

Mustafa Aslan et Jean-François Pérouse

Istanbul : le comptoir, le *hub*, le sas et l'impasse

Fonctions dans le système migratoire international

Avertissement

Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.

Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.

Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.

revues.org

Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le Cléo, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

Référence électronique

Mustafa Aslan et Jean-François Pérouse, « Istanbul : le comptoir, le *hub*, le sas et l'impasse », *Revue européenne des migrations internationales* [En ligne], vol. 19 - n°3 | 2003, mis en ligne le 09 juin 2006, consulté le 11 février 2012. URL : <http://remi.revues.org/2683> ; DOI : 10.4000/remi.2683

Éditeur : Association pour l'étude des migrations internationales

<http://remi.revues.org>

<http://www.revues.org>

Document accessible en ligne sur :

<http://remi.revues.org/2683>

Document généré automatiquement le 11 février 2012. La pagination ne correspond pas à la pagination de l'édition papier.

© Université de Poitiers

Mustafa Aslan et Jean-François Pérouse

Istanbul : le comptoir, le *hub*, le sas et l'impasse

Fonctions dans le système migratoire international

Pagination de l'édition papier : p. 173-204

- 1 En mai 2003, à la suite d'une dénonciation, 58 clandestins — Indiens, Pakistanais et Bengalis — ont été découverts par la police turque dans un appartement de 90 m² d'un immeuble abandonné de Beyoglu, arrondissement central d'Istanbul. Acheminés par leurs guides dans ce taudis depuis une semaine, par petits groupes, ils attendaient des instructions pour la poursuite de leur voyage avec comme ultime objectif l'Italie. Arrêtés, ils ont été reconduits à la frontière turco-iranienne par laquelle ils étaient entrés en Turquie¹. Peu avant, l'arrestation à Izmir, au mois d'avril 2003, d'une cinquantaine d'étrangers qui avaient payé deux mille dollars chacun pour être conduits d'Istanbul en Grèce, par la voie terrestre, a rappelé, s'il en était besoin, la banalisation des activités relevant du « commerce humain » en Turquie, ainsi que le rôle focal d'Istanbul dans le système des migrations internationales. Ces étrangers, Pakistanais ou Bengalis pour la plupart, avaient été abusés par des trafiquants locaux qui les avaient lâchés dans la campagne égéenne turque, en leur faisant croire qu'ils étaient parvenus en Grèce²... Ces événements ne sont pas exceptionnels. Ils s'inscrivent dans une longue série, qui semble s'alourdir depuis quelques années, tout au moins si l'on se fie aux échos perceptibles dans la presse. Or ces arrestations ne constituent qu'un indice partiel, qui donne à entrevoir un vaste phénomène largement méconnu et occulte, le transit par la Turquie, chaque année, de centaines de milliers de candidats à l'Europe³ qui place Istanbul dans une position clé qu'on se propose ici d'analyser, sans dissocier ces migrations d'irréguliers, des autres circulations et mobilités d'étrangers.
- 2 En effet, il n'est pas toujours aisé ni pertinent de distinguer les circulations et mobilités de travail ou de commerce, — des navetteurs roumains, russes, ukrainiens, macédoniens ou maghrébins —, motivées par des calculs économiques et se traduisant par des séjours de courte durée, souvent fréquents, des mobilités internationales, légales ou non, qui transitent par Istanbul, voire du tourisme étranger. Les catégories descriptives généralement utilisées sont fragiles, relatives et évolutives ; le passage d'une « catégorie » à l'autre est aisé (une fois le visa de tourisme expiré, par exemple). En outre, un clandestin doté de faux papiers crédibles est traité comme un touriste ou un simple étranger en transit. Aussi éviterons-nous de construire des catégories trop restrictives *a priori*, sachant que les glissements d'un état à l'autre, au regard du dispositif juridique turc ou international, sont incessants.
- 3 En outre, l'articulation des termes « étranger » et « clandestin » (*kaçak*) pose problème. Le terme d'étranger (*yabancı*) dans la langue turque, n'a pas les mêmes connotations qu'en France (Pérouse, 2002). Les essais de qualification deviennent encore plus douteux quand il s'agit de ressortissants kurdes de Turquie, citoyens turcs, donc, mais souvent véritables « étrangers de l'intérieur »⁴ qui tentent de partir clandestinement en Europe et qui sont souvent comptabilisés parmi les clandestins (*kaçak*), et confondus avec les étrangers, interpellés. Enfin, il est aussi souvent fait recours au terme de *milteci* (et parfois même *şiginmacı*⁵, équivalent de *milteci* en « turc propre »), qu'on traduit par « réfugié », sans que celui-ci ne réfère à un quelconque statut reconnu par le HCR ou l'État turc, pas même à une demande d'obtention de ce statut (en Turquie tout au moins).
- 4 Ceci posé, notre hypothèse est que le fait métropolitain majeur que constitue Istanbul — et on admettra qu'il s'agit bien, à une échelle régionale au moins, d'une « ville-mère » au fort pouvoir d'attraction et de rayonnement —, joue comme un commutateur dans le système complexe des migrations, mobilités et circulations internationales, assurant le passage d'une forme de mobilité à une autre, la reconversion et la mise en interaction des acteurs du système,

