise chronologique de l'évolution des transports à Istanbul du 18ème siècle jusqu'au début du 21ème siècle. ....	34
Figure 9 - Evolution du nombre de véhicules motorisés à Istanbul. ....	35
Figure 10 – Evolution du taux de motorisation pour 1000 habitants. ....	36
Figure 11- Les villes les plus congestionnées au monde. Istanbul est à la deuxième position, où un Stambouliote passe 157 heures dans les embouteillages par an.....	37
Figure 12- Les causes des problèmes liés à la circulation d'après les Stambouliotes. ....	37
Figure 13- Difficulté à trouver des places de parking pour les Stambouliotes.....	39
Figure 14 – Les raisons de se déplacer en voiture.....	44
Figure 15 – Taux de motorisation pour 1000 habitants dans différentes provinces de la Turquie.....	46
Figure 16 – Le souhait des Stambouliotes concernant les priorités des projets de transports municipaux à mettre en place.....	47
Figure 17 – Les Stambouliotes seraient prêts à laisser leur voiture si les transports urbains deviennent performants.....	47
Figure 18 – Principaux partis présents lors des élections municipales à Istanbul. ....	52
Figure 19 – Le niveau d'étude des sondés. ....	59
Figure 20 – La catégorie socio-professionnelle des sondés. ....	59
Figure 21 – Les différentes sources d'insécurité des cyclistes à Istanbul.. ....	61
Figure 22 – Les modes de transport utilisés pour aller travailler. Le vélo est peu représenté.....	61
Figure 23 – Utilisation du vélo comme moyen de transport pour la première fois.....	65
Figure 24 – Quels déplacements sont faits à vélo ?.....	78
Figure 25 – Echelle d'insécurité des cyclistes à Istanbul. ....	82
Figure 26 – Peu de sondés utilisent Isbike. ....	100
Figure 27 – Un système en équilibre = un système de mobilité efficace. Le triptyque englobe l'infrastructure, la politique et l'utilisateur .....	107

Des tableaux :

Tableau 1- La gouvernance de la mobilité urbaine : un nombre important d'acteurs qui rend la coordination des services difficile. ....	22
Tableau 2 – Tableau de tarification de l'Istanbulkart.....	27
Tableau 3 - Le système électoral municipal avec ses échelons associés à Istanbul. Les Stambouliotes ont quatre votes à donner lors des élections municipales. ....	50
Tableau 4 - Répartition de l'indice de masse corporelle des individus turcs selon le sexe. ....	62
Tableau 5 - Tableau de tarification d'Isbike.: ....	102



# Table des matières

<b>Résumé</b> .....	2
<b>Remerciements</b> .....	3
<b>Table des sigles et acronymes :</b> .....	5
<b>Glossaire</b> .....	6
<b>INTRODUCTION</b> .....	7
Mise en contexte.....	7
Cheminement de la recherche, sources et méthodologie.....	12
Pré-terrain : .....	12
Le terrain : .....	14
Post-terrain : .....	17
Annonce du plan :.....	17
<b>PREMIÈRE PARTIE - Comment les déplacements des Stambouliotes sont influencés par les décisions politiques locales ?</b> .....	19
<i>I/ Évolution des moyens de transport mis à la disposition des Stambouliotes</i> .....	19
<b>I.A. Analyse de la mobilité actuelle des Stambouliotes</b> .....	19
<b>I.B. Les différents moyens de transport urbains à Istanbul : un vaste choix mais les nombreux déplacements suscitent une forte intermodalité</b> .....	22
I.B.1. Un vaste choix de moyens de transport urbain pour se déplacer à Istanbul avec une entité principale de gouvernance qui est la Municipalité Métropolitaine d'Istanbul : .....	22
I.B.2. Mais un faible niveau d'intégration des différents modes et réseaux de transports urbains .....	26
<b>I.C. Histoire des transports à Istanbul à partir du 18ème siècle : l'arrivée des modes motorisés a bousculé le développement des modes collectifs urbains ainsi que du vélo comme moyen de transport</b> .....	30
<i>II/ La voiture : un mode de déplacement toujours privilégié ?</i> .....	35
<b>II.A. Des chiffres alarmants</b> .....	35
<b>II.B. La création de parkings : une demande de la part de la population et un nouvel investissement de la part de la municipalité</b> .....	39
<b>II.C. La culture de la voiture en Turquie : un objet représentant la société de consommation turque, qui est disparate à l'échelle du pays.</b> .....	44
<i>III/ Des projets divers et variés entrepris par la municipalité AKP au pouvoir depuis 1994, qui risque de s'arrêter en vue des prochaines élections municipales</i> .....	48
<b>III.A. Les plans directeurs des transports urbains entrepris par IBB incitent à la création de projets de transport :</b> .....	48
<b>III.B. La victoire de l'opposition lors des élections municipales du 31 mars/23 Juin 2019 à Istanbul : un retournement de situation concernant les projets de transport actuels ?</b> .....	50
III.B.1. Le système électoral local à Istanbul .....	50

