Istanbul, une métropole méditerranéenne ? Critique d'un lieu commun tenace

Jean-François Pérouse

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/76>

DOI : 10.4000/cdlm.76

ISSN : 1773-0201

Éditeur

Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

Édition imprimée

Date de publication : 15 juin 2002

Pagination : 167-198

ISSN : 0395-9317

Référence électronique

Jean-François Pérouse, « Istanbul, une métropole méditerranéenne ? Critique d'un lieu commun tenace », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 64 | 2002, mis en ligne le 15 juin 2004, consulté le 08 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/76> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cdlm.76>

Ce document a été généré automatiquement le 8 septembre 2020.

© Tous droits réservés

Istanbul, une métropole méditerranéenne ? Critique d'un lieu commun tenace

Jean-François Pérouse

- 1 L'appartenance d'Istanbul à la Méditerranée est souvent présentée comme une évidence indiscutable¹, alors même qu'en fait, en dépit d'une histoire indéniablement méditerranéenne, les rapports actuels d'Istanbul au « monde méditerranéen » -entendu ici dans son acceptation la plus simple : celle de l'ensemble des pays riverains du bassin méditerranéen- ne sont pas aussi frappants et intenses, même si l'on annexe à la Méditerranée la mer Egée. Rappelons en effet que pour les Turcs, la Méditerranée est désignée comme « la mer Blanche (Akdeniz) ou « mer du sud » ; autrement dit, il s'agit seulement pour les Turcs de la mer qui baigne le flanc sud de l'Anatolie².
- 2 La Méditerranée du point de vue turc a donc une extension limitée : elle doit être distinguée de la mer Egée, d'une part, et de la mer de Marmara, d'autre part. Ainsi les manuels turcs de géographie décrivent-ils une côte méditerranéenne de 1.577 km -sur les 8.333 km de côtes que compte le pays (Doianay, 1997, p. 100)-, qui s'étire à l'ouest du fleuve Dalaman, au droit de Rhodes, à la frontière syrienne, à l'Est. Dans cette perspective, Izmir (Smyrne), d'abord égéenne, n'est guère plus méditerranéenne qu'Istanbul.
- 3 Nous voudrions montrer que l'aire de rayonnement d'Istanbul n'est pas principalement méditerranéenne, n'en déplaie aux victimes ou vecteurs d'idées préconçues, inlassablement transmises et reprises. On s'attachera donc à prendre en compte différents critères pour mesurer en quoi les liens d'Istanbul à la Méditerranée, aujourd'hui, ne sont pas aussi massifs qu'on peut communément le prétendre.
I - Une appartenance héritée et indirecte ? A - L'importance fondatrice des héritages méditerranéens
- 4 Par son histoire plus que millénaire, celle de sa construction et de ses grandes heures passées, Istanbul est sans contexte reliée au monde méditerranéen. Depuis sa fondation (légendaire ?) par des colons de Mégare au VII^{ème} siècle avant notre ère, sa

refondation en nouvelle Rome par Constantin au début du IV^e siècle, jusqu'à l'empire ottoman, Constantinople-Istanbul est tournée vers la Méditerranée. Le passé romain et byzantin, à présent exploité par l'économie touristique locale, est omniprésent dans la péninsule historique. Et des quartiers réfèrent encore à Gênes, plus qu'à Venise, sans qu'il ne reste de vestiges visibles de l'époque des premières concessions commerciales accordées aux Cités-Etats commerçantes du monde méditerranéen³ à partir du XII^e siècle, si ce n'est quelques éléments de muraille, des restes d'un palais podestale et une « poterne génoise »⁴.

- 5 De même Istanbul, dont les quartiers de Pera/Galata à Beiolu, restent marqués par l'œuvre des architectes italiens du XIX^e siècle – a encore ses « Levantins »⁵...
- 6 On désigne encore aujourd'hui à Istanbul par « Levantins » les descendants de familles souvent chrétiennes, parlant encore italien, grec ou français, qui se sont illustrés dans le commerce méditerranéen, ou dans les affaires plus largement, comme intermédiaires entre Européens et Ottomans⁶. Cependant le phénomène *levantin* en Turquie appartient plus à la façade égéenne qu'à Istanbul et à un passé cosmopolite révolu.
- 7 Cette longue histoire méditerranéenne indéniable ne peut évidemment pas être occultée : elle est prête à « rejouer » en permanence. Les pouvoirs locaux ont tout loisir de puiser dans ce passé pour inventer une identité supposée séduisante d'Istanbul ou pour exalter les grandes heures de l'empire ottoman. Barberousse, le conquérant ottoman de l'Algérie au début du XVI^e siècle est ainsi l'objet d'une vénération : son immense statue trône, près du Musée de la Marine, sur une vaste place au bord du Bosphore à Beikitaï ; il en va de même du grand marin et cartographe du XVI^e siècle, Piri Réis. A petite échelle et sur un temps long, il y a bien une Méditerranée d'Istanbul, comme l'a souligné Braudel, en annexant le corridor marmaréen et la mer Noire à sa « Très Grande Méditerranée », mais s'en arrêter là serait nier des transformations récentes, capitales, et sombrer dans l'imagerie d'Epinal passiste.

B - Une mégapole littorale, certes, mais relativement éloignée de la Méditerranée

- 8 Néanmoins, par sa situation d'isthme tout d'abord, Istanbul est une mégapole plus pontique et marmaréenne que méditerranéenne. Certes son extension actuelle s'opère à la fois en direction des rives de la mer Noire et le long des rives de la mer de Marmara, tant au sud-est qu'au sud-ouest. Mais la mer de Marmara est une petite mer intérieure, bien fermée au sud-ouest, par le détroit des Dardanelles. En conséquence, si Istanbul est « physiquement » méditerranéenne, c'est assez indirectement, par la double médiation de la mer de Marmara et de la mer Egée, elle-même mer « annexe de la Méditerranée », pour reprendre l'expression de F. Braudel.
- 9 Dans la perception des Turcs, l'Egée constitue donc un monde à part, presque un écran, étroitement associé au voisin grec, un monde bien distinct de la Méditerranée, sur lequel, en raison de la faible étendue des eaux territoriales turques, l'influence et l'ouverture de la Turquie actuelle s'avèrent très réduites. L'Egée n'est pas encore perçue comme un lien ou une porte vers la Méditerranée. En quelque sorte, le degré « d'appropriation » de la mer Egée par les Turcs non égéens demeure faible : celle-ci est perçue, souvent avec une nostalgie diffuse, comme un espace étranger depuis l'effondrement de l'empire ottoman, un espace peu accessible, voire hostile.
- 10 Les pêcheurs d'Istanbul sont de ce fait -géopolitique et extension des eaux territoriales obligent- beaucoup plus tournés vers la mer Noire que la mer Egée (ou même celle de Marmara). Pour autant, d'un point de vue écologique, le destin de la mer Marmara est indissociable de celui de la mer Egée. C'est pourquoi l'éveil d'une conscience

environnementaliste dans la société civique stambouliote a pour effet de réancrer Istanbul à un ensemble plus vaste reliant Istanbul à la mer Egée et plus largement au bassin méditerranéen⁷. A cet égard, le discours et l'action de Greenpeace-Turquie⁸ tendent à ré-ouvrir Istanbul sur son « arrière-cour » (ou son « avant -cour ») égéenne et méditerranéenne.

- 11 De même, après la conférence des ministres de l'environnement du bassin méditerranéen, en juin 1995, un journal turc titrait : « *la Corne d'Or est morte, sauvons la mer de Marmara* ». Même la mairie métropolitaine d'Istanbul se soucie maintenant de la qualité des eaux de la mer de Marmara, après des années de rapport prédateur ou indifférent à celle-ci. L'ouverture maritime sur la mer de Marmara et la nécessaire reconquête du littoral deviennent des thèmes porteurs du marketing métropolitain, qui inclinent à une relative réorientation vers la Méditerranée.

