

In : Vincent Moriniaux (dir.), *La Méditerranée en questions*, Paris : Editions du Temps, 2001, pp. 343-376.

La Turquie et la Méditerranée : une appartenance en voie de (re)construction

J.-F. Pérouse

J.-F. Pérouse est maître de conférences à Toulouse-II (CIEU/CNRS). Il est actuellement délégué à l'Observatoire urbain d'Istanbul (IFEA).

À notre connaissance, l'ensemble du bassin méditerranéen n'est intégralement traité, comme une entité globale pouvant faire sens, dans pratiquement aucun livre turc¹ de relations internationales, de géographie² ou de géopolitique³. En cela, l'approche académique de la Méditerranée en Turquie semble se calquer sur le mode d'approche nord-américain, caractérisé, on le sait, par une appréhension très morcelée (avec des divisions comme *Middle-Eastern*, Méditerranée orientale, Méditerranée européenne, Afrique du nord...). Autrement dit pour les Turcs, le bassin méditerranéen ne constitue en rien, pour

-
1. À l'exception des ouvrages de Y. Lacoste ou de S. Yerasimos traduits en turc.
 2. Même dans le tout récent et novateur manuel de géographie de lycée publié en 2001 par l'Association des Hommes d'Affaires de Turquie (TÜSIAD), où la Méditerranée n'est pas mentionnée parmi les « grands espaces culturels historiques » (p. 37), mais seulement, *passim*, dans un chapitre sur le climat (p. 88) et dans un chapitre sur Byzance (p. 136).
 3. Et ces livres de géopolitique (*jeopolitik*) sont de plus en plus nombreux depuis une dizaine d'années.

l'instant en tout cas, une « évidence géographique » (et encore moins culturelle, politique ou économique).

Pourtant, les citoyens de Turquie¹ – dont l'histoire nationale dans les limites territoriales actuelles est courte² – aiment depuis peu à revendiquer leur « identité méditerranéenne », comme pour démentir le lieu commun occidental, stigmatisant et « essentialiste » qui a longtemps prévalu au sujet des Turcs, selon lequel ceux-ci ne seraient en aucun cas des Méditerranéens. De ce fait, le discours de la « proximité culturelle » et de la « communauté de valeurs » des Turcs vis-à-vis des Italiens ou des Espagnols par exemple, tend à se répandre, de façon parfois un peu opportuniste : un Méditerranéen riche et « bon touriste potentiel » étant préféré aux Méditerranéens au pouvoir d'achat plus modeste.

De façon concomitante, la redistribution de la population turque dans l'espace national ces vingt dernières années, l'essor stupéfiant de l'économie touristique (majoritairement balnéaire et méditerranéenne) et la politique méditerranéenne de l'Union européenne (UE) ont pour effet de conférer à la question du rapport de la Turquie à la Méditerranée – entendue ici à la fois comme l'ensemble des pays riverains de celle-ci et comme « patrimoine » commun, à la fois environnemental, historique et culturel – une pertinence renouvelée. En conséquence, les modalités d'intégration de la Turquie à la Méditerranée posent problème à deux échelles : celui de l'intégration de la façade méditerranéenne turque au territoire national, et celui de l'intégration de la Turquie à l'ensemble méditerranéen en voie de (re)structuration (à la fois économique et politique).

La « Méditerranée turque » : un problème lancinant de définition, mais un poids accru *de facto*

Une définition restreinte, non innocente : une *méditerranéité* de fait, encore mal assumée

La Méditerranée des Turcs, n'est pas celle des « Européens communautaires ». Commençons par ce fait de représentation, qui conditionne en partie les rapports de la Turquie aux pays

1. Et notamment les Kurdes de Turquie qui ont été « méditerranéisés » ces dernières années, suite aux migrations et déplacements massifs, des bastions traditionnels kurdes, vers les périphéries maritimes de la Turquie, méditerranéennes et marmaréennes surtout.

2. Fondé en 1923, la République de Turquie n'a été stabilisée dans ses frontières actuelles qu'en 1939, après le « rattachement » du Sandjak d'Alexandrette (devenu le département du Hatay), encore contesté par la Syrie...

méditerranéens, et, *a fortiori*, à sa propre « Méditerranée ». En effet, les géonymes n'ont pas les mêmes connotations d'un pays à l'autre, et les distorsions constatées ont leur importance. Pour les Turcs, la Méditerranée est désignée comme « la mer Blanche » (*Akdeniz*) ou « mer du sud » ; autrement dit, il s'agit seulement de la mer qui baigne le flanc sud de l'Anatolie¹. La Méditerranée du point de vue turc a donc une extension restreinte : elle doit être distinguée de la mer Égée, d'une part, et de la mer de Marmara, d'autre part. Ainsi, les manuels turcs de géographie décrivent-ils une côte méditerranéenne de 1577 km – sur les 8333 km de côte que compte le pays (Doğanay, 1997, p. 100) –, qui s'étire à l'ouest du fleuve Dalaman, face à l'île de Rhodes, à la frontière syrienne, à l'est (fig. 1). Dans cette perspective, Izmir (Smyrne), d'abord égéenne, n'est guère plus méditerranéenne qu'Istanbul.

Dès lors, dans l'optique turque, si Istanbul est « méditerranéenne », c'est assez, indirectement, par la double médiation de la mer de Marmara et de la mer Égée, elle-même « mer annexe » de la Méditerranée, pour reprendre l'expression de F. Braudel. Dans la perception des Turcs, l'Égée 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 réduites. L'Égée n'est pas perçue comme un lien ou une porte vers la Méditerranée. Aussi, le degré « d'appropriation » de la mer Égée par les Turcs non égéens et n'ayant pas accès au tourisme demeure faible : celle-ci est vue, souvent avec une nostalgie diffuse, comme un espace étranger depuis l'effondrement de l'Empire ottoman, un espace peu accessible, presque hostile. À la fin du XIX^e siècle, pourtant, toutes les îles des côtes égéenne et méditerranéenne appartenaient au même ensemble administratif, celui des « Îles de la mer Blanche ».

Donc s'il existe une « région méditerranéenne turque », son découpage – qui correspond à une ancienne définition établie sur des critères exclusivement « physiques », remontant à 1941² – est des plus discutables. En effet, cette « macro-région » (fig. 1), dénommée *Akdeniz bölgesi*, est calquée sur une définition arbitraire, à laquelle nous ne pouvons pas nous limiter ici³. En conséquence, à cette « région méditerranéenne » administrative nous ajouterons les

1. On sait que dans les langues turques anciennes les points cardinaux étaient désignés par des couleurs (d'où la mer Noire, aussi).

2. Il est l'œuvre du géographe allemand Herbert Louis, fondateur de la faculté de géographie à Ankara, pendant la Seconde Guerre mondiale.

3. La Méditerranée administrative turque comprend les départements suivants, d'est en ouest : Gaziantep, Kilis, Osmaniye, Adana, İçel, Antalya, Karaman, Burdur, Isparta et Muğla (cf. fig. 2).

départements littoraux de la région égéenne (soit, du sud au nord : Muğla, Aydın et İzmir) et des départements de la « macro-région Marmara¹ » (en l'occurrence Balıkesir, Çanakkale et Edirne ; cf. tab. 3 et fig. 2), en excluant Istanbul², plus tourné vers la mer Noire que vers l'Égée. En effet, si l'on entend simplement par « méditerranéennes » des personnes nées ou ayant vécu au bord ou à proximité de la Méditerranée, on peut affirmer que la population stambouliote, pourtant encore 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. 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. 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.

Mer intérieure de transition et de petite taille (11 350 km²), « Propondide » des Romains – nom qui renvoie à une certaine vision de ladite mer, d'ailleurs, plutôt tournée vers la mer Noire –, séparée de l'Égée par le détroit des Dardanelles, la mer de Marmara, ne sera donc pas, ici, rattachée à la « Méditerranée turque ».

FIG. 1

FIG. 2

La « Méditerranée turque » : des régions, de plus en plus peuplées et spécialisées dans le tourisme intérieur et international

Des « régions » de plus en plus attractives

Les tableaux 1 et 2, construits sur des découpages géoadministratifs différents, fournissent des tendances indéniablement communes en ce qui concerne la dynamique démographique, récente, des régions

1. Qui en compte onze en tout ; outre les trois cités : Bilecik, Bursa, Istanbul, Kirklareli, Kocaeli, Yalova, Sakarya et Tekirdağ.

2. Cf. J. Pérouse, « Istanbul est-elle une métropole méditerranéenne ? Critique d'un lieu commun tenace », dans *Cahiers de la Méditerranée*, Actes du Colloque *Les enjeux de la nouvelle métropolisation dans le monde arabe et méditerranéen*, Grasse 22-24 novembre 2000, Nice, 2001, (à paraître).

méditerranéennes turques, comparées aux régions pontique ou intérieures, le « sud-est anatolien » mis à part. En s'en tenant aux seules « macro-régions » du découpage turc (tab. 1), la croissance de la « Méditerranée » entre 1990 et 1997, près de 20 p.m., est sensiblement supérieure à la croissance moyenne à l'échelle de tout le pays (15 p.m.). Sur la base de notre découpage plus large, seul le département d'Edirne affiche une croissance négative entre 1990 et 1997 (tab. 2).