tout en offrant à ceux-ci des avantages comparatifs multiples. Istanbul, mégapole de plus de 12 millions d'habitants si l'on considère l'ensemble de l'aire urbaine indépendamment des découpages administratifs, en tant que formidable foyer de consommation et d'échanges, vaste marché du travail, et complexe d'opportunités pour la « mise en mobilité », semblerait donc jouer un rôle clé dans le système des mobilités internationales, à l'interface entre l'Europe instituée et le monde pauvre. Pour caractériser ce rôle, on recourra à quatre figures : la figure du comptoir (ou de la place commerciale internationale), celle du *hub*, celle du sas et enfin celle de l'impasse.

- 5 Du point de vue des sources utilisées pour alimenter ce travail, on s'est appuyé sur la presse turque — ce qui évidemment crée un biais — et sur une série d'entretiens réalisés auprès de migrants notamment roumains, kurdes irakiens, géorgiens, afghans ou bengalis. Les statistiques officielles (comme le « Recensement Général de la Population » turc), qui ne nous renseignent que sur les résidents, ne sont pas d'une grande utilité, mis à part les chiffres de la « Direction des Étrangers » de la Préfecture de Police d'Istanbul.

Le comptoir stambouliote réactivé : touristes, navetteurs et « étrangers »

- 6 Une des expressions de l'internationalisation d'Istanbul opérée durant ces deux dernières décennies réside dans le nombre croissant de touristes qui fréquentent la métropole pour des mobiles divers. Ces touristes, qu'il ne faudrait pas réduire à la seule figure du touriste occidental en quête d'exotisme et de chaleur, participent à la turbulence démographique stambouliote et à l'ouverture de la capitale économique turque à des horizons de plus en plus variés.

De plus en plus de touristes étrangers

- 7 Tout étranger qui entre en Turquie pour une durée limitée, sans autorisation spéciale de travail ou de recherche, est considéré, statistiquement, comme un touriste, qu'il ait ou non un visa et quelles que soient ses intentions. La Turquie exige d'ailleurs un visa pour un nombre réduit de pays. Si, mis à part les chiffres fournis par la profession hôtelière locale, on ne dispose pas de comptabilité précise du nombre de touristes étrangers qui passent ou séjournent chaque année à Istanbul, on peut se fier au nombre d'entrées annuelles à l'aéroport d'Istanbul, d'une part, et au nombre total d'étrangers venant chaque année en Turquie, d'autre part. Pour ce qui est de ce dernier indicateur, l'augmentation notable du nombre de touristes étrangers entrés en Turquie enregistrée ces dernières années (tableau 1), s'est sans aucun doute répercutée à Istanbul.

Tableau 1 : Évolution du nombre de touristes étrangers en Turquie (1996-2002)

Année	Nombre de touristes étrangers	Taux de variation (en %)
1996	8 582 000	
1997	9 689 000	+12,9
1998	9 752 000	+ 0,1
1999	7 464 000	-23,5
2000	10 428 000	+39,7
2001	11 618 969	+11,4
2002	13 246 875	+14,0

Source : Ministère du tourisme turc, 2003

- 8 Quant aux chiffres de l'aéroport Atatürk, ils indiquent une croissance nette depuis quinze ans, avec un relatif plafonnement à moins de 4 millions d'entrées annuelles d'étrangers⁶ ces dernières années, accueillis depuis la fin décembre 2000 dans un nouveau terminal international qui est loin de tourner à pleine capacité. Mais Istanbul n'a pas (plus) le monopole de l'entrée des touristes en Turquie : pour les citoyens de la Fédération de Russie, les villes d'*Antalya*, *Trabzon* et même de *Çorlu*, depuis peu, ont aussi leur importance. Aux touristes

étrangers arrivés en avion, il faut ajouter ceux qui arrivent par la route (et font étape, voire déchargent leurs marchandises dans les nombreux hôtels, terminaux et gares routières, formels ou non, de la mégapole) ou encore par la mer. Par exemple à *Karaköy*, à l'articulation entre la Corne d'Or et le Bosphore, arrivent chaque semaine des bateaux, mi-cargos mi-bateaux pour passagers, en provenance d'Ukraine et de Russie, à un rythme qui s'accélère à nouveau⁷, sans que le niveau des années 1996-1997 soit encore atteint.