C - Une ambiance bio-climatique hybride

- 12 Par ailleurs, Istanbul n'est pas, -au plan climatique comme au plan bio-géographique- une mégapole méditerranéenne, en dépit de sa latitude (41° de latitude au nord) et d'une imagerie touristique, « racoleuse », souvent peu fidèle à la réalité climatique. En effet, les données biogéographiques et bioclimatiques confirment l'ambiance mêlée qui règne à Istanbul, au carrefour d'influences pontiques, anatoliennes, balkaniques et égéennes. Le « géocomplexe » biogéographique stambouliote est décrit par Erinç (1986, p.7) comme un ensemble de transition, entre domaine euro-pontique et domaine méditerranéen. Pour s'en convaincre, il suffit d'observer les formations végétales très composites aux marges d'Istanbul : aux forêts de hêtres ou de résineux du nord-ouest, succèdent les landes et les maquis dégradés du sud de la mégapole. Les paysages végétaux stambouliotes n'ont en somme rien de franchement méditerranéen. La méditerranéité « naturelle » d'Istanbul n'est donc que très partielle.

D - Istanbul et les agglomérations méditerranéennes : de faibles connexions

- 13 En outre, les relations à Istanbul d'Antalya, Mersin et Adana -les trois grandes agglomérations franchement méditerranéennes de Turquie- sont des plus mal-commodes. On peut même dire que ces agglomérations sont quasi dépourvues d'arrière-pays anatolien, en général. Il faut au moins douze heures pour aller par la route d'Istanbul à Antalya et dix-huit heures à Adana. L'Etat très médiocre du réseau ferré -peu développé, peu modernisé et négligé par l'Etat depuis les années dix-neuf cent quarante-, ne permet pas des liaisons rapides et sûres entre la capitale économique turque et les principaux ports méditerranéens. Antalya, septième agglomération turque n'est même pas encore desservie par le chemin de fer.... En dépit de revendications locales anciennes et insistantes.
- 14 Dans ces conditions, en l'absence d'infrastructures de transport et de communications efficaces, il est même difficile de parler de réseau urbain turc, tant les relations entre les principaux pôles urbains, et notamment entre Istanbul et les pôles de la façade méditerranéenne, sont lâchées et problématiques. De plus, le cabotage est réduit à une échelle très locale et à un volume quasi négligeable. Si les relations routières d'Istanbul sont relativement bonnes avec Ankara (E-80) et avec la frontière bulgare, Istanbul reste comme étranger au monde turc méditerranéen.
- 15 En l'espèce, le « *Plan de développement des transports routiers* » de 1997 insistait bien sur la nécessité de mieux relier les côtes méditerranéennes ainsi que les zones frontalières aux pôles actifs de la Turquie : les intentions existent mais les chantiers s'éternisent. Il en va de même du cabotage, ainsi que le suggère dans le tableau1 la faible part du

« maritime » dans l'économie des transports intérieurs turcs. Depuis quelques années cependant, les liaisons aériennes entre Istanbul et les côtes méditerranéennes turques se développent rapidement (la compagnie nationale turque assure en moyenne cinq allers-retours Istanbul-Antalya par jour), pour le transport passager, en relation avec l'essor d'un tourisme national et l'affirmation d'Istanbul comme relais pour la redistribution des touristes étrangers dans l'ensemble du pays.

- 16 En outre, plusieurs petits aéroports connectés à des stations touristiques littorales ont été ouverts dernièrement ; les liaisons avec Istanbul qui fournit une bonne part des touristes y sont quotidiennes en saison estivale (comme avec Dalaman, deux allers-retours par jour assurés par la Turkish Airlines, ou avec Bodrun, un aller-retour en morte saison).
- 17 Même avec Izmir sur la façade égéenne, plus proche d'Istanbul à vol d'oiseau, les relations ne sont pas des meilleures. Il faut au moins huit heures pour s'y rendre par la route et les liaisons par voie ferrée requièrent encore beaucoup plus de temps. La mer de Marmara fait obstacle et rupture de charge entre Izmir et Istanbul : soit on la traverse en ferry, soit on la contourne.
- 18 En outre, les liaisons par bateaux entre les deux agglomérations maritimes, qui pourraient être plus fréquentes, sont réduites à un seul aller-retour par semaine.

Tableau 1 : Transport de passagers et transport de marchandises en Turquie (1999)

Mode de transport	Transport de passagers		Transport de marchandises	
	Nombre de personnes (en milliers)	Part en pourcentage	Total (en milliers de tonnes)	Part en pourcentage
Route	669 000	78,3	443 000	80,68
Chemin de fer	100 000	11,70	15 000	2,73
Mer	75 000	8,78	91 000	16,57
Voie aérienne	10 410	1,22	110	0,02
TOTAL	854 000		549 110	

Source : Ekonomist, Istanbul, 4 juin 2000, p.26

- 19 Quant aux liaisons terrestres avec les pôles urbains méditerranéens étrangers, elles sont tout aussi difficiles. Le chemin de fer vers la Grèce reste assez archaïque et les projets de remise en route du chemin de fer du Hijaz, via la Syrie, Israël et le Liban tardent à voir le jour.
- 20 Vouloir aller d'Istanbul à Beyrouth par le train relève de l'aventure. Le réseau routier international n'est guère mieux, tant en direction de la façade nord-est de la Méditerranée, qu'en direction de sa façade est.

21 Dans tous les cas, les franchissements de frontières terrestres en direction de pays méditerranéens voisins sont lents et délicats ; ce qui ne facilite pas l'intégration d'Istanbul dans un quelconque ensemble méditerranéen.

22 L'avion ne pallie que partiellement et sélectivement cette déficience des liaisons terrestres ou maritimes entre Istanbul et les pôles urbains de la Méditerranée : pas d'aller-retour quotidien direct entre Nice et Istanbul depuis 1992, seul un aller-retour quotidien Istanbul-Barcelone ou Istanbul-Alger ou Istanbul-Tunis, pas d'aller-retour quotidien direct, régulier, Istanbul-Madrid (toujours par la Turkish Airlines).....

II - Des populations stambouliotes maintenant en majorité non méditerranéennes A - Changements géopolitiques et changements démographiques

23 La structure de la population d'Istanbul a radicalement changé par rapport au début du XX^{ème} siècle, époque où les déplacés des Balkans, de Thrace (notamment de Salonique), de Rhodes ou de Crête –suite au recul des frontières de l'Empire ottoman à l'ouest à partir de 1830- étaient nombreux, sans parler des Grecs-orthodoxes, natifs d'Istanbul et très lointains héritiers de Byzance. Ces derniers, qui faisaient le lien avec la Méditerranée via l'Egée, sont partis d'Istanbul, souvent sous la contrainte, en trois temps : au lendemain de la création de la République turque et du traité de Lausanne⁹ en 1923, en septembre 1955, puis en 1963-64 (où près de 30 000 orthodoxes ont été littéralement chassés, en écho au conflit gréco-turc à Chypre). Le départ des orthodoxes, encore perceptible dans le « quartier génois »¹⁰, a contribué à « anatoliser » et à « continentaliser » Istanbul, tout en coupant la métropole de certains de ses liens historiques avec la Méditerranée.

24 En conséquence, on peut dire que si la capitale de l'Empire ottoman était méditerranéenne, compte tenu de l'étendue des territoires proprement méditerranéens de l'empire, Istanbul, en devenant simple agglomération marginale -et un peu déchue- d'un Etat-nation, centré sur l'Anatolie, a de facto perdu de sa *méditerranéité*.