À cet égard, on note depuis quelques années de nombreuses installations de retraités stambouliotes ou ankariotes, souvent relativement aisés, au bord de la Méditerranée (au sens turc) ou de l'Égée¹. Cette mobilité résidentielle, interne, est d'ailleurs facilitée par la pratique de la double résidence : dans ce cas, la durée et la fréquence de séjour entre le domicile à Ankara ou à Istanbul et le domicile « méditerranéen » s'inversent. Les séjours dans la grande ville, où ceux qui le peuvent conservent un logement pour les enfants et des escapades momentanées, se raréfient et s'écourtent. On constate même à Antalya et Alanya l'installation de résidents étrangers, allemands (fin 1998, 1 300 citoyens allemands étaient établis à Antalya), russes ou israéliens. En tout état de cause, les étrangers participent désormais au jeu foncier et immobilier dans les régions méditerranéennes, en vue d'acquérir des résidences secondaires ou principales. Fin 1998, plus de 2 500 logements et maisons avaient été vendus à Antalya, ces dernières années, à des Allemands².

Tableau 1 : Évolution démographique des « macro-régions » administratives turques

Macro-régions	Résultats 1990	Résultats 1997	Croissance annuelle de la population (p.m.)
<i>Marmara</i>	13 295 607	16 186 673	27,67
<i>Égée</i>	7 594 977	8 452 087	15,04
<i>Méditerranée</i>	7 026 489	8 058 311	19,27
Anatolie centrale	9 913 306	10 580 657	9,16
Mer Noire	8 136 984	7 843 966	-5,16
Anatolie de l'est	5 346 208	5 614 907	6,90
Anatolie du sud-est	5 159 464	6 128 973 (a)	24,31
Total	56 473 035	62 865 574	15,08

Source : DIE, 1997 Genel Nüfus Sayımı Tespiti, Août 1998 et site internet du DIE : www.die.gov.tr

1. Les petites annonces et publicités publiées dans les journaux et revues, à l'adresse de cette clientèle, sont à cet égard intéressantes : « Retour définitif à la Méditerranée », annonce une firme de construction, Öztun, pour assurer la promotion d'un complexe résidentiel à Antalya.
2. Cf. *Türkiye*, Istanbul, 14/11/1998, p. 10.

(a) : En raison d'irrégularités flagrantes dans la conduite du recensement ce chiffre est à prendre avec précautions.

Tableau 2 : La population des départements turcs méditerranéens pour les années 1990-1997 (a)

Départements	Population en 1990	Population en 1997
Antalya	1 132 211	1 330 484
İçel	1 266 000	1 550 000
Adana	1 934 907	2 363 256 (b)
Osmaniye	384 104	428 349
Hatay	1 093 691	1 219 847
Edirne	404 599	398 125
Çanakkale	432 263	448 815
Balıkesir	974 274	1 030 978
İzmir	2 694 770	3 114 859
Mugla	562 000	610 000
Aydın	824 816	899 980
Total	11 203 036	12 796 568

(a) Selon notre définition de la côte méditerranéenne turque, qui excède la définition administrative.

(b) Ce chiffre est obtenu en ne tenant pas compte de la création du nouveau département d'Osmaniye, jusqu'en 1995 simple arrondissement du département d'Adana.

Source : Recensement général de la population turque pour 1990 et premières estimations pour 1997
(*Milliyet*, Istanbul, 5/12/1997, p. 1 et *Hürriyet*, 4/12/1997, p. 19).

Tableau 3 : Les principales agglomérations turques entre 1970 et 1997 (en italique les agglomérations « méditerranéennes »)

Principales agglomérations	1970	1980	1985	1990	1997 approximatif
Istanbul (a)	2 132 407	2 547 364	5 475 982	6 620 241	9 080 000
Ankara (a)	1 236 152	1 877 755	2 235 035	2 559 471	3 147 231
<i>İzmir</i>	<i>520 832</i>	<i>757 854</i>	<i>1 489 772</i>	<i>1 757 414</i>	<i>2 694 770</i>
<i>Adana</i>	<i>347 454</i>	<i>574 515</i>	<i>777 554</i>	<i>916 150</i>	<i>1 011 742</i>
Bursa	275 953	445 113	612 510	834 576	1 160 307
Gaziantep	227 652	374 290	478 635	603 234	726 000
Konya	200 464	329 139	439 181	513 346	650 000
<i>Mersin (b)</i>	<i>112 982</i>	<i>216 308</i>	<i>314 350</i>	<i>422 357</i>	<i>500 000</i>
Kayseri	160 985	281 320	373 937	421 362	562 910
Eskişehir	216 373	309 431	366 765	413 082	451 000
Diyarbakır	149 566	235 617	305 940	381 144	750 000
<i>Antalya</i>	<i>95 616</i>	<i>175 501</i>	<i>261 114</i>	<i>378 208</i>	<i>600 000</i>

(a) : population urbaine du département-*il*.

(b) : Devenue « Grande ville », *Büyükşehir*, en 1991.

Sources : T.C. Başbakanlığı Devlet İstatistik Enstitüsü (D.I.E.) : *Genel Nüfus Sayımı, İdari Bölünüş*, Ankara (compilation) et *Hürriyet* (quotidien, Istanbul), 4/12/1997, p. 19.

La Méditerranée turque se caractérise désormais par la présence d'agglomérations importantes, au développement rapide (tab. 3). Les cas d'Antalya, premier pôle touristique du pays, et d'Adana sont les plus spectaculaires. Adana¹, comme Ceyhan, Osmaniye, Mersin et Tarsus, agglomérations avec lesquelles elle forme maintenant une véritable région urbaine², voit sa population s'accroître en raison d'une forte immigration kurde, largement contrainte, produit des troubles dans le « sud-est » turc³. Véritable métropole de la Çukurova (partie de l'ancienne Cilicie), Adana, qui a dépassé 1 300 000 habitants en 2000⁴, sera dotée de son métro en 2002. En outre, d'après les premiers résultats du recensement d'octobre 2000, la croissance annuelle de certains arrondissements d'Adana entre 1999 et 2000 a dépassé les 5 %.

Quant à Mersin, qui ne comptait que 27 000 habitants en 1935 et dont la population a dépassé les 500 000 en 1997, sa croissance annuelle, au début des années 1990, a été trois fois supérieure à la moyenne turque⁵. Enfin Antalya fait partie des grandes agglomérations qui ont enregistré le plus fort croît démographique entre 1990 et 1997. D'ailleurs, la multiplication des résidences fermées de standing – comme celle de « Liderkent Antalya Lara Residence » : 8 « blocs » de 17 étages chacun totalisant 344 appartements – participe à la transformation radicale de la silhouette et de la configuration de l'agglomération, à l'œuvre depuis 10 ans.

Un bouleversement paysager et économique récent lié à l'irruption du tourisme sous toutes ses formes

On peut émettre l'hypothèse que le « pari » fait sur le tourisme par les différents gouvernements turcs depuis 1981 a eu pour effet de *méditerranéiser* la Turquie, tant le discours promotionnel tend à associer la Turquie à la Méditerranée, chère à l'imaginaire touristique de la clientèle visée. En fait, il semble que plus des trois quarts de la capacité d'accueil touristique de la Turquie se situent dans les régions méditerranéennes, qui assurent à la Turquie une part prédominante de ses revenus touristiques, désormais ô combien importants dans l'économie turque (représentant en 1980 11,2 % des importations turques en valeur, le tourisme en représentent en 1998 plus de 29 %).

1. Cf. *Adres*, Istanbul, mars 2000, p. 46-52.

2. Cf. H. Kara, « L'industrialisation de la plaine de la Çukurova », *Ankara Coğrafya Araştırmaları Dergisi*, Ankara, 1990, p. 193-225 ; *ibid.*, « La population de la Çukurova jusqu'à la République », *Ankara Coğrafya Araştırmaları Dergisi*, Ankara, 1989, p. 115-121, et L. Rother, *Die Städte der Çukurova : Adana, Mersin, Tarsus*, Tübingen, Tübinger Geographischen Studien, Heft 42, 1971.

3. Pour l'ensemble du département d'Adana, certains prévoient une population de 2,5 millions en 2010.

4. Données du dernier recensement, non encore publiées ; voir le site de la préfecture d'Adana : www.adana.gov.tr.

5. Cf. *Cumhuriyet*, Istanbul, 3/09/1995, p. 20.

Ce tourisme revêt la forme dominante du tourisme balnéaire¹, auquel s'articule un tourisme de congrès et de séminaires (à Antalya surtout²), un tourisme culturel³, exploitant le patrimoine grec, romain, byzantin et ottoman, et un tourisme « religieux », comme à Efes, Antioche ou à Tarsus, patrie de Saint Paul. Deux départements et un arrondissement illustrent bien cette spécialisation des territoires méditerranéens turcs, Antalya, Muğla, et Kuşadası (département d'Aydın) (tab. 4). Muğla, tout particulièrement, tirerait plus de la moitié de ses revenus du seul tourisme.

Tableau 4 : La capacité d'accueil touristique – tous standings confondus – en Turquie, à Antalya, Muğla et à Kuşadası

Département ou arrondissement	Total
Antalya (2000)	188 594
Muğla (2000)	184 744 (a)
Kuşadası	44 000
Total des trois départements et Kuşadası	417 338
Total Turquie (1999)	564 856

(a) : Dont 42 385 dans le seul arrondissement de Bodrum en 2000.

Sources : Site de la préfecture de Muğla : www.muğla.gov.tr, Institut d'État de la statistique, et *Cumhuriyet*.

Tableau 5 : Les touristes étrangers arrivés par charters à l'aéroport d'Antalya

Années	Nombre d'arrivées d'étrangers enregistrées à l'aéroport
1997	2 986 000
1998	2 645 000
1999	1 902 000
2000	3 401 000
2001 (8 premiers mois)	3 000 000

Source : *Türkiye*, 6/08/1999, p. 6 et *Radikal*, 27/08/2001, p. 12.