III.B.2. Observation de la campagne électorale à Istanbul .....	51
III.B.3. Le déroulement de l'élection municipale à Istanbul : l'opposition remporte la mairie métropolitaine d'Istanbul malgré le retournement de situation après l'élection du 31 mars.....	54
III.B.4. Le transport et les mobilités à Istanbul, un sujet essentiel lors de la campagne électorale Stambouliote.....	54
.....	54
<b>DEUXIÈME PARTIE - Le vélo à Istanbul, une vraie question culturelle : .....</b>	<b>58</b>
<i>I / Une culture du vélo-transport inexistante... .....</i>	<i>58</i>
<b>I.A. Les clichés sur le vélo de la part de la population turque.....</b>	<b>58</b>
<b>I.B. Une mauvaise considération du cycliste au sein de la circulation routière :.....</b>	<b>60</b>
<b>I.C. Le gouvernement souhaite développer la pratique du vélo pour améliorer la santé publique, l'activité physique des habitants .....</b>	<b>62</b>
<i>II/ ...mais des innovations se profilent encourageant la croissance d'une culture cycliste : .....</i>	<i>64</i>
<b>II. A. « Éduquer » la population : .....</b>	<b>64</b>
<b>II.B. Des associations citoyennes présentes pour permettre le changement des mentalités... .....</b>	<b>65</b>
<b>II.C. ...ainsi que l'organisation de projets par la mise en place d'ateliers pour améliorer les connaissances et les capacités techniques des autorités locales, permettant ainsi de changer les clichés vis-à-vis du vélo.....</b>	<b>69</b>
<b>II.D. Popularisation de la pratique du vélo par des personnes influençables pour donner de la visibilité au vélo : .....</b>	<b>71</b>
<i>III/ Les enjeux économiques et financiers comme principal levier au développement du vélo ? .</i>	<i>72</i>
<b>III.A. Le développement des magasins de vélos ainsi que de marques de bicyclettes turques. .....</b>	<b>72</b>
<b>III.B. Des « avantages incompressibles » à la pratique du vélo ?.....</b>	<b>74</b>
<b>TROISIÈME PARTIE - La mise en place d'infrastructures dédiées au vélo : une étroite collaboration entre différents acteurs.....</b>	<b>76</b>
<i>I/ Un besoin réel d'infrastructures pour sécuriser les cyclistes au sein d'une ville non dédiée à la pratique du vélo .....</i>	<i>76</i>
<b>I.A. La problématique topographique de la ville : un frein au développement du vélo- transport ?.....</b>	<b>76</b>
<b>I.B. Des cyclistes qui ne se sentent pas en sécurité.....</b>	<b>81</b>
<i>II/ Réglementations et développement d'outils pour créer un « Istanbul cyclable ».....</i>	<i>84</i>
<b>II.A. Des politiques étatiques et locales qui se mettent en place.....</b>	<b>84</b>
<b>II.B. Collaboration des associations, des institutions et des municipalités.....</b>	<b>85</b>
<i>III/ L'aménagement non maîtrisé de pistes cyclables par les décideurs .....</i>	<i>88</i>
<b>III.A. Un plan directeur des transports qui prend en compte l'aménagement de pistes cyclables.....</b>	<b>88</b>
<b>III.B. Mais des pistes cyclables dédiées principalement au loisir.....</b>	<b>90</b>
<b>III.C. ou des pistes cyclables qui ne sont pas acceptées localement par la population.....</b>	<b>93</b>

.....	98
<i>IV/ Une pratique du vélo plus accessible grâce à la mise en place de vélo en libre-service ainsi qu'à des politiques d'intégration du vélo.....</i>	<i>99</i>
<b>IV.A. Le développement du vélo en libre-service, le long de la côte, utilisation en tant que moyen de transport ou de loisir ?.....</b>	<b>99</b>
<b>IV.B. Intégration du vélo dans les moyens de transports collectifs : .....</b>	<b>103</b>
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>107</b>
<b>Bibliographie .....</b>	<b>111</b>
Ouvrages et articles scientifiques consultés .....	111
Articles de presse.....	112
Documents institutionnels .....	113
<b>Webographie .....</b>	<b>113</b>
<b>Sources audiovisuelles .....</b>	<b>114</b>
<b>Musées .....</b>	<b>114</b>
<b>Source orales - Entretiens.....</b>	<b>114</b>
<b>Annexes .....</b>	<b>115</b>
<b>Tables .....</b>	<b>121</b>
Des planches.....	121
Des cartes .....	124
Des figures .....	126
Des tableaux .....	127