B - Une assez faible attractivité sur les populations méditerranéennes de Turquie

25 En outre, si l'on entend simplement par « méditerranéennes » des personnes nées ou ayant vécu au Nord ou à proximité de la Méditerranée, on peut affirmer que la population stambouliote, pourtant pour les trois quarts composée de non-natifs, n'est que très marginalement méditerranéenne. L'observation de la provenance des migrants qui s'installent à Istanbul –qui reste une métropole dont la population s'accroît encore majoritairement par apports extérieurs –révèle que le tribut des départements turcs que l'on peut considérer comme méditerranéens est très faible, comparativement à celui des départements pontiques. En d'autres termes, par son histoire migratoire, Istanbul est à rattacher à la mer Noire en premier lieu et à l'Anatolie centre orientale en second.

26 Même si le découpage régional qui sert de base au recensement est contestable du fait de son ancienne définition (en 1942) sur des critères exclusivement « physiques », en sélectionnant les régions que l'on peut grossièrement considérer « méditerranéennes », on voit dans quelles faibles mesure et proportion elles participent au dynamisme migratoire d'Istanbul (tab. 2.). Donc, même si l'on ajoute les Chypriotes d'Istanbul, devenus citoyens turcs pour la plupart, à ces maigres contingents, l'attractivité d'Istanbul, grande métropole de migrants, sur les natifs de la Méditerranée, demeure toute modeste.

Tableau 2 : Les populations d'origines méditerranéenne et égéenne à Istanbul (en pourcentage du total des non-natifs).

Régions/Années de recensement	1950	1980	1990
Marmara	7,86	7,94	6,01
Egée	2,30	1,83	1,63
Méditerranée	1,60	2,14	2,04
TOTAL	11,77	11,91	9,67

Source : Oyar BAYDAR, Istanbul Ansiklopedisi, 1994, Cilt.3, P. 407

- 27 En définitive, non seulement cette part est faible, mais elle semble aller en diminuant. De la sorte, quand on examine l'origine des cadres actuels des organisations professionnelles liées à la mer (comme la Chambre de Commerce Maritime) et des « Professions de la Mer » (transport maritime, pêche, tourisme) opérant à Istanbul, la provenance pontique domine de façon écrasante.
- 28 Cette prédominance semble influencer sur les stratégies déployées, en déterminant une espèce d'inclination ou de tropisme pontique. Par exemple, les responsables de la firme Ulusoy, qui pèse un poids important dans l'Association des Transporteurs Internationaux (UND) turcs sont des pontiques. En outre, un examen attentif des musiques ou des cuisines dominantes à Istanbul –quels que soient les hybridations et réinventions à l'œuvre– conduirait au même constat : celui d'une influence pontique et d'une influence centre-anatolienne écrasantes par rapport à l'influence méditerranéenne¹¹. Le *hamsi*, variété d'anchois, est incontestablement le poisson phare de la cuisine stambouliote : or c'est un poisson de la mer Noire.

C - Les Méditerranéens « non turcs » d'Istanbul

- 29 Depuis le début des années 1980, des Méditerranéens « étrangers » participent de manière irrégulière mais notable aux mobilités commerciales dites « à la valise » qui animent certains quartiers.

1 - Le retour des Maghrébins à Istanbul ?

- 30 On est en droit de parler de « retour » dans la mesure où du temps et au sein de l'Empire ottoman, les mobilités de fonctionnaires, de religieux, de militaires et de commerçants étaient importantes¹², entre les deux rives de la méditerranée. La présence des Maghrébins a regagné en visibilité et en intensité à partir du début des années dix-neuf cent quatre vingt, au moment où les entreprises turques ont commencé à investir les marchés maghrébins, dans des secteurs aussi divers que le bâtiment-travaux-publics, le tourisme, l'automobile ou la grande distribution alimentaire. Ces années correspondent aussi à la renaissance d'une « politique arabe » de la Turquie, intéressée par les pétro-dollars. Cette orientation de la stratégie commerciale turque à l'international semble avoir eu pour effet de stimuler un contre-courant, du Maghreb vers la Turquie, sous la forme d'un commerce à la valise (cf. Keyder, p.210), pratiqué dans le secteur de Laleli (au cœur de la péninsule historique d'Istanbul, entre les arrondissements d'Eminonu et de Fatih).

- 31 A compter de cette date, les enseignes arabes ont commencé à fleurir dans les rues des quartiers commerçants du centre d'Istanbul. Ayant connu un infléchissement au début des années 1990, à l'instar de celui des investissements turcs au Maghreb –surtout en Lybie, suite aux déboires des grands groupes de constructions turcs demeurés impayés¹³ - le commerce à la valise maghrébin semble connaître un nouvel essor depuis quelque temps (Péraldi, 1998). On a vu ainsi apparaître des centres commerciaux (*han* ou *i imerkezi*) spécialisés dans la clientèle arabophone du Maghreb¹⁴.
- 32 Les difficultés croissantes rencontrées par les commerçants maghrébins pour avoir un visa français, italien ou espagnol, semblent avoir joué dans cette réorientation des influx. Mais la police stambouliote -n'hésitant pas à criminaliser et stigmatiser cette « population » flottante à priori- s'inquiète du nombre croissant de « touristes » maghrébins tendant à rester au-delà des trois mois requis. A ces échanges principalement informels, qui sont le fait de « touristes », s'ajoutent des flux commerciaux plus officiels, à l'origine d'une présence maghrébine plus affirmée dans la métropole turque¹⁵.

2 - La timide réapparition des Grecs ?

- 33 Le rapprochement récent avec la Grèce, depuis les tremblements de terre de l'année 1999, a entraîné un accroissement des mobilités, entre les deux pays voisins, restées jusque là très réduites.
- 34 Ainsi, si l'on considère le nombre de touristes de nationalité grecque venus à Istanbul cette année 2000 -déjà plus de 20 000 selon certaines estimations ?-, on est en droit de parler d'un extraordinaire et inattendu essor. Attirés par les vestiges de l'orthodoxie constantinopolitaine -la proximité et le différentiel notable de coût de la vie mis à part-, ces touristes arrivent désormais en nombre par bus ou par avion. La simplification des modalités d'obtention de visa pour les Grecs -on parle même d'une suppression pure et simple- paraît être un signe supplémentaire de la réactivation des échanges entre Istanbul et la Grèce. En retour, les mobilités touristiques turques vers la Grèce connaissent un essor notable, sur fond de projets turco-grecs de collaboration pour le développement du tourisme en Egée.
- 35 La participation d'entrepreneurs grecs à la dernière grande « Foire Internationale du Tourisme et du Voyage de la Méditerranée Orientale », tenue à Istanbul en mars 2000, s'est d'ailleurs concrétisée par des accords dans ce sens¹⁶.
- 36 L'absence des Syriens ou des Egyptiens, qu'ils soient résidents temporaires¹⁷, hommes d'affaires ou touristes peut étonner. Si les Syriens sont plus portés vers le sud-est de la Turquie, le nombre de touristes égyptiens en Turquie est bien inférieur à celui des touristes turcs en Egypte¹⁸, malgré l'existence à Istanbul (Eyup) du quatrième lieu de pèlerinage de l'islam sunnite. En outre, les universités stambouliotes attirent moins d'étudiants que les universités cairottes, surtout leurs facultés religieuses, n'attirent pas d'étudiants turcs

3 - Le cas des Israéliens

- 37 Les flux israéliens vers Istanbul n'ont ni la même ampleur, ni la même signification que les flux maghrébins. Il s'agit cependant de flux touristiques -beaucoup moins massifs que ceux qui affectent les côtes méditerranéennes de la Turquie, particulièrement appréciées- et de flux d'hommes d'affaires et de techniciens, dans le cadre de la coopération et des bonnes relations turco-israéliennes.