Par ailleurs, la relative concentration des agences de tourisme dans les départements méditerranéens (tab. 7), soit un quart des agences déclarées en Turquie sachant qu'Istanbul en compte plus du tiers, fournit un indice de cette spécialisation régionale.

1. Antalya est par exemple doté depuis 1997 d'un vaste « Aqualand », équipé par un groupe espagnol, Action Park.
2. L'ouverture en 1999 du « Royal Resort Hotel », équipé de salons pour accueillir simultanément jusqu'à 1000 personnes est la preuve de cette orientation ; cf. *Adres*, Istanbul, n°17, janvier 1999, p. 13. De même, fin 1997, un nouveau centre de congrès (dit « de la Pyramide de verre ») a été inauguré à Antalya.
3. Le plus grand festival international de cinéma de Turquie – dit « de l'orange » – a lieu à Antalya, sur la côte méditerranéenne, au début de l'automne.

Tableau 6 : La concentration des agences de tourisme turques sur la Méditerranée

Département	Agences officiellement répertoriées
<i>Adana</i>	68
<i>Antalya</i>	701
<i>Balikesir</i>	42
<i>Aydin</i>	173
<i>Çanakkale</i>	12
<i>Hatay</i>	18
<i>Içel</i>	33
<i>Izmir</i>	297
<i>Muğla</i>	490
(Istanbul)	1476
Total méditerranéen (sans Istanbul)	1834 (soit 23,86 %)
Total turc	4376

Source : TÜRSAB, site internet, août 2001.

En outre, le développement du tourisme « national », qui n'est pas seulement un tourisme de substitution ou de saison creuse, apparaît comme un phénomène majeur, qui concourt à la « (re)découverte » de la Méditerranée par les Turcs. L'urbanisation, malheureusement mal contrôlée, des littoraux égéens et méditerranéens, sous la forme de « villages de vacances » ou de « cités fermées » est un des indices les plus frappants de cet essor. À Mersin par exemple, le développement des « Coopératives de construction de logements d'été », alimenté par les devises des Turcs émigrés en Europe, a pris des proportions spectaculaires, contribuant à un étalement inconsidéré de l'agglomération. De même, dans le seul arrondissement de Bodrum (département de Muğla), on dénombrait, fin 1998, plus de 100 000 logements secondaires¹. Conjointement, les littoraux du nord de la mer Égée (départements de Çanakkale et de Balikesir), relativement proches d'Istanbul, semblent être prioritairement orientés vers un tourisme de court séjour, voire de *week-end*, alimenté par le foyer de la grande métropole turque.

Mais là où le phénomène de « spécialisation » des espaces méditerranéens turcs est peut-être le plus marqué, c'est en ce qui concerne les ports de plaisance (tab. 7). Qu'il s'agisse de ports privés ou publics, l'effet de polarisation que réalise le seul département de Muğla, pour les plus importants d'entre eux en termes de nombre d'anneaux, est net.

1. Cf. *Cumhuriyet*, 25/05/1998, p. 20.

Tableau 7 : Les dix principaux ports de plaisance privés et publics, en activité, en Turquie en 1998

Nom	Département	Capacité	Statut
<i>Marmaris Yat Limanı</i>	<i>Mugla</i>	<i>1 140</i>	<i>Public</i>
Ataköy Yat Limanı	Istanbul	1 060	Privé
Fenerbahçe Yat Limanı	Istanbul	750	Privé
<i>Marmaris Netsel</i>	<i>Mugla</i>	<i>676</i>	<i>Privé</i>
<i>Kusadasi at Limanı</i>	<i>Aydin</i>	<i>637</i>	<i>Public</i>
Kalamis Yat Limanı	Istanbul	524	Privé
<i>Bodrum Yat Limanı</i>	<i>Mugla</i>	<i>330</i>	<i>Public</i>
<i>Körmen Yat Limanı</i>	<i>Mugla</i>	<i>246</i>	<i>Privé</i>
<i>Marmarin</i>	<i>Mugla</i>	<i>200</i>	<i>Privé</i>
<i>Göcek Yat Yanasma Yeri</i>	<i>Mugla</i>	<i>195</i>	<i>Privé</i>

Source : 1998 Deniz Sektörü Raporu, Istanbul : DTO, 1999, p. 191-192.

Une intégration inachevée des régions méditerranéennes à l'espace national turc

Cependant, les régions méditerranéennes demeurent encore mal reliées aux capitales politique et économique de la Turquie. Ainsi, les relations d'Istanbul à Antalya, Mersin et Adana sont des plus malcommodes. On peut même dire que ces agglomérations – surtout celles qui sont adossées à des massifs montagneux abrupts (fig. 1) – 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. Les efforts faits ces dernières années restent partiels et n'ont pour le moment qu'une portée régionale : autoroute Çeşme-Izmir-Aydin¹ ou autoroute Iskenderun-Adana-Mersin. En l'espèce, le « plan de développement des transports routiers » de 1997 insiste bien sur la nécessité de mieux relier les côtes méditerranéennes ainsi que les zones frontières aux pôles actifs de la Turquie : les intentions existent donc, mais les chantiers s'éternisent ou ne sont pas lancés, faute de financement suffisant. Même les relations routières d'Izmir à Istanbul ne sont pas des meilleures : il faut au moins huit heures pour s'y rendre par la route. La mer de Marmara fait obstacle et oblige à des ruptures de charge : soit on la traverse en ferry, soit on la contourne.

L'état médiocre du réseau ferré – peu développé, peu modernisé et négligé par l'État depuis les années 40² – ne permet pas des liaisons rapides et sûres entre la capitale économique turque et les principaux

1. Port-voyageurs à l'extrême ouest du département, face à l'île grecque de Chios (fig. 2).

2. Alors même que la première voie de chemin de fer ottomane, mise en service par une société anglaise entre Izmir-Aydin, en 1866, était méditerranéenne...

ports et pôles méditerranéens. Antalya, septième agglomération turque n'est même pas encore desservie par le chemin de fer..., en dépit de revendications locales, anciennes et insistantes¹. De même, la liaison Bandırma-İzmir-Aydın souffre d'un archaïsme stupéfiant, à l'instar de celle entre Mersin-Adana-İskenderun² dont la rénovation s'impose.

Conjointement, le cabotage est réduit à une échelle très locale et à un volume quasi négligeable, alors que le potentiel de développement du mode de transport maritime pour les littoraux méditerranéens est considérable. Les liaisons par bateaux entre Izmir et Istanbul, qui pourraient être plus fréquentes, sont réduites, pour les passagers, à un seul aller-retour par semaine.

Pendant depuis quelques années, – comme pour compenser les insuffisances des autres modes de transport –, les liaisons aériennes pour le transport passager se développent rapidement, en relation surtout avec l'essor du tourisme. Mais le développement spectaculaire des vols charter à partir de l'étranger, sans étape à Istanbul ou Ankara, concourt à une certaine extraversion des littoraux méditerranéens. Le renforcement de l'infrastructure aéroportuaire dans les régions consacrées au tourisme littoral constitue un objectif prioritaire de l'État turc : l'aéroport de Milas (département de Mugla) a été inauguré en 1997 ; le nouveau terminal international de l'aéroport d'Antalya, en 1998 ; on annonce même un aéroport pour le tout nouveau département d'Osmaniye. Mais l'aéroport d'İskenderun, attend depuis plus de 15 ans l'achèvement des travaux ; et celui d'Alanya est à l'abandon... Néanmoins, plusieurs petits aéroports connectés à des stations touristiques, littorales, ont été ouverts dernièrement, et les liaisons avec Istanbul, qui fournit une bonne part des touristes nationaux, y sont pluriquotidiennes en saison estivale (comme avec Dalaman, quatre allers-retours directs par jour et un par Ankara, avec Turkish Airlines durant l'été 2001, ou avec Bodrum-Milas : six allers-retours quotidiens directs, et un par Ankara, toujours avec Turkish Airlines). Parallèlement, les aéroports d'Izmir et d'Antalya – et Adana, dans une moindre mesure –, plus importants en capacité et trafic, font figure de pôle redistributeur pour l'ensemble des régions méditerranéennes : en été 2001, onze allers-retours directs Istanbul-Izmir, quotidiennement avec Turkish Airlines, et quatre par Ankara ; six directs et deux indirects entre Istanbul et Antalya, avec la même compagnie.

Dans ces conditions, en l'absence d'infrastructures de transport et de communications efficaces, il est difficile de parler de réseau urbain

1. Cf. *Hürriyet*, 19/02/1995.

2. Qui vient de connaître un nouvel incident en août 2001 ; cf. *Radikal*, 26/08/2001, p. 20.

turc, tant les relations entre les principaux pôles urbains, et notamment entre Istanbul ou Ankara et les pôles de la façade méditerranéenne, sont problématiques.

Une interface ponctuellement active de la Turquie avec le monde extérieur

Même insuffisamment connectée au reste du pays, la façade méditerranéenne turque – entendue au sens large – joue un rôle de plus en plus crucial dans les relations économiques de la Turquie, et même de tout un « arrière-pays » qui s'étend jusqu'à l'Iran et au Turkmenistan, avec le reste du monde, et principalement le monde riche.

Les ports turcs méditerranéens : des portes sur la Méditerranée, en voie de réactivation

Rappelons d'abord que si la Turquie réalise l'essentiel de son commerce extérieur-marchandises par voie maritime, plus de la moitié de ses échanges maritimes se font par l'intermédiaire de pavillons étrangers, notamment grecs... Si l'on excepte les cas d'Istanbul et d'Izmit, principal port turc – en tonnages tout au moins grâce au trafic pétrolier –, une grande partie de la capacité portuaire turque se situe en Méditerranée : d'Izmir à İskenderun (l'Alexandrette des Français), s'égrène toute une série de ports marchands dont la réorganisation actuelle – spectaculaire à Antalya – prouve la vitalité. Mersin, qui vient de se doter en 2000 d'un nouveau terminal-conteneurs, fait de plus en plus figure de port d'importation et d'exportation pour nombres de pays de la Transcaucasie ou même de l'Asie centrale. Mais ses relations privilégiées avec la partie occupée de Chypre faussent un peu les statistiques, dans la mesure où l'essentiel des relations « commerciales » de Chypre-Nord avec la Turquie, passe par ce port très proche (tab. 8 et 9). En outre, la massive politique de privatisation de l'infrastructure portuaire turque, lancée fin 1996¹, a conduit à de multiples scandales² dans l'attribution des marchés, qui gênent l'essor et le bon fonctionnement de ces ports, à tel point que l'UE a décidé de mener une enquête sur les modalités de ce transfert (*Cumhuriyet*, 21/10/1999, p. 13).

-
1. La procédure de privatisation des ports de Antalya et Tekirdag a été lancée fin 1996, sans grande préparation semble-t-il... ; en 2000, des ports méditerranéens de moindre importance ont aussi été « mis sur le marché » : Marmaris, Cesme, Kuşadası, Dikili et Alanya ; cf. *Hürriyet*, 13/07/2000, p. 8.
 2. Le général putschiste de 1980, K. Evren, a pris possession par exemple du port de Marmaris ; et des « groupes », maintenant ébranlés par des affaires de fausses exportations, de malversation bancaire ou de délit d'initiés, ont acquis la plupart des autres ports.

La Turquie et la Méditerranée

Tableau 8 : Les onze plus grands (par la taille des quais) « ports publics » turcs

Nom	Taille des quais en m	Gérant/exploitant	Trafic en millions de t. en 1997	Macro-région
<i>Mersin</i>	3 180	<i>Compagnie Publique des Chemins de fer (a)</i>	13,1	<i>Méditerranée</i>
<i>İzmir</i>	2 959	<i>Chemins de fer et TDI (b)</i>	7,4	<i>Égée</i>
<i>Haydarpaşa</i>	2 765	Chemins de fer	6,03	Marmara
<i>Antalya</i>	2 459	<i>TDI (c)</i>	0,9	<i>Méditerranée</i>
<i>Bandırma</i>	2 188	<i>Chemins de fer</i>	3,31	<i>Marmara</i>
<i>BOTAS</i>	1 900	<i>Botas A.S.</i>		<i>Marmara</i>
<i>Trabzon</i>	1 525	TDI	0,5	Mer Noire
<i>TUPRAS</i>	1 453	<i>TUPRAS</i>		<i>Égée</i>
<i>İsdemir</i>	1 435	<i>İsdemir</i>		<i>Méditerranée</i>
<i>Uzunkum</i>	1 338	Erdemir/Ereğli Demir Çelik		Mer Noire
<i>Tupras (İzmit)</i>	1 325	<i>Tupraş</i>		<i>Marmara</i>
Total des ports méditer.			21,4	

(a) : Qu'on abrègera dorénavant en « Chemins de fer ».

(b) : TDI = Compagnie d'exploitation des mers.

(c) : Privatisé en 1998 (acheteur : Ortadoğu Antalya Liman İşletmesi A.S.) ; ce qui explique qu'on le trouve aussi dans le tableau sur les ports privés.

Source : 1998 *Deniz Sektörü Raporu*, İstanbul : DTO, 1999, p. 163-164.

Tableau 9 : Les plus grands ports privés de Turquie en 1998 (par la taille des quais)

Nom	Taille des quais	Exploitant	Localisation	Macro-région
<i>Aygaz</i>	2 800 m	<i>Aygaz A.Ş.</i>		<i>Marmara</i>
<i>Kumport</i>	2 677 m	<i>Batı Yak.Kum. Koop.</i>	<i>İstanbul</i>	<i>Marmara</i>
<i>Antalya</i>	2 459 m	<i>Ortadoğu Antalya Liman İşl. A.Ş.</i>		<i>Méditerranée</i>
<i>Hopa</i>	1 346 m	Park Denizcilik ve Hopa Lim. İşl A.Ş.		Mer Noire
<i>Armaport</i>	1 209 m	<i>Armatörler Liman İşletmesi A.Ş.</i>	<i>İstanbul</i>	<i>Marmara</i>
<i>Cukurova</i>	1 194 m	<i>Cukurova Liman İşl. A.Ş.</i>	<i>Nemrut</i>	<i>Égée</i>
<i>Limas</i>	1 177 m	<i>Limn İşl A.S.</i>	<i>Nemrut</i>	<i>Égée</i>
<i>Toros Gübre</i>	1 126 m	<i>Toros Gübre San. A.Ş.</i>	<i>Ceyhan</i>	<i>Méditerranée</i>

<i>Akport</i>	<i>1 107 m</i>	<i>Akport Tekirdağ Liman İşl A.Ş.</i>	<i>Tekirdag</i>	<i>Marmara</i>
<i>Liman Isı ve Nak.</i>	<i>1 084 m</i>	<i>Liman İşl. ve Nak.San. A.Ş.</i>	<i>Nemrut</i>	<i>Égée</i>

Source : 1998 Deniz Sektörü Raporu, Istanbul : DTO, 1999, p. 167-168.

En ce qui concerne les seuls ports équipés pour recevoir les conteneurs, parmi les ports méditerranéens, Mersin et surtout Izmir, renouant avec une vieille tradition portuaire, sont bien placés. Si les ports du grand Istanbul sont en bonne position, Izmir totalise dorénavant un nombre de conteneurs chargés et déchargés supérieur à celui de Haydarpaşa, principal port-conteneurs d'Istanbul. Antalya, qui n'apparaît pas encore dans le tableau 10, vient de se doter de telles infrastructures.

Tableau 10 : Le trafic de conteneurs dans les ports turcs « méditerranéens » entre 1994 et 1998

Ports	Années	Nombre de conteneurs chargés/déchargés
Haydarpaşa (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
Iskenderun	1994	60
	1995	694
	1996	62
	1997	116
	1998	444

La Turquie et la Méditerranée

İzmir	1994	198 663
	1995	221 493
	1996	250 114
	1997	274 353
	1998	281 001
Bandırma	1994	2663
	1995	1116
	1996	493
	1997	291
	1998	447

Source : Deniz Ticaret Odası (Chambre de commerce maritime), 1999, p. 112.

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 Haydarpaşa (Istanbul)-Trieste (tab. A, en annexe). 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.

Une contribution notable à l'économie nationale

Globalement, les régions que nous avons définies comme méditerranéennes, pèsent d'une façon notable dans l'économie nationale, dont les centres vitaux se situent sur les périphéries ouest et sud du pays. Si l'on prend en compte l'indicateur du « revenu par tête », on constate que tous les départements « méditerranéens », à l'exception du Hatay et d'Édirne, se situent au-dessus de la moyenne nationale (tab. 11) : İzmir et Muğla appartiennent même au groupe des départements les plus riches de Turquie, juste après d'Istanbul (2 293).

Tableau 11 : Le PIB par tête des départements méditerranéens

Nom des départements	Revenu en 1997 (en \$)
Adana	1 468
Antalya	1 724
Aydın	1 451
Balıkesir	1 502
Çanakkale	1 847
<i>Edirne</i>	<i>1 236</i>
<i>Hatay</i>	<i>1 200</i>
İçel (Mersin)	1 745
İzmir	2 277
Muğla	2 044

	Moyenne turque : 1393
--	-----------------------

Source : Site de l'Institut d'État de la statistique, 2001.

Si l'on met à part le tourisme déjà évoqué, la façade méditerranéenne se caractérise, ponctuellement, comme le suggère le tableau relatif aux ports privés, par de grands centres d'industrie lourde, chimique, pétrolière ou sidérurgique (comme Iskenderun). À ceci s'ajoute une spécialisation agricole renforcée, qui s'appuie sur des traditions anciennes, cotonnière (pour Adana, Aydın ou Izmir), viticole et arboricole (amande, olive, figue, agrumes), et sur le développement récent, intense, des cultures sous serre (fleurs et légumes). Le pays d'Antalya, par exemple, s'est affirmé ces dernières années comme un centre de floriculture d'importance internationale.

Les zones franches turques en Méditerranée

En outre, les deux premières zones franches de Turquie ont été créées en 1987, sur la côte méditerranéenne : ce sont celles d'Antalya et celle de Mersin. Avec celle de l'Égée, elles sont parmi les plus actives du pays, en termes de valeur des échanges effectués (tab. 12). La zone d'Antalya, en plein essor, comptait en 1997, sur un terrain de 554 000 m², 57 firmes, de secteurs diversifiés : câbles, confection et électronique.