- 38 Pour autant, au total, si l'on ne considère que le trafic de passagers, le nombre de bateaux en provenance des pays de l'ex-URSS (surtout des ports de Vovorossisk, de Sochi, de Sebastopol, d'Evoporia, d'Anapa, d'Odessa, de Simferopol et de Yalta) accostant à Istanbul, est plus de deux fois supérieur à celui en provenance de tous les autres pays, dont les pays méditerranéens. Pour les avions, la proportion est assez équivalente. En conséquence, -à l'instar des résidents- les « fourmis » (selon le terme d'A.Tarrius) qui participent à l'internationalisation informelle d'Istanbul sont moins méditerranéennes que pontiques, caucasiennes, balkaniques ou eurasiennes, pour l'instant.

III - La Méditerranée (re)conquise par les échanges et par l'Europe ? A - Istanbul, port (ou ! complexe de ports) méditerranéen ?

- 39 Rappelons d'abord que si la Turquie réalise l'essentiel de son commerce extérieur de marchandises par voie maritime, plus de la moitié de ses échanges maritimes se fait par l'intermédiaire de pavillons étrangers, notamment grecs ... Sachant que les ports de la mer de Marmara, au premier rang desquels Izmit, assurent près de la moitié du trafic international, commercial turc, -46% en tonnage et 45,9% en nombre de navires-, la part d'Istanbul doit être relativisée.
- 40 Pour autant, en ce qui concerne les conteneurs, les ports du Grand Istanbul sont en bonne position, même si Izmir totalise dorénavant un nombre de conteneurs chargés et déchargés supérieur à celui de Haydarpaia, principal port-conteneurs d'Istanbul (tab.4 et tab. B en annexe). Mais si l'on rattache à Istanbul Derince (voire Baandirma ?), la supériorité stambouliote est maintenue. Cependant, comme le soulignait déjà en 1996 le Directeur du port de Marseille en visite à Istanbul¹⁹, la capacité et le rendement du port-conteneurs de Haydarpaia sont faibles par rapport aux grands ports de l'ouest « méditerranéen » : huit conteneurs par heure, contre vingt-cinq dans les grands ports internationaux.²⁰.

Tableau 3 : Le trafic des ports d'Istanbul (au sens étroit) en 1998 : indicateurs

Au chargement/embarquement	
Nombre de conteneurs pleins ou vides	131 810
Nombre de passagers	161 040
Tonnes de marchandises-cargo	1 559 845
Au déchargement/débarquement	
Nombre de conteneurs pleins ou vides	188 114
Nombre de passagers	152 395
Tonnes de marchandises-cargo	13 512 388
Nombre total de navires	15 374

Tableau 4 : Le trafic de conteneurs dans les ports turcs « méditerranéens » entre 1994 et 1998

Ports	Années	Nombre de conteneurs chargés ou déchargés
Haydarpaia(Istanbul)	1994	132 648
	1995	188 578
	1996	235 645
	1997	230 211
	1998	221 881
Kumport (Istanbul)	Ligne lancée en 1999	?
Derince(Grand Istanbul)	1994	2 885
	1995	3 393
	1996	12 300
	1997	9 554
	1998	4 638
Mersin	1994	93 766
	1995	106 595
	1996	127 234
	1997	181 313
	1998	161 385
Skenderum	1994	60
	1995	694
	1996	62
	1997	116
	1998	444
Zmir	1994	198 663

	1995	221 493
	1996	250 114
	1997	274 353
	1998	281 001
Bandirma	1994	2 663
	1995	1 116
	1996	493
	1997	291
	1998	447

Source : Deniz Ticaret Odasi (Chambre de Commerce Maritime), 1999 p.112

- 41 D'autre part, si l'on considère les grandes lignes régulières de transport en roll-off/roll-on, on constate que la plus importante en terme de nombre de camions transportés (et de fréquence) est la ligne méditerranéenne Haydarpaia (Istanbul-Trieste). Mais Trieste fait davantage figure de relais vers l'Europe du nord et du centre -et en premier lieu vers l'Allemagne, premier partenaire commercial- que vers les pays méditerranéens (annexe, tab C), comme le confirment les arguments avancés par la compagnie promotrice d'une nouvelle ligne régulière, hebdomadaire, Istanbul-Trieste, lancée en juin 1999.
- 42 Néanmoins, le nom donné au dernier porte-conteneurs acquis par la grande compagnie de transport turque « UND Ro/Ro » en septembre 2000, « Akdeniz : Méditerranée » a été interprété comme un indice du renforcement de l'orientation méditerranéenne des échanges stambouliotes. Quoi qu'il en soit, on ne peut manquer d'être frappé par l'indigence des relations commerciales d'Istanbul avec les ports de l'est de la Méditerranée, qu'il s'agisse de Beyrouth, Alexandrie ou même Tel-Aviv (alors même qu'Israël fait figure de partenaire privilégié dans la région).

Tableau 5 : Les passages de navires commerciaux par le Bosphore en 1998

Pays ou pavillons	Total des bateaux	Pourcentage faisant une escale à Istanbul
Russie	6 061	49%
Ukraine	5 034	54%
Malte	4 666	26%
Syrie	2 203	7%

Panama	1 094	16%
Bulgarie	1 053	24%
République de Chypre	1 164	0%
Grèce	829	11%
Roumanie	682	8%
Liban	438	9%
Honduras	415	23%
Libéria	324	17%
Total(*)	25 304	33%

(*) Ce total comprend l'ensemble des pays répertoriés, et non pas seulement les plus importants, qui figurent sur le tableau ci-dessus.

43 Par ailleurs, le tableau relatif au trafic dans le Bosphore (tab.5) montre à la fois une augmentation générale du trafic (par rapport au début des années 1980 ; cf. annexe, tab E), et surtout par la part modeste des pavillons méditerranéens²¹ qui dans l'ensemble se contentent d'emprunter le Bosphore et ne font pas d'escale à Istanbul. Ainsi, seuls 7% des bateaux syriens, quatrièmes utilisateurs non-turcs du Bosphore, font une escale à Istanbul en 1998.

44 Tout ceci conduit à relativiser la méditerranéité maritime d'Istanbul, dont le site est traversé et utilisé par des navires en grande majorité non méditerranéens. Le cas le plus extrême est celui des pavillons (sud) chypriotes, qui, pour des raisons évidentes, évitent l'escale stambouliote. Les ports d'Istanbul ont donc une capacité très faible à capter le trafic empruntant le Bosphore, notamment celui en provenance de pays méditerranéens. En conséquence, l'avant-port stambouliote est beaucoup plus pontique (russe et ukrainien ; cf. tab D en annexe) que méditerranéen.

B - La récente et timide réorientation des échanges vers la Méditerranée ? 1 - Une orientation désirée par les acteurs politico-économiques

45 En effet, quand on considère le discours des décideurs (politiques²² ou économiques) d'Istanbul, on note depuis quelques années un souci affirmé de réancrer au monde méditerranéen, et plus spécialement sud-méditerranéen, la métropole turque. Cette volonté cache à notre sens une double stratégie : renouer avec des pays issus de l'empire ottoman –et c'est clairement le discours des responsables « islamistes »²³ d'Istanbul- d'une part, et s'arrimer à l'Union Européenne, via la Méditerranée, d'autre part. Se dessine dès lors un consensus entre des postures politiques très différentes par ailleurs, dans le sens d'une réorientation méditerranéenne d'Istanbul .