Tableau 12 : Les « zones franches » en Turquie (en grisé les zones « méditerranéennes »)

Nom et localisation des zones	Volume des échanges en milliers de \$ en 1997	Volume des échanges en 1998	Évolution 1997/1998 en %
<i>Mersin</i>	1 792 600	1 697 068	-5
<i>Antalya</i>	180 592	168 084	-7
<i>Égée</i>	1 429 659	1 446 380	1
Aéroport Atatürk	866 232	1 778 062	105
Trabzon	96 196	57 482	-40
Istanbul-Leather	1 127 785	2 354 483	109
Mardin	13 808	13 698	-1
<i>Menemen</i>		178 578	-
Istanbul-Thrace		19 769	-
Autres(a)	1 002	4 160	315
Total	5 507 874	7 717 764	40

(a) : Dont Yumurtalık, près d'Adana

Source : www.deik.org.tr/turkiye/

La zone franche de Mersin n'a cependant pas encore connu l'essor escompté ; elle est en outre éclaboussée par une série d'affaires, allant des exportations imaginaires – pour justifier d'aides de l'État –, aux trafics de produits illicites (uranium, mercure, drogues, armes) entre l'Europe et l'Irak du Nord notamment¹. La situation est d'ailleurs si trouble, que plusieurs investisseurs étrangers, des Japonais en autres, ont décidé de se retirer de la zone ces derniers temps. En tout état de cause, ce « potentiel d'échanges » qu'offrent les façades méditerranéennes de la Turquie demeure sous-exploité, tant pour des raisons d'infrastructures que pour des raisons politiques. Le département du Hatay, par exemple, pourrait voir ses liens avec la Syrie davantage développés, le port d'Iskenderun pouvant fonctionner comme un des débouchés d'Alep sur la Méditerranée.

Une intégration économique et « démographique » à l'ouest de la Méditerranée

De façon apparemment surprenante au premier abord et en changeant d'échelle, qu'il s'agisse de flux touristiques, de flux démographiques ou d'échanges marchands, s'il est une Méditerranée qui compte pour la Turquie, c'est surtout la « Méditerranée européenne ». Cette polarisation de la Turquie sur la façade européenne du bassin méditerranéen contribue largement à fausser la perception de l'ensemble méditerranéen, comme si la « Méditerranée proche » n'existait pas.

Des flux touristiques significatifs

Si les principaux pays fournisseurs de touristes ne sont pas méditerranéens, quand on ne prend en compte que les pays méditerranéens, on s'aperçoit que, le cas israélien mis à part, ce sont les pays *euro-méditerranéens* qui alimentent les flux les plus importants (tab. 13). À cet égard, plus que la proximité géographique, c'est évidemment le niveau économique des pays émetteurs qui importe.

Tableau 13 : Le nombre de touristes « méditerranéens » en Turquie (a)

Pays (par ordre décroissant en 2000)	1990	1999	2000
France	310 000	270 200	449 500
Israël	40 000	210 400	311 700

1. Via un réseau turkmène : Cf. *Yeni Gündem*, 9/03/2001, p. 9.

Yougoslavie puis ex-Yougoslavie	325 000	213 700	285 600
Italie	156 000	79 000(b ?)	218 700
Grèce	227 000	146 800	218 600
Chypre-Nord	52 000	89 200	103 200
Espagne	62 000	35 400	95 000
Égypte	11 000	26 600	31 700
Albanie	2 700 (chiffre 1992)	27 300	29 700
Libye	22 500	9 100	24 000
Liban	14 600	14 400	16 600
Portugal	6 500 (chiffre 1991)	7 600	13 300
Total partiel	1 129 300	1 129 700	1 795 600

(a) : Il manque des pays importants comme la Tunisie, le Maroc, l'Algérie...

(b) : Ce chiffre très bas est lié à la subite détérioration des relations turco-italiennes après le séjour controversé à Rome du leader du PKK, « lâché » par la Syrie en novembre 1998.

Source : Site internet de l'Union des agences de voyage de Turquie : www.tursab.org.tr

Sur les plus de 10 millions de touristes étrangers reçus en Turquie en 2000, 1/5^e était issu de pays méditerranéens ; mais parmi eux les touristes issus des pays tiers-méditerranéens ne pesaient pas beaucoup. Le poids des ex-Yougoslaves ne se comprend qu'en faisant référence à la fois à l'existence de nombreux Turcs d'origine yougoslave, fondatrice de « mobilités familiales », et au succès du « commerce à la valise », responsable de nombreux allers-retours, motivés par des considérations commerciales, entre la Turquie et les Balkans.

Tableau 14 : Où vont les Turcs en vacances ?

Pays «choisis »	1997	1998
Iran	70 108	160 959
Hongrie	111 761	111 761
France	88 000	91 700
États-Unis	68 254	78 219
<i>Grèce</i>	<i>44 741</i>	<i>69 875</i>
Roumanie	52 009	50 818
Ukraine	40 789	27 733
<i>Tunisie</i>	<i>19 870</i>	<i>16 830</i>
<i>Israël</i>	<i>13 832</i>	<i>16 434</i>
<i>Liban</i>	<i>3 954</i>	<i>4 585</i>
<i>Malte</i>	<i>1 641</i>	<i>4 302</i>
<i>Maroc</i>	<i>3 398</i>	<i>4 283</i>
Total	591 407	666 372

Source : World Tourism Organization et TÜRSAB.

À l'inverse, si l'on prend en compte les mobilités « touristiques » des citoyens turcs (tab. 14), on s'aperçoit que la Méditerranée « étrangère » n'est pas une destination privilégiée, la Grèce mise à part, eu égard à son extrême proximité d'Istanbul, où vivent encore des orthodoxes et hellénophones.

Des investissements euro-méditerranéens notables

De même, si l'on observe les investissements directs étrangers (IDE), « d'origine méditerranéenne » – qui représentent seulement un

cinquième des IDE totaux en 2001¹ (tab. 15) –, on s’aperçoit que les investissements euro-méditerranéens sont largement prédominants : France, Italie et Espagne se taillant la part du lion.

Tableau 14 : Les compagnies à capital étranger « méditerranéen » en Turquie en juillet 2001, selon la comptabilité du Trésor turc

Pays	Nombre de firmes	Capital investi	% du capital étranger en Turquie	Capital total des entreprises	% du capital étranger dans les entreprises concernées
France	253	176 927 231	10,68	317 655 406	55,70
Italie	194	125 455 805	7,57	269 876 292	46,49
Espagne	38	27 933 568	1,69	30 239 236	92,38
Israël	49	1 448 562	0,69	5 781 518	25,06
Bosnie	7	5 510 027	0,33	10 749 070	51,26
Libye	16	6 359 063	0,38	12 009 839	52,95
Grèce	50	4 593 820	0,28	10 080 176	45,57
Liban	55	1 277 632	0,08	1 739 460	73,45
Chypre-Nord	59	1 327 293	0,08	2 152 076	61,68
Syrie	131	1 116 427	0,07	1 584 530	70,46
Égypte	23	645 450	0,04	769 634	83,86
Maroc	4	339 450	0,02	729 000	48,56
Yougoslavie	20	200 634	0,01	239 093	83,91
Croatie	3	126 840	0,01	237 564	53,39
Algérie	9	120 417	0,01	152 510	78,96
Albanie	6	95 098	0,01	316 500	30,05
Portugal	4	49 202	0,00	62 710	78,46
Tunisie	3	18 445	0,00	19 905	92,67
Palestine	3	33 400	0,00	39 200	85,20
Total	1017	343 570 364	21,95		

Source : Site internet du Trésor Turc : www.hazine.gov.tr, 6/07/2001.

Des échanges surtout euro-méditerranéens.

Des échanges commerciaux intenses avec l’ouest de la Méditerranée

Pour la Turquie, la Méditerranée reprend 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. À ce titre, l’arrimage de l’économie turque à l’économie européenne –

1. En acceptant, par commodité, de considérer la France comme un pays intégralement méditerranéen... ; ce qui est fort discutable.

La Turquie et la Méditerranée

confirmé par l'accord d'union douanière en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1996 – ouvre de nouvelles perspectives à la façade méditerranéenne turque. L'Italie est un des principaux partenaires commerciaux de la Turquie, depuis les années trente en fait, le quatrième après l'Allemagne, les États-Unis et la Grande-Bretagne (tab. 16 et 17). Et l'Espagne¹ paraît depuis quelques années affirmer sa volonté de compter parmi les partenaires privilégiés de la Turquie, en jouant sur une commune *méditerranéité*². 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 \$ – 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 pays³.

Tableau 16 : Les principaux partenaires commerciaux de la Turquie en 1997

Pays	Part des exportations (en % de la valeur totale)	Part des importations
Allemagne	20,3	15,9
États-Unis	7,7	8,8
Grande-Bretagne	6,4	5,8
<i>Italie</i>	5,8	9,3
Fédération de Russie	5	4,7
<i>France</i>	4,8	6,6
Pays-Bas	3,3	3,1
Belgique-Luxembourg	2,5	2,6
<i>Espagne</i>	1,9	2,8
<i>Algérie</i>	1,8	

Source : Deniz Ticaret Odası (Chambre de commerce maritime), 1999, p. 97-98.

1. 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
2. À l'inverse, les gouvernements et entrepreneurs turcs, dans leurs relations avec leurs partenaires méditerranéens, européens, commencent à invoquer cette commune appartenance ; ainsi, au moment le plus critique de l'affaire Öcalan (en novembre 1998), le porte-parole des Affaires Étrangères turcs s'est adressé au gouvernement italien en disant : « Nous sommes un pays de la Méditerranée et vous nous ressemblez ».
3. Cf. *Deniz ticareti*, juillet 1999, p. 10-13.