2 - De fait, pour Istanbul, la Méditerranée reprend un sens en tant qu'elle est le vecteur essentiel et incontournable des échanges – plus de 60% du commerce extérieur turc, total, en valeur – avec l'Union Européenne

- 46 A ce titre, l'arrimage de l'économie turque à l'économie européenne -confirmé par l'accord d'union douanière en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1996- ouvre Istanbul à l'horizon méditerranéen.
- 47 L'Italie est un des principaux partenaires commerciaux de la Turquie, depuis les années 1930 en fait, le quatrième après l'Allemagne, les Etats-Unis et la Grande-Bretagne (tab. A en annexe), et l'Espagne²⁴ paraît depuis quelques années affirmer sa volonté de compter parmi les partenaires privilégiés de la Turquie, en jouant sur une commune méditerranéité²⁵.
- 48 La livraison en juin 1999 à l'Espagne d'un navire spécialisé dans le transport des matières chimiques -d'une valeur de 14 millions de dollars US- construit dans les chantiers navals stambouliotes de Desan, a été célébrée par une spectaculaire et pompeuse cérémonie, conçue pour marquer le développement des échanges entre les deux pays²⁶. en ce qui concerne le volume des échanges avec la Grèce, s'il demeure très réduit, il ne s'en accroît pas moins rapidement sous le coup d'initiatives impensables quelques années auparavant.
- 49 Ainsi le protocole signé en octobre 2000 entre la Chambre des Métiers de Thessalonique et d'Union des Chambres d'artisans et de Commerçants peut-il être cité en exemple. Le renforcement des liens de proximité entre Istanbul et Thessalonique a même été présenté comme une solution aux difficultés rencontrées par les petites entreprises d'Istanbul, suite à la crise russe²⁷.
- 50 De même, le développement des échanges avec les « Pays Tiers Méditerranéens » concourt aussi à cette réouverture méditerranéenne d'Istanbul (tab 7). Les hommes d'affaires turcs -et tout particulièrement stambouliotes- ont repris la route vers le sud-ouest et le sud de la Méditerranée, comme l'atteste le développement des échanges officiels avec la Tunisie (tableau. F en annexe) et l'Algérie notamment (des contrats gaziers ont été signés avec cette dernière depuis le milieu des années 1980)
- 51 La Libye et la Tunisie²⁸ font figure de principaux partenaires, bien que les échanges avec le premier pays soient sujets à de fortes irrégularités. Si des négociations sont en cours avec l'Egypte²⁹, le volume du commerce entre l'Egypte et la Turquie, les deux principaux pays du bassin oriental de la Méditerranée demeure infime. Quant aux échanges avec Israël, s'ils connaissent un essor remarquable depuis les accords de 1995-1996 (tab. 9), ils concernent peu Istanbul, mais davantage le sud-est et le centre anatolien. Ceux avec Malte, enfin, se limitent pour l'instant à une volonté de collaboration dans le secteur touristique et dans celui des transports maritimes³⁰.
- 52 Pour autant ce commerce officiel avec *les pays méditerranéens*, même les pays frontaliers de la Turquie demeure étonnamment faible (tab.7. Voir aussi tab. A). Les voisins méditerranéens de la Turquie ne représentent qu'un cinquième du commerce transfrontalier turc, qui lui-même ne représente qu'un dixième du commerce extérieur total de la Turquie (tab 8).

Tableau 7 : Les importations turques en provenance des pays tiers méditerranéens (1973-1990), en millions de dollars US

Pays exportateur	1973	1978	1982	1987	1990	1999
Egypte	0,2	32,1	13,1	12,6	18,9	

Algérie	-	0,4	8,7	131,9	88,8	
Liban	-	15,7	2,4	7,6	3,6	
Libye	-	212,6	658,1	305,7	263,3	
Maroc	-	8,8	121,6	73,3	21,4	
Syrie	-	47,2	17,7	5,1	34,2	307
Tunisie	1,6	10,8	55,5	52,1	20,3	
Total	1,8					

Tableau N. 8 : Le commerce frontalier méditerranéen de la Turquie en 1999

Pays	Importation en milliers de dollars	Exportation en milliers de dollars
	US\$	US\$
Syrie	307 002	232 210
Grèce	303 031	406 794
Total du commerce frontalier turc	3 915 613	1 619 190
Total de l'ensemble du commerce turc	40 687 270	26 588 612

Source : *Cumhuriyet*, Istanbul, 26/10/200, p.13.

Tableau 9 : Le commerce turc avec Israël (en millions de dollars US)

Année	Exportations turques en valeur	Exportations turques vers Israël
1992	80	114
1993	92	134
1994	163	127
1995	261,5	179

1996	243	196
------	-----	-----

Source : Amikam Nachmani, 2000, p.152

C - L'ouverture à l'Europe occidentale et l'impératif méditerranéen

- 53 Le développement de la conscience méditerranéenne turque et spécifiquement stambouliote nous paraît étroitement lié à l'évolution des relations entre la Turquie et l'Europe. Par conséquent, on peut dire que les liens multiformes avec l'Europe ont amené la Turquie à redécouvrir la Méditerranée comme une mer faisant médiation avec l'Union européenne, partenaire essentiel. Parallèlement, la Turquie a intégré la politique méditerranéenne de l'Europe, depuis 1975, et commence à jouer son identité méditerranéenne, partielle et reconstruite, certes, mais incontestable, dans ses relations avec l'UE.
- 54 Pour autant, le sommet euro-méditerranéen -dans la série de ceux périodiquement organisés depuis 1995 dans le cadre de la politique méditerranéenne de l'UE-, qui s'est déroulé en Turquie (novembre 1999) ne s'est pas tenu à Istanbul, mais à Antalya, dont la méditerranéité paraît plus évidente.
- 55 A une échelle régionale, la visite officielle à Athènes du maire d'Istanbul en septembre 1999³¹, à la suite des tremblements de terre ayant affecté dans un intervalle de temps rapproché les deux métropoles, peut être interprétée comme le premier pas vers un rapprochement plus concret entre la Turquie et le pays européen le plus proche de cette dernière.
- 56 L'action, plus visible depuis quelques mois, d'un influent « conseil d'hommes d'affaires gréco-turcs », semble aussi aller dans le sens d'un développement des coopérations économiques entre les deux pays : le maire d'Athènes était d'ailleurs à Istanbul en février 2000, à la double invitation du maire d'Istanbul et de ce Conseil, impliquant les Chambres de Commerce des deux métropoles.

D - L'impératif touristique stambouliote et la Méditerranée forcée

- 57 En dernier lieu, on peut faire l'hypothèse que « le pari » fait sur le tourisme par les différents gouvernements turcs depuis 1981 a eu pour effet de *méditerranéiser* Istanbul, tant le discours promotionnel a tendu à associer Istanbul à la Méditerranée chère à l'imaginaire touristique de la clientèle visée. Depuis cette époque d'ailleurs, les grands hôtels s'ornent de végétation supposée méditerranéenne -palmiers surtout-, comme pour renforcer l'identité méditerranéenne paysagère d'Istanbul.
- 58 De même, Istanbul est devenue une escale pour les grandes croisières périphériques méditerranéennes, organisées par des sociétés occidentales : les énormes bâtiments comme le *Grand Princess*, depuis mai 1998, qui accostent aux quais de Salıpazarı (Karakoy) -à l'articulation entre la Corne d'Or et l'entrée du Bosphore-, constituent désormais un sujet d'attraction et tendent à mieux intégrer Istanbul dans l'imaginaire et les pratiques touristiques méditerranéens.
- 59 Par ailleurs, même dans le domaine du tourisme de congrès, en dépit d'ambitions internationales et d'atouts certains, la place d'Istanbul ne peut prétendre rivaliser avec Nice, Cannes ou Barcelone
- 60 De plus, le grand festival de cinéma de Turquie -dit « de l'Orange »- n'a pas lieu à Istanbul, mais à Antalya, sur la côte méditerranéenne.

Conclusion

- 61 À l'épreuve de la réalité des mobilités et des échanges actuels, les fausses allégeances et assignations dont Istanbul est l'objet sont à peu près tombées. En définitive, il apparaît que la *méditerranéité* d'Istanbul -qui n'a rien de naturel- est issue d'une reconstruction conjoncturelle (pour ne pas dire opportuniste³² assez récente et largement initiée de « l'extérieur »).
- 62 Si pour la majorité des Turcs Istanbul n'appartient pas à leur Méditerranée, l'Europe occidentale (et la politique euro-méditerranéenne de la CEE, puis de l'UE, notamment), les flux touristiques ont en quelque sorte poussé la capitale économique de la Turquie à se réinventer cette identité à petite échelle, en puisant dans son passé... éminemment riche.
- 63 Ce n'est pas parce que la flotte méditerranéenne de l'OTAN mouille régulièrement à Istanbul, qu'Istanbul est une métropole méditerranéenne : le regard américain sur Istanbul, un peu distant et approximatif, ne doit pas nous conduire à occulter certaines évidences.