Tableau 17 : Le commerce extérieur de la Turquie avec les pays méditerranéens (1997-1998), en milliers de \$

Pays	Rang	Export.	Import.	Export.	Import.	Balance commerciale	
		1997		1998		1997	1998
Italie	4	1 387 225	4 463 083	1 555 819	4 234 819	-3 075 858	-2 679 703
France	6	1 162 803	2 967 222	1 300 142	3 033 242	-1 804 420	-1 733 100
Espagne	9	439 189	1 275 800	511 769	1 275 988	-836 611	-764 220
Algérie	10	315 592	768 021	481 923	647 285	-452 069	-165 362
Israël	11	391 514	233 681	478 637	282 754	+157 833	+195 883
Égypte	12	304 460	398 897	473 350	392 952	-94 437	+80 398
Grèce	15	298 237	430 780	369 163	319 739	-132 543	+49 424
Tunisie	16	119 950	59 914	350 045	63 088	+ 60 036	+286 958
Syrie	18	268 753	456 282	308 875	308 002	-187 529	+ 873
Chypre-N	23	228 216	8 178	241 886	6 759	+220 038	+235 128
Liban	32	199 641	35 299	155 206	29 021	+164 343	+126 185
Portugal	34	98 271	98 354	154 749	79 498	-83	+ 75 251
Maroc	41	51 906	52 597	99 237	46 896	-691	+52 341
Libye (b)	43	186 714	533 089	95 147	342 863	-346 375	-247 716
Albanie	54	41 102	3 379	44 501	2 845	+37 724	+41 556
Malte	55	55 710	25 179	44 057	8 336	+30 532	+35 721
Bosnie	61	31 871	1 295	38 060	5 298	+30 576	+32 762
Croatie	62	36 136	8 579	27 728	14 757	+12 971	+12 971
Total méditerranéen		5 663 290	11 989 429	6 730 304	11 095 103		
Total international		26 244 700	48 585 069	26 834 576	45 899 056	-22 340 370	-19 064 480

(a) Classement en valeur totale du commerce, sur 89 pays (1^{er} Allemagne, 2^e États-Unis, 3^e Royaume-Uni).

(b) Le classement de la Libye pose problème si les chiffres fournis sont exacts ; en effet, si on additionne les chiffres fournis, le rang serait plutôt 27^e, en 1998.

Source : www.deik.org.tr/

Donc s'il y a intégration économique et démographique de la Turquie à la Méditerranée, celle-ci s'opère en priorité par le truchement des pays euro-méditerranéens, Grèce exceptée.

La Turquie et Israël : un cas d'espèce

Au plan commercial (tab. 17 et 18), Israël apparaît comme l'exception régionale, dont le caractère est sans doute appelé à se renforcer, compte tenu des nombreux accords signés ces dernières années et des complémentarités entre les deux économies en jeu. Dans ce cas, la proximité géographique se combine à une proximité

stratégique, sur fond de bonne compréhension des intérêts réciproques.

Les flux israéliens vers la Turquie sont ainsi l'expression du renforcement de l'alliance militaire, commerciale et technique depuis 1995. Il s'agit de flux touristiques – vers les côtes méditerranéennes de la Turquie, et leurs casinos, particulièrement appréciés –, et de flux d'hommes d'affaires et de techniciens, dans le cadre de la coopération et des bonnes relations turco-israéliennes. Les Israéliens sont par exemple très présents dans la région du « Grand Projet Anatolien » (GAP) – articulée à l'Euphrate et au Tigre –, où leur expérience en matière de technologie hydraulique est mise à profit.

Tableau 18 : Le commerce turc avec Israël (en millions de \$)

Année	Exportations	Importations
1992	80	114
1993	92	134
1994	163	127
1995	261,5	179
1996	243	196
1997	391,5	233,6
1998	478,6	282,7

Source : Amikam Nachmani, 2000, p. 152 et DIEK pour 1997 et 1998.

Une intégration partielle et tardive à la Méditerranée comme totalité, et comme communauté de valeurs et patrimoine

L'essor difficile des relations avec les « pays tiers méditerranéens » et la Grèce, pourtant plus proches

Échanges économiques : la part congrue des voisins méditerranéens

Comparativement aux échanges avec la rive nord-ouest de la Méditerranée, on ne peut manquer d'être frappé par l'indigence des relations commerciales avec les pays de l'est et du sud de la Méditerranée. Le commerce officiel avec *les pays méditerranéens* non européens, même les pays frontaliers de la Turquie, demeure étonnamment faible. Sur la rive sud de la Méditerranée, l'Algérie, grâce aux contrats gaziers récemment renégociés et élargis, et la Libye, du fait de la présence de nombreuses sociétés turques du BTP dans le pays – qui a engendré un contre-courant sous la forme

d'exportations libyennes d'hydrocarbures –, se distinguent comme les partenaires les moins négligeables, avec lesquels la Turquie est en situation de déficit commercial, d'ailleurs. Mais si la Libye fait figure dans le tableau 19 de principal partenaire « du sud », comme les échanges avec ce pays sont sujets à de très fortes irrégularités et incertitudes¹ ; la Libye ne représente pas un partenaire très fiable pour les Turcs. En Algérie, des sociétés turques se sont implanté ces dernières années, dans les secteurs de l'électroménager, de l'agroalimentaire et de la distribution.

Tableau 19 : les importations turques en provenance des pays tiers méditerranéens (1973-1990), en millions de \$

Pays exportateur	1973	1978	1982	1987	1990	1998
Égypte	0,2	32,1	13,1	12,6	18,9	392,9
Algérie	-	0,4	8,7	131,9	88,8	647,2
Liban	-	15,7	2,4	7,6	3,6	29
Libye	-	212,6	658,1	305,7	263,3	342,8
Maroc	-	8,8	121,6	73,3	41,4	46,8
Syrie	-	47,2	17,7	5,1	34,2	308
Tunisie	1,6	10,8	55,5	52,1	20,3	63
Total	1,8	327,6	877,1	588,3	470,5	1 829,7

Source : www.deik.org.tr/

Le développement actuel des échanges avec les « pays tiers méditerranéens », s'il demeure modeste, concourt néanmoins à une réouverture méditerranéenne de la Turquie. 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 (voir tab. B, en annexe). Avec ce pays², le « commerce à la valise » – pratiqué par des Tunisiens qui viennent s'approvisionner à Istanbul – est intense, et se double d'investissements turcs dans le secteur hôtelier. En parallèle, si des négociations sont en cours avec l'Égypte³, le volume du commerce entre l'Égypte et la Turquie, les deux principaux pays du bassin oriental de la Méditerranée, en termes démographiques en tout cas, demeure infime. Quant aux échanges avec Malte, enfin, ils se

1. Quant aux délais et modalités de paiement.

2. Cf. *Ishad*, avril 1998, p. 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.

3. Afin de faire de la Turquie un relais pour l'exportation de gaz égyptien, par gazoduc, vers les marchés européens ; cf. *Hürriyet*, 12/11/2000, p. 9 et *Cumhuriyet*, 3/2/2000, p. 7.

limitent pour l'instant à une volonté de collaboration dans le secteur touristique et dans celui des transports maritimes¹.

Donc la perspective pour 2010 d'un « espace économique méditerranéen de libre échange » constitue un horizon encore lointain pour la Turquie, comme pour la plupart des « pays tiers méditerranéens », d'ailleurs. Si l'on commence à évoquer cette perspective en Turquie, la priorité demeure l'amarrage à l'UE : ce n'est qu'une fois cet amarrage acquis que la redécouverte économique du reste de la Méditerranée pourra peut-être s'effectuer.

L'anomalie tenace des relations avec les voisins méditerranéens immédiats...

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. 20). Néanmoins, le volume des échanges avec la Grèce, s'il demeure très réduit, ne s'en accroît pas moins rapidement sous le coup d'initiatives impensables quelques années auparavant. Ainsi, le protocole signé en octobre 2000 entre la Chambre des métiers de Thessalonique et l'Union des chambres d'artisans et de commerçants d'Istanbul 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 russe². Dans le cadre de ce rapprochement, en mai 2001, le gouvernement grec a même débloqué des crédits spéciaux d'aide à l'exportation vers la Turquie, avec pour objectif affiché d'accroître le volume des échanges entre les deux voisins³.

Tableau 20 : Le commerce frontalier méditerranéen de la Turquie en 1999 (en milliers de \$)

Pays	Importations	Exportations
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, 26/10/2000, p. 13.

1. Cf. *Hürriyet*, 14/12/1999, p. 8.

2. Cf. « Istanbul-Selanik 130 işkolunda işbirliği » (Collaboration dans 130 branches d'activité...), *Hürriyet-Istanbul*, 14/10/2000.

3. Cf. *Radikal*, 13/05/2001, p. 14.

Une des explications de la non-intégration de la Turquie à son environnement méditerranéen tient au fait que les liaisons terrestres avec les pôles urbains méditerranéens, étrangers, sont difficiles. Le chemin de fer vers la Grèce reste assez archaïque et les projets de remise en route du chemin de fer du Hidjaz, via la Syrie, Israël et le Liban, tardent à voir le jour. 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. Dans tous les cas, les franchissements de frontières terrestres en direction de pays méditerranéens voisins sont lents et délicats. L'absurdité de la ligne de chemin de fer, qui fait frontière entre la Syrie et la Turquie, et passe du côté turc sans aucune connexion effective avec le réseau syrien, constitue un des exemples de cette non-intégration régionale des systèmes de transport, obstacle au développement souhaitable des échanges.

Des mouvements de population intra-méditerranéens, en voie de redéfinition et d'intensification ?

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 d'Istanbul, tout en stimulant certains secteurs de l'économie locale (surtout la confection, le cuir et l'hôtellerie). De même, 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. Ainsi, si l'on considère le nombre de touristes de nationalité grecque venus à Istanbul en 2000 – plus de 50 000 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 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 développement notable (tab. 14), sur fond de projets turco-grecs de collaboration pour le développement du tourisme en Égée. La participation d'entrepreneurs grecs à la dernière grande « Foire internationale du tourisme et du voyage de Méditerranée orientale », tenue à Istanbul en mars 2000, s'est d'ailleurs concrétisée par des accords dans ce sens¹.