BIBLIOGRAPHIE

AHNISH Faraj A. (1993), *The International Law of Maritime Boundaries and the Practice of States in the Mediterranean Sea*, Oxford : Clarendon Press, 415 p.

AKTEN N ; (1994), *Istanbul Ula Iiminda Denizden Yararlanma*, Istanbul, TO, 131 p., TO Yayin N. 1994-29

ALIBONI R (1998), « Confidence-Building, Conflict Prevention and Arms Control in the Euro-Mediterranean Partnership », *Perceptions*, Ankara, pp.6-8

ANTOINE S ; (1993), 18 pays riverains dans un même bateau ? Le souci de l'environnement et du développement durable, « *La Méditerranée Assassinée* », *Peuples Méditerranéens*, N°62-63, pp. 255-277

BAGIS A ; I ; (dir) (1992), *Actual situation and prospects of Turkey's bilateral relations with Israel, Potential and opportunities*, Ankara, Friedrich-Nauman fondation in Turkey (7 contributions).

« BALIK » (numéro spécial « Poissons », *Istanbul Dergisi*, N°32, janvier 2000.

BAZIM M ; (1996), « La protection de l'environnement, enjeu régional pour la Méditerranée orientale ? » In : THOBIE J. PEREZ R ; et alii (coord.) (1996), *Enjeux et rapports de force en Turquie et en Méditerranée orientale*, Varia Turcica XXVIII, IFEA (Istanbul), l'Harmattan (Paris), pp.27-32.

BEAUGE G ; (1993), « Les entreprises turques au Moyen-Orient arabe », I : Picard E ; (sous la dir.) (1993), *Nouvelle dynamique au Moyen-Orient. Les relations entre l'Orient Arabe et la Turquie*, pp. 97-102.

BENSIDOUNI I ; & CHEVALIER A ; (1996), *Europe-Méditerranée : le pari de l'ouverture*. Paris, Economica, « CEPII », 176 p.

« Boiazlar'da 100 %ilyon Ton Gaz ve Ham Petrol ta Iinacak », *Deniz Ticareti*, Yıl 16, mayis 1999, Istanbul, DTO.

- BOZKURT M. (1995), *Die Beziehung der Türkei zur Europäischen Union*, Berlin, P. Lang.
- BROWN K. & WATERHOUSE R (éd.), *Istanbul un monde pluriel*, Méditerranéennes 10, Paris, 1997-98
- BRUMMETT P. (1994), *Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the age of Discovery*, New-York, State of New-York University Press, SUNY (Series in the Social and Economic history of the Middle East), 285 p.
- Chamber of Shipping, (1998), *Turkish Shipping Sector Report'97*, Istanbul, 37p.
- Chamber of Shipping (1999) *Turkish Shipping Sector Report'98*, Istanbul, 50 p.
- CHENAL A. (1995), « La Turquie et le monde arabe », In BILLION, D. (sous la dir.) : *Le rôle stratégique de la Turquie*, Paris, IR'IS, 1995, 141 p. pp.65-80.
- COPEAUX E. (1993), « la coscienza geopolitica tirca attraverso le carte storiche », Limes, Rivista italiana di Geopolitica, Rome, N°4, pp.249-259.
- COUTAU-BERAGIE H. (1987) : « Mare Nostrum : esquisse d'une géostratégie de la Méditerranée », Hérodote, N°45, 31-59.
- DAICI YILMAZ KAPTAN (1999), « Turk Bo_azlar'ında Gemi Trafi ii » (le trafic des bateaux dans les détroits turcs), Deniz Ticareti, Yıl 15, Mayıs 1999, Istanbul, IDO.
- DEMIR H. AKAR R. (1994), *Istanbul'un Son Sûrgunleri*, Istanbul letuim, 230. p
- Deniz Ticaret Odasi (chambre de commerce maritime) (1999), 1998, *Deniz Sekoru Raporu*, Istanbul, 247 p.
- IDOIANAY H. (1997) *Géographie humaine de la Turquie*, Ankara, Ministère de l'Education Nationale, série «éducation », 539 p. (1^{ère} éd. 1995) (en turc).
- EREL A. et alii (1998), *istanbul ulaiminda acil eylem plani*, Istanbul, ITO Yayin N. 1998-42/43. (BU : Gov. Doc. HE 268.25.27.18.1998, vol. 1).
- GENTELLE P. (1995), « A propos de la Méditerranée : de la géo à la néographie », *L'espace Géographique*, N° 3, pp.203-208.
- GURPINAR M. « Marmara bir denizdir eskiden » (la Marmara était une mer, naguère », *Istanbul Dergisi*, janvier 2000, N°30, pp 116-123.
- GROG G (1998), « la Turquie et l'option atlantique », *Revue d'études du Monde Musulman et de la Méditerranée*, 50/4, Aix-en-Provence, pp.183-197.
- ILKIN S (1993), « Les relations financières et économiques de la Turquie avec les pays arabes », in : Picard E. (1993), *Nouvelle dynamique au Moyen- Orient. Les relations entre l'Orient arabe et la Turquie*, Paris, L'Harmattan, pp.78-96.
- NAN Y. (1995), *Turk Boazlarinin Siyasal ve Hukuksal rejimi* (régime politique et juridique des détroits turcs), Ankara, Turhan Kitabevi, 132 p. *Istanbul ve Marmara Limanlari*, Master Plan Raporu, sd. Istanbul, BU, 4 vol.
- « Jeter les bases d'un dialogue euro-méditerranéen », Arabies, juillet-août 1995, pp.30-31.
- KALEIASI B. (1994) « Les relations entre la Turquie et l'Union européenne », Ayna, Istanbul, N°3-4, pp.19-22.
- KANCAL S. (1997), « La Turquie méditerranéenne : affirmation régionale et ouverture internationale » communication au colloque d'Antalya, septembre 1997, non publiée.