1. Cf. *Cumhuriyet*, Istanbul, 17/2/2000, p. 11.

L'absence des Égyptiens, qu'ils soient résidents temporaires¹, 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 Égypte², malgré l'existence à Istanbul (Eyüp) du quatrième lieu de pèlerinage de l'islam sunnite. En outre, les universités turques attirent moins d'étudiants que les universités caiotes, surtout leurs facultés religieuses, n'attirent d'étudiants turcs.

Une redécouverte récente de la Méditerranée par la Turquie

La Méditerranée, par l'Europe

Le développement de la conscience méditerranéenne turque nous paraît étroitement lié à l'évolution des relations entre la Turquie et l'Europe. Par conséquent, 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 les valeurs fondatrices de la politique méditerranéenne de l'Europe, depuis 1975, et commence à jouer de son identité méditerranéenne, partielle et reconstruite, dans ses relations avec l'UE. D'ailleurs 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 à Antalya (en novembre 1999) a été l'occasion de confirmer ce ré-ancrage méditerranéen de la Turquie, fortement conditionné par les attentes et exigences de l'UE. Dès lors, la Turquie, candidate désormais officielle et reconnue à l'élargissement depuis la fin 1999, émarge à plusieurs programmes euro-méditerranéens, qui achèvent de conforter sa conscience méditerranéenne. De même, la Turquie, en position de « frontière migratoire de l'Europe », a accepté, en collaborant avec la Grèce, de « mener la guerre » aux Asiatiques ou Africains transitant par la Turquie pour accéder à l'Europe, via la Méditerranée.

Mais le pourrissement de la « question de Chypre », île partiellement occupée depuis 1974 par l'armée turque, gêne cette réintégration de la Turquie en Méditerranée. Le retrait de dernière minute des entreprises grecques qui devaient participer à la Foire Internationale d'Izmir de fin août 2001, au motif que des entreprises de la « partie occupée » de Chypre allaient être présentes, prouve bien,

-
1. Mis à part, en ce qui concerne les Égyptiens, quelques descendants de membres ou de partisans de la famille royale d'Égypte, installés pour partie en Turquie après 1956.
 2. Depuis quelques années en effet, l'Égypte fait figure de destination, relativement proche, peu onéreuse pour les couches aisées turques, de plus en plus tentées par le tourisme international.

s'il en était besoin, que des frictions nationalistes peuvent continuer à entraver le rapprochement économique en cours. Même si la grande majorité de l'opinion turque, sur le continent, se désintéresse de la question chypriote, à « Chypre-Nord » le conflit d'intérêts entre Chypriotes turcophones et colons anatoliens s'exacerbe. Les premiers, en effet, sont de plus en plus intéressés par la perspective proche de l'intégration à l'UE de la partie sud (la « République de Chypre » internationalement reconnue) et exaspérés par les crises bancaires et monétaires à répétition qui secouent Chypre-Nord, à partir de la Turquie.

Méditerranée patrimoniale et actions environnementalistes

Ces dernières années, la conscience de faire partie d'un ensemble culturel et historique méditerranéen s'est affirmée en Turquie, du fait notamment des initiatives de l'Unesco ayant inscrit au patrimoine mondial plusieurs sites turcs, méditerranéens, et du fait du développement touristique, par ailleurs. En d'autres termes, le « patrimoine méditerranéen » est devenu une valeur, monnayable, indissociable de l'économie touristique¹.

D'un autre point de vue et parallèlement, l'éveil d'une conscience environnementaliste dans la société civile turque a pour effet de relier plus systématiquement la Turquie au bassin méditerranéen. L'idée d'un « destin partagé » par tous les riverains de la Méditerranée – au-delà des frontières étatiques et des nationalismes étriqués –, fait donc son chemin. À cet égard, le discours et l'action de Greenpeace-Turquie et d'autres associations nationales et locales², contre les centrales thermiques de Gökova et de Yatagan ou la centrale nucléaire d'Akkuyu (près de Mersin)³, illustre bien cette « conscience méditerranéenne » en acte. Des revues très populaires comme *Atlas*, par ailleurs, attirent désormais régulièrement l'attention sur les exactions commises contre l'environnement méditerranéen turc⁴, signe d'une prise de conscience croissante. En outre, les universités turques appartiennent désormais à des « réseaux de vigilance » des milieux littoraux, comme MEDCOAST ou EMECS.

Malmenée par le tourisme massif, les incendies, les ambitions de promoteurs immobiliers sans scrupule et une urbanisation peu maîtrisée, la Méditerranée turque, d'une certaine manière, semble ne devoir exister désormais qu'en tant que « patrimoine menacé ».

-
1. On se contentera ici d'évoquer les polémiques suscitées durant l'été 2001 par l'utilisation commerciale de certains théâtres romains de la côte sud et égéenne, utilisés pour l'organisation de grands spectacles, au prix d'installations et d'aménagements peu respectueux du patrimoine.
 2. Ou d'une association locale comme la « Plate-forme des volontaires de l'environnement SOS Istanbul ».
 3. Alors que les énergies solaire ou éolienne pourraient être davantage exploitées.
 4. Comme la mort de tortues marines *Caretta*.

Conclusion

Il ressort des analyses qui précèdent que la Turquie souffre d'une absence de vision globale et intégrée de la Méditerranée. Cette absence fait figure de paradoxe, dans la mesure où la façade méditerranéenne de la Turquie (comprise dans son extension la plus grande et non pas dans sa définition administrative) pèse de plus en plus dans l'économie nationale et dans la démographie turque. Pour autant, la Méditerranée existe bien pour la Turquie, ne serait-ce que du fait qu'elle fait lien avec l'U.E., et parce qu'elle « rapporte » de plus en plus, en termes d'économie touristique. En ce sens, la Turquie n'a pas à se chercher une légitimité méditerranéenne. Si son identité méditerranéenne est en cours de (re)construction, sous l'effet des facteurs examinés plus haut, la question principale demeure celle, à l'échelle nationale, de la meilleure intégration au territoire turc des espaces méditerranéens, et à l'échelle internationale, du développement des relations avec les voisins méditerranéens, pour l'instant marginaux par rapport aux voisins « méditerranéo-européens » plus éloignés, mais plus influents économiquement parlant.

Bibliographie

- ALFORD J., *Greece and Turkey : Adversity in Alliance*, Aldershot, Grower P. Cy Ltd, 1984.
- ALIBONI R., « Confidence-Building, Conflict Prevention and Arms Control in the Euro-Mediterranean Partnership », *Perceptions*, Ankara, 1998, p. 73-86.
- ANTOINE S., « 18 pays riverains dans un même bateau ? Le souci de l'environnement et du développement durable », "La Méditerranée Assassinée" », *Peuples Méditerranéens*, 62-63, 1993, p. 255-277.
- BAGIS A.I. (dir.), *Actual situation and prospects of Turkey's bilateral relations with Israel. Potential and opportunities*, Ankara, Friedrich-Nauman Foundation in Turkey (7 contributions), 1992.
- BAZIN M., « La protection de l'environnement, enjeu régional pour la Méditerranée orientale ? », dans *Enjeux et rapports de force en Turquie et en Méditerranée orientale*, J. Thobie, R. Perez, S. Kancal (coord.), Varia Turcica 28, IFEA (Istanbul), Paris, L'Harmattan, 1996, p. 27-32.
- BEAUGE G., « Les entreprises turques au Moyen-Orient arabe », dans *Nouvelle dynamique au Moyen-Orient. Les relations entre l'Orient Arabe et la Turquie*, E. Picard (dir.), 1993, p. 97-102.
- BENSIDOUN I. et CHEVALIER A., *Europe-Méditerranée : le pari de*

- L'ouverture*, Paris, Économica, 1996.
- BILLION D., *La politique extérieure de la Turquie. Une longue quête d'identité*, Paris, L'Harmattan, 1996.
 - BILLION D. (dir.), *Le rôle stratégique de la Turquie*, Paris, IRIS, 1995.
 - BOZKURT M., *Die Beziehung der Türkei zur Europäischen Union*, Berlin, P. Lang, 1995.
 - Chamber of Shipping, *Turkish Shipping Sector Report' 97*, Istanbul, 1998.
 - Chamber of Shipping, *Turkish Shipping Sector Report' 98*, Istanbul, 1999.
 - CHENAL A., « La Turquie et le monde arabe », dans *Le rôle stratégique de la Turquie*, D. Billion (dir.), Paris, IRIS, 1995, p. 65-80.
 - COPEAUX E., « La coscienza geopolitica turca attraverso le carte storiche », *Limes, Rivista italiana di Geopolitica*, 4, 1993, p. 249-259.
 - COUTAU-BERAGIE H., « Mare Nostrum : esquisse d'une géostratégie de la Méditerranée », *Hérodote*, 45, 1987, p. 31-60.
 - Deniz Ticaret Odası (Chambre de Commerce Maritime), *1998 Deniz Sekörü Raporu*, Istanbul, 1999.
 - DOGANAY H., *Géographie humaine de la Turquie*, Ankara, Ministère de l'Éducation nationale, (1^{ère} éd.1995 en turc), 1997.
 - DREVET J.-F., *La Méditerranée, nouvelle frontière pour l'Europe des douze*, Paris, Karthala, 1986.
 - FULLER G.E. et LESSER I.O., *Turkey's new Geopolitics. From Balkan to Western China*, Oxford, Westview Press, 1993.
 - GENTELLE P., « À propos de la Méditerranée : de la géo- à la néographie », *L'Espace Géographique*, 3, 1995, p. 203-208.
 - GROG G., « La Turquie et l'option atlantique », *Revue d'Études du Monde Musulman et de la Méditerranée*, 50/4, Aix-en-Provence, 1988, p. 183-197.
 - HUBEL H., *Türkei und Mittelost-Krisen*, Forschungsinstitut der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik e. V., Arbeitspapiere zur Internationalen Politik, 34, Bonn, 1984.
 - ILKIN S., « Les relations financières, commerciales et économiques de la Turquie avec les pays arabes », dans *Nouvelle dynamique au Moyen-Orient. Les relations entre l'Orient Arabe et la Turquie*, E. Picard (dir.), Paris, L'Harmattan, 1993, p. 78-96.
 - KALEGASI B., « Les relations entre la Turquie et l'Union européenne », *Ayna*, 3-4, 1994, p. 19-22 (en turc).
 - KANCAL S., « La Turquie méditerranéenne : affirmation régionale et ouverture internationale », in : BAZIN M., KANCAL S., THOBIE J. et TEKELIOGLU Y. (coord.), *Méditerranée et mer Noire entre mondialisation et régionalisation*, Varia Turcica XXXIV, L'Harmattan/IFEA, 2000, pp.69-86.
 - KARAOSMANOGLU A., « La région sud-est de l'OTAN », *Revue Internationale de Défense*, 10, 1985, p. 1569-1576.