- KARAOSMANOGLU A. (1985), « La région sud-est de l'OTAN », *Revue internationale de Défense*, 10/1985, pp.1569-1576.
- KEYDER C (2000), « İki semtin hikâyesi : Laleli ve Arnavutkoy » in KEYDER C. *Istanbul, Küresel ile Yerel Arasında*, İstanbul, Metis, pp.206-221
- KITSIDIS D . (1996), *l'Empire turco-grec*, İstanbul, letiim (en turc)
- MANTRAN R. (1996), *Histoire d'Istanbul*, Paris, Favard, Coll. »histoires des Grandes Villes du monde », 382 p. (voir surtout pp.25-40).
- MOTTA G. (1998), *I Turchi, il Mediterraneo e l'Europa*, 443 p.
- NAHMANI A. (1999), « A triangular relationship : Turkish Israeli cooperation and its implications for Greece », *Cahiers d'Etudes sur la Méditerranée et le Monde Turco-Iranien*, N°28, juin-décembre 1999, pp. 149-162.
- ORFEI G. (1993), « Kastelorizo, enclave marittima fra due continenti », *Limes*, N°4, pp. 261-262.
- OULD AOUDIA J. (1996), « Enjeux économiques de la politique euro-méditerranéenne », *Monde arabe Maghreb-Machrek*, N° 153, pp. 24-44.
- OZAKSOY S. (1994), *İstanbul Boazındaki transi Deniz Ta_ımacılı_ı Bu Ta_ımacılı in Boiaza ve marmara Debizi'ne Olan Etkileri, U deniz Bilimleri ve letmeceli ii Enstitüsü, (Yüksek Lisans Tezi, dir Mater B.)*.
- OZKAN R. (1998), *Türkiye'Nin deniz Ve Denizcilik Sorunları İstanbul : Deniz Ticaret Odası*.
- PERALDI M. (1998), « le cycle algérien dans Laleli morose », lettre d'information de l'observatoire urbain d'Istanbul, *Istanbul IFEA-G Dumezil*, N°14, pp.19-22.
- PEROUSE J.F. (1995), « la population turque en 1994 : dynamiques, perspectives et tensions », *Méditerranée*, 1995, N°1-2, pp.71-80.
- PEROUSE J.F. (1997) « La mer blanche » des Turcs, ou en quoi la Turquie est-elle aussi méditerranéenne ? « , *Hérodote*, Paris, N°90, pp.1663-177.
- PICARD E. (sous la dir.) (1993), *Nouvelle dynamique au Moyen-Orient. Les relations entre l'Orient Arabe et la Turquie*, Paris, l'Harmatta, 214 p.
- SEVIL R M. (1996), *An investigation of transportation risks in the Istanbul strait*, 92 p., Thesis (MS), Institute of G.S. in Scand Eng..
- SOYSAL I (1994-5), « Regime of passage through the turkish straits set up by the 1936 Montreux Convention and some current crucial problems unforeseen 58 years ago », *Turkish review of balkan Studies*, İstanbul, OBIV, N.43-54.
- SOYSAL M. : « Denizde Co_ılcılık » (Pluralisme dans la mer), *Hurriyet*, 28/04/93.
- Stratégies en Méditerranée*. Strasbourg, Conseil de l'Europe, 1995 108p.
- EHSUVAROILU H. (1965), *Deniz Tarihimize ait makaleler (articles sur notre histoire maritime)*, İstanbul, T.c. Deniz Basımevi, 379 p.
- « Tai imacilikta cei itlendirmeiart » la nécessaire diversification dans le domaine du transport), *Ekonomist*, İstanbul, 4 juin 2000, p.26
- THOBIE J.PEREZ R. KANCAL S. (coord.) (1996) *Enjeux et rapports de force en Turquie et en Méditerranée orientale*, *Varia Turcica XXVIII*, IFEA (İstanbul), L'Harmattan (Paris), 490 p.
- « Türkiye'de Denizcilik », *TU Vakıf Dergisi*, İstanbul, N. 21, 1996, pp.6-81.

VERGIN N. (1996), « Présence et identité de la Turquie en Méditerranée orientale », In : Thobie, J. Perez, R & Kancl, S ; (coord.), 1996 : Enjeux et rapports de force en Turquie et en Méditerranée orientale, Varia Turcica XXVIII, IFEA (Istanbul), L'Harmattan (Paris), pp. 19-26.

VILLEPIN X ; PENNE G., de LA MALENE C. « les tentations de la Turquie », Les rapports du Sénat, N° 292, 1995-96, Commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées, 50 p.

« Yeni yollarin hayat verecei i bolgeler » (Les régions que de nouvelles routes vont animer), Hurriyet, 7/8/1997.

YERASIMOS S. (1984) « Le conflit de la mer Egée », Hérodote, N.32 (« Géopolitiques de la mer »), 123-143.

YERASIMOS S., ARTUNKAL, T. « La Turquie : permanences géopolitiques et stratégies nouvelles vers le Proche et le Moyen-Orient », Hérodote, N. 29-30, pp.253-281.

« Zeyport stanbul'a Yakian Yolcu Termaline Doiru » (Vers le terminal passagers adapté à Istanbul », Deniz Ticareti, Istanbul, avril 1999, pp.10-14.

ANNEXES

Annexe I

Tableau A : Les principaux partenaires commerciaux de la Turquie en 1997

Pays	Part des exportations (en% de la valeur totale)	Part des importations
Espagne	20,3	15,9
Espagne	7,7	8,8
Espagne	6,4	5,8
Espagne	5,8	9,3
Fédération de Russie	5	4,7
Espagne	4,5	6,6
Pays-Bas	3,3	3,1
Espagne-Espagne	2,5	2,6
Espagne	1,9	2,8
Algérie	1,8	

Source : Deniz Ticarte Odasi (Chambre de Commerce Maritime), 1999, pp.97-98

Annexe II

Tableau B : Les ports du grand Istanbul

Nom	Localisation	Spécialisation
Haydaria	Kadikoy	Porte-conteneurs
Salipazari	Beyoïlu	Cargo et passagers vers mer Noire
Kuruçe me	Beikita	Port passagers
Stiniye	Sariyer	Port passagers
Sarauburnu	Eminönü	Port passagers
Zeyport (créé en 1998)	Zeytinburnu	Port pour passagers et cargos
Ambarli Liman Kompleksi (dont Kumport, port privé). Fondé en 1991	Avçılar	Porte-conteneurs et cargos
Darica	Gebze	Ferry et passagers
Derince (Izmit) Hereke, Yarımca (Izmit)	Izmit	Porte-conteneurs

Annexe III

Tableau C : Les grandes lignes méditerranéennes de transport maritime Roll-on/roll-on au départ de la Turquie

Lignes	Capacité (en nombre de camions)	Nombre de camions transportés par an	Fréquence	Temps du trajet
Haydarpaia-Trieste	130	40 302	Tous les jours	72 heures
Kumport-Trieste (Cie UND RoiRo)(34)	140		1 fois par semaine	72 heures
Ceimei -Trieste	120	5 300	2 fois par semaine	60 heures
Tekirdai-Trieste			2 fois par semaine	
Ceimei -Bari	35		4 fois par semaine	45 heures
Ceimei - Ancona				

Ceimeï- Brindisi	70		Tous les jours	40 heures
Mersin-Famagouste	20		6 jours par semaine	8 heures

Annexe IV

Tableau D : Nombre de bateaux de commerce, entrants et sortants « manipulés » dans les ports turcs en 1997, par pavillon

Principaux pavillons	Bateaux sortants	Bateaux entrants
Turquie	8 722	8 984
Russie	3 122	3 175
Ukraine	2 428	2 478
Malte	1 975	1 941
Chypre-Nord	1 717	1 728
Grèce	1 342	1 357
Panama	960	963
Syrie	490	492
Allemagne	451	436
Bulgarie	415	396
Libéria	361	366
Honduras	255	260
Italie	238	247
Liban	235	237
Azerbaïdjan	210	220
Egypte	64	63
Total	26 973	26 973

Source : Deniz Ticaret Odası (Chambre de Commerce Maritime), 1999, pp.106-107

Annexe V

Tableau E : Les principaux pavillons étrangers des bateaux de commerce passant par le Bosphore en 1983

Pays ou pavillons	Bateaux se rendant dans un port du Bosphore	Bateaux transitant	Total des bateaux	Tonnage total (en tjb)
URSS	787	7 996	8 783	53 262 168
Grèce	495	1 353		