La Turquie et la Méditerranée

- KITSIKIS D., *L'Empire turco-grec*, Istanbul, Iletisim, 1996, (en turc).
- KITSIKIS D., « Les Turcs et la mer Égée : essai de géohistoire », in : BAZIN M., KANCAL S., THOBIE J. et TEKELIOGLU Y. (coord.), *Méditerranée et mer Noire entre mondialisation et régionalisation*, Varia Turcica XXXIV, L'Harmattan/IFEA, 2000, 1989, p. 279-287.
- MARIN M., « Jeter les bases d'un espace euro-méditerranéen », *Arabies*, juillet-août 1995, p. 30-32.
- MARTEL A. et CARLIER C., « Le flanc sud de l'OTAN. La France et la Méditerranée », *Historiens-Géographes*, 308, 1986, p. 851-859.
- MOTTA G., *I Turchi, il Mediterraneo e l'Europa*, 1998.
- NACHMANI A., « A triangular relationship : Turkish Israeli cooperation and its implications for Greece », *Cahiers d'Etudes sur la Méditerranée et le Monde Turco-Iranien*, 28, juin-décembre 2000, p. 149-162.
- NIGOUL C. et TORELLI M., *Menaces en Méditerranée*, Paris, FEDN, 1987.
- ORFEI G., « Kastelôrizo, enclave marittima fra due continenti », *Limes*, 4, 1993, p. 261-262.
- OULD AOUDIA J., « Enjeux économiques de la politique euro-méditerranéenne », *Monde Arabe Maghreb-Machrek*, 153, 1996, p. 24-44.
- PERALDI, M., « Le cycle algérien dans Lâleli morose », *Lettre d'information de l'Observatoire Urbain d'Istanbul*, Istanbul, IFEA-G. Dumézil, 14, 1998, p. 19-22.
- PEROUSE J.-F., « La population turque en 1994 : dynamiques, perspectives et tensions », *Méditerranée*, 1-2, 1995, p. 71-80.
- PEROUSE J.-F., « La "mer Blanche" des Turcs ou en quoi la Turquie est-elle aussi méditerranéenne ? », *Hérodote*, 90, 1997, p. 163-177.
- PEROUSE J.-F., « Istanbul est-elle une métropole méditerranéenne ? Critique d'un lieu commun tenace », dans *Cahiers de la Méditerranée*, Actes du Colloque *Les enjeux de la nouvelle métropolisation dans le monde arabe et méditerranéen*, Grasse 22-24 novembre 2000, R. Escallier (dir.), Nice, 2001 (à paraître).
- PICARD E. (dir.), *Nouvelle dynamique au Moyen-Orient. Les relations entre l'Orient Arabe et la Turquie*, Paris, L'Harmattan, 1993.
- REYNAUD C. et SID AHMED A., *L'avenir de l'espace méditerranéen*, Paris, Publisud-Crédit Mutuel Méditerranéen, 1991.
- *Stratégies en Méditerranée*, Strasbourg, Conseil de l'Europe, 1995.
- TALAHITE F., « Le partenariat euro-méditerranéen vu du Sud », *Monde Arabe Maghreb-Machrek*, 153, 1996, p. 45-60.
- THOBIE J., PEREZ R., KANCAL S. (coord.), *Enjeux et rapports de force en Turquie et en Méditerranée orientale*, Varia Turcica 28, IFEA (Istanbul), Paris, L'Harmattan, 1996.
- TONSROZ J., *La CEE et la Méditerranée*, Paris, PUF, 1982.
- VERGIN N., « Présence et identité de la Turquie en Méditerranée

orientale », dans *Enjeux et rapports de force en Turquie et en Méditerranée orientale*, J. Thobie et alii (coord.), Paris, L'Harmattan, 1996, p. 19-26.

- YERASIMOS S. et ARTUNKAL T., « La Turquie : permanences géopolitiques et stratégies nouvelles vers le Proche et le Moyen-Orient », *Hérodote*, 29-30, 1983, p. 253-281.
- YERASIMOS S., « Le conflit de la mer Égée », *Hérodote*, 32, 1984, p. 123-143.
- YERASIMOS S., « Le Sandjak d'Alexandrette : formation et intégration d'un territoire », *RMMM*, Aix-en-Provence, 48-49, 1988, p. 198-212.

Quelques sites internet utiles :

Chambre Industrielle d'Istanbul : www.iso.prg.tr/

- DEIK : Dis Ekonomik Iliskileri Konseyi (Conseil pour les relations économiques extérieures) : www.deik.org.tr
- DTM : Conseil du commerce extérieur : www.dtm.gov.tr
- KOSGEB : Küçük ve Orta Ölçekli Sanayi Gelistirme ve Destekleme Idaresi Baskanligi (Présidence de l'administration pour le soutien et le développement des petites et moyennes industries) : www.kosgeb.gov.tr
- Maliye Bakanligi (ministère des Finances) : www.maliye.gov.tr
- TISK : Türkiye Isveren Sendikaları Konfederasyonu (Confédération des syndicats patronaux de Turquie) : www.tisk.org.tr
- TMB : Türkiye Müteahhitler Birligi (Union des entrepreneurs de Turquie) : www.tca-vic.org.tr
- TOBB (Union des bourses et chambres professionnelles de Turquie) : www.tobb.org.tr
- Trésor Turc : www.hazine.gov.tr
- TÜRSAB : (Union des Agences de Voyage Turques) : www.tursab.org.tr
- TÜSİAD (Association des Industriels et des Hommes d'Affaires Turcs) : www.tusiad.org
- YASED : Yabancı Sermaye Koordinasyon Dernegi (Association pour la coordination des investissements étrangers) : www.yased.org.tr

**Tableau A : Les grandes lignes méditerranéennes de transport maritime
roll-off/roll-on au départ de la Turquie**

Lignes	Capacité (en nombre de camions)	Nb de camions transportés/an	Fréquence	Temps du trajet
Haydarpasa-Trieste	130	40302	Tous les jours	72 h

La Turquie et la Méditerranée

Kumport-Trieste (Cie UND Ro-Ro) ¹	140		1 fois/semaine	72 h
Çesme-Trieste	120	5300	2 fois/semaine	60 h
Tekirdag-Trieste			2 fois/semaine	
Çesme-Bari	35		4 fois/semaine	45 h
Çesme-Ancona				
Çesme-Brindisi	70		Tous les jours	40 h
Mersin-Famagouste	20		6 jours/semaine	8 h

Source : Deniz Ticaret Odası (Chambre de commerce maritime), 1999, p. 114.

**Tableau B : Les échanges commerciaux entre la Tunisie et la Turquie
(1986-1997)**

Année	Exportations turques vers la Tunisie (milliers de \$)	Importations turques de Tunisie (milliers de \$)	Volume total (milliers de t.)
1986	3 589	28 856	42 445
1987	11 457	52 197	63 654
1988	62 135	39 146	101 281
1989	44 776	14 186	58 965
1990	39 756	29 637	69 393
1991	53 661	20 685	74 346
1992	48 509	30 755	79 264
1993	55 540	61 909	117 449
1994	74 07	50 737	125 044
1995	79 346	46 334	125 680
1996	94 402	49 892	144 294
1997	119 946	99 729	179 675

Source : *Nokta*, Istanbul, 23 mai 1998, p. 50.

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

Principaux pavillons	Bateaux sortants	Bateaux entrants
Turquie	8722	8984
Russie	3122	3175
Ukraine	2428	2478
<i>Malte</i>	<i>1975</i>	<i>1941</i>
<i>Chypre-Nord</i>	<i>1717</i>	<i>1728</i>
<i>Grèce</i>	<i>1342</i>	<i>1357</i>

1. Cf. « Kumport'tan İtalya'ya Düzenli Ro/Ro Seferleri » (De K. vers l'Italie des lignes régulières Ro/Ro), *Deniz Ticareti*, Istanbul, Juillet 1999, p. 64-66.

Panama	960	963
<i>Syrie</i>	490	492
Allemagne	451	436
Bulgarie	415	396
Libéria	361	366
Honduras	255	260
<i>Italie</i>	238	247
<i>Liban</i>	235	237
Azerbaïdjan	210	220
Égypte	64	63
Total	26973	26973

Source : Deniz Ticaret Odası (Chambre de commerce maritime), 1999, p. 106-107.