NOTES

1. - Pour un exemple récent -par ailleurs intéressant- d'annexion a-critique d'Istanbul à la Méditerranée, cf. Brown K ; & Waterhouse R(éd), « Istanbul, un monde pluriel », *Méditerranéennes* 10, Paris 1997-1998, p. 77 : « Notre choix s'est porté, encore une fois, sur une ville méditerranéenne, Istanbul.... »
2. - On sait que dans les langues turques anciennes, les points cardinaux étaient désignés par des couleurs (d'où la mer Noire, aussi)
3. - Cf. M . Balard(1996), « Les Génois à Péra (XII-XVème siècles), Lettre d'information de l'OUI, Istanbul/IFEA, N°9, pp 16-20
4. - Cf ; John Freezy(2000), Galata, Istanbul, *Archeology 1 Art* publication,61p
5. - Cf. « Bir Neo-Levantenin Not Defterinden » (du carnet de note d'une néo-levantaine), *Radikal*, Istanbul, 10/11/2000, p.4
6. - Cf Giovanni Scognamillo, « Etre Levantin à Istanbul », in : Brown K & Waterhouse R (éd.), Istanbul, un monde pluriel, *Méditerranéennes* 10, Paris 1997-1998. / Le grand-père de cet auteur qui vit encore à Istanbul, était napolitain et une autre partie de sa famille, d'origine grecque.
7. - Cf. « Marmara'da yuzmek riskli » (il est dangereux de nager dans la mer de Marmara, Yeni Gundem, Istanbul, 12/7/2000, p.2 ou « Denizi kirleten gemiye af yok » (pas de pardon pour l'eau qui pollue la mer), Sabah_stanbul, 14/10/1998, p.4 ou « Marmara Karardi »(la mer de Marmara est noircie), Zaman, Istanbul, 30/112/199, p.3, ou « Istanbul'da deniz bitti » (la mer à Istanbul, c'est fini), Cumhuriyet Hafta, 16-22/06/1995, p.7
8. - Ou d'une association locale comme la « Plate-forme des Volontaires de l'Environnement SOS Istanbul »
9. - Même si ce traité excluait nommément les orthodoxes d'Istanbul de « l'échange de population » sur critères religieux entre Grèce et Turquie.
10. - Autrement dit « Galata », où le taux de vacance des logements est très élevé.
11. - Sur les aspects spécifiquement culinaires, on peut se référer à : Ali Sirmen, « Istanbul de l'aubergine, l'aubergine d'Istanbul » à Sami Zubida, « Foods for thought » et à M ;-H Sauner-Nebio-Lu, « Ravioli à la Topkapi », in Brown K. 1 Waterhouse R (éd.), Istanbul, un monde pluriel, *Méditerranéennes* 10, Paris, 1997-1998, respectivement,pp. 428-433, et pp.444-448

12. - Cf. A. Tunger-Zanetti(1996), *La communication entre Tunis et Istanbul, 1860-1913 : province et métropole*, Paris, L'Harmattan, coll. « Histoires et Perspectives Méditerranéennes », 300 p.
13. - Cf. « Libya bitti, yaiasin Rtiyopa » la Libye c'est fini, vive l'Ethiopie, Cumhuriyet, 03/01/1997.
14. - Centres commerciaux possédés par des Turcs arabophones, originaires du sud-est du pays, souvent kurdes par ailleurs.
15. - La célébration du 13^{ème} anniversaire de l'association des Tunisiens d'Istanbul, le 13 Novembre 2000, a d'ailleurs été l'occasion de prendre la mesure de cette présence ; cf. Hurriyet-Istanbul, 14/11/2000, p.4
16. - Cf. Cumhuriyet, Istanbul, 17/2/2000, P.11
17. - Mis à part en ce qui concerne les Egyptiens, quelques descendants de membres ou de partisans de la famille royale d'Egypte, installés pour partie en Turquie après 1956
18. - Depuis quelques années en effet, l'Egypte fait figure de destination, relativement proche, peu onéreuse pour les couches aisées turques, de plus en plus tentées par le tourisme international.
19. - Franzilar limanlarimiza talip oldu » (Les Français ont des exigences pour nos ports), Milliyet, Istanbul, 30/05/1996.
20. - A compter de 2001, la Turquie comptera un nouveau port pour conteneurs, ouvert sur la Méditerranée, celui de Tekirdai -dénommé Akport-, au nord de la mer de Marmara.
21. - Si l'on exclut le cas atypique de Malte, pourvoyeur de pavillons de complaisance.
22. - Cf. entretien avec un Secrétaire général Adjoint de la Municipalité Métropolitaine d'Istanbul, janvier 2000.
23. - Au pouvoir depuis mars 1994 ; par « islamistes » nous entendons simplement des politiciens qui instrumentalisent la référence à l'Islam dans leur stratégie de conquête et de conservation du pouvoir. Ce faisant, ils reconstruisent un imaginaire méditerranéen de l'Islam turc.
24. - Pour les efforts déployés du côté espagnol en direction des entrepreneurs turcs, après la foire « Expotecnia » qui s'est tenue à Istanbul en juin 2000, voir le site Internet récemment mis en place : www.ispanyaticaret.org.tr
25. - A l'inverse, les gouvernements et entrepreneurs turcs, dans leurs relations avec leurs partenaires méditerranéens, européens, commencent à évoquer cette commune appartenance ; ainsi au moment le plus critique de l'affaire Ocalan, (en novembre 1998, le porte-parole des affaires étrangères turques s'est adressé au gouvernement italien en disant : « Nous sommes un pays de la Méditerranée et vous nous ressemblez ».
26. - Cf. Deniz ticareti, juillet 1999, pp.10-13
27. - Cf. »Istanbul-selanik 130 iikplunda i. ibirli ii » (Collaboration dans 130 branches d'activité...), Hurriyet Istanbul, 14/10/2000.
28. - Cf. Ibad, avril, 1998, pp.18-19. De même, en mai 1998, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Tunis a organisé une mission d'hommes d'affaires de Tunis à Istanbul, en collaboration avec la chambre de commerce d'Istanbul ; cf. *La Presse*, Tunis, 22/04/1998.
29. - Afin de faire de la Turquie un relais pour l'exportation de gaz égyptien, par gazoduc, vers les marchés européens ; cf. Hurriyet, 12/11/2000, p. 91 Cumhuriyet, 03/02/2000, p.7
30. - Cf. Hurriyet, 14/12/1999, p.8.
31. - Cf. Sabah, Istanbul, 223/09/199, p.3

32. - On rejoint par là, plus laborieusement, les pénétrantes remarques de l'écrivain turc Orhan Pamuk : « (...) I saw Istanbul as non-Mediterranean city. The Mediterranean, somewhere far to the south belonged to people quite different from my own (...) Mediterranean identity is a concoction like all so-called identities (...) » Cf. "The White Sea is azure", in : Brown & Waterhouse R (éd), Istanbul, un monde pluriel, *Méditerranéennes* 10, Paris, 1997-1998, pp.487-491

RÉSUMÉS

L'intégration d'Istanbul à la Méditerranée est ici interrogée à la lumière des flux migratoires, commerciaux et culturels, en faisant table rase des images convenues, qui contribuent trop souvent à mal appréhender la véritable aire de rayonnement, actuelle, d'Istanbul. En effet, si par le passé Istanbul était franchement tourné vers la Méditerranée, de nos jours, cette orientation est moins évidente et mérite en tout cas d'être discutée. La seule Méditerranée qui existe pour Istanbul est en fait la Méditerranée lointaine, nord-occidentale (c'est-à-dire européenne). Au terme de notre examen, on découvre en fait une métropole « hémiplegique » avec une face active vers la mer Noire et une face encore peu active vers la Méditerranée surtout la Méditerranée proche. Un des enjeux des années à venir pour la principale métropole de la Turquie devient dès lors son réancrage à la Méditerranée orientale et méridionale.

This paper focuses on the concrete ties-particularly in terms of migrations and commercial relations-between Istanbul and the Mediterranean, so as to criticize the common idea of an obvious Istanbul's belonging to the Mediterranean. In fact, the actual metropolisation process tends to polarize Istanbul rather on the Black Sea and the far Mediterranean, than to the near Mediterranean (near, both in cultural and geographical aspects). Mediterranean doesn't exist at all for Istanbul, as a global and integrated entity, making sense in itself. The only Mediterranean seems to be European Mediterranean. In this regard, one of the main purposes for Istanbul in the next years could be its urgent reintegration in the near Mediterranean.

AUTEUR

JEAN-FRANÇOIS PÉROUSE

Université de Toulouse II. Observatoire Urbain d'Istanbul