9 L'examen des différentes provenances nationales des touristes (tableaux 2 et 3) donne une idée de l'aire d'achalandage touristique de la Turquie (d'Istanbul) et des profils possibles des différents touristes.

Tableau 2 : Les entrées officielles d'étrangers en Turquie en 2002 selon leur nationalité

Nationalité	Nombre d'entrées
Allemands	3 481 671
Britanniques	1 037 507
Russes	946 511
Bulgares	834 073
Français	522 740
Grecs	280 033
Israéliens	270 263
Yougoslaves	188 127
Roumains	180 203
Macédoniens	120 989
Libyens	29 970
Autres nationalités	5 363 941
Ensemble des nationalités	13 256 028

Source : Ministère du tourisme turc, 2003

Tableau 3 : Les « touristes » de l'Europe de l'Est en Turquie, 1997-2000*

Pays de provenance	Nombre d'entrées en				Taux de variation 1999-2000 en %
	1997	1998	1999	2000	
Bulgarie	148 000	185 000	170 000	276 000	+62,4
Rép. Tchèque	53 000	39 000	35 000	56 000	+60,0
Hongrie	17 000	20 000	19 000	30 000	+57,9
Pologne	42 000	70 000	56 000	104 000	+85,7
Yougoslavie	113 000	130 000	150 000	222 000	+48,0
Roumanie	234 000	390 000	364 000	213 000	- 41,5
Total	607 000	834 000	794 000	901 000	

* Neuf premiers mois de chaque année.

Source : *Finansal Forum*, Istanbul, 19 octobre 2000, p. 16

10 En effet, une partie des touristes qui entrent en Turquie sont principalement ou accessoirement des « touristes à la valise » (voir plus bas), dont la venue peut être motivée autant par des considérations commerciales que par des attentes touristiques « classiques ». Mais on ne peut par toujours discerner dans les tableaux ce qui relève du tourisme « classique », d'agrément et de découverte, de ce qui relève du « commerce à la valise ». En effet, les mobiles sont souvent mêlés et une discrimination ne peut être faite trop *a priori*. Il existe un tourisme balnéaire bulgare en Turquie, de basse saison notamment, qui peut prendre les formes d'un tourisme à la valise, sur les marges. On évitera donc de rabattre trop strictement une nationalité sur une forme de tourisme : une partie des Allemands sont par exemple des Turcs d'Allemagne et les

touristes provenant de pays réputés à faible pouvoir d'achat, relativement aux Européen de l'ouest, ne sont pas tous des navetteurs dans le besoin.

- 11 Donc quelles que soient leurs motivations, Istanbul accueille un grand nombre de touristes, dont la circulation constitue la toile de fond des autres formes de circulation et mobilités et peut alimenter d'autres « vocations », en vertu du principe de labilité des statuts évoqué en introduction.

Des formes multiples de tourisme : affaires, famille et pèlerinage

- 12 Nous n'évoquerons pas dans le détail, ici, le développement du tourisme à Istanbul, entendu dans son sens « classique » et européen-centriste. Il faut surtout rappeler que le tourisme peut être à la fois un tourisme de congrès et d'affaires, un tourisme familial et un tourisme religieux.
- 13 Tourisme de congrès et tourisme d'affaires sont en plein développement et concourent à l'animation du comptoir stambouliote. Leur essor traduit particulièrement l'*internationalisation de la mégapole* (Pérouse, 2000). A cet égard, la capitale économique turque a des prétentions désormais clairement affichées et de plus en plus honorées. Pour ce, elle a renforcé depuis le milieu des années quatre-vingt sa capacité hôtelière de haut de gamme et sa capacité d'accueil de grands « événements » (tout au moins orchestrés comme tels), qu'il s'agisse de foires, de congrès ou d'expositions. Sans rivaliser encore avec Cannes ou Paris, Istanbul s'apprête cependant à devenir une des grandes places mondiales de congrès, exploitant le coût relativement faible de l'hôtellerie et les aménités sans égal de son site. A ces flux de participants aux congrès, s'ajoutent les hommes d'affaires attirés par le pôle économique stambouliote, qui rayonne, en termes de commandement décisionnel, sur une aire s'étendant de l'Afrique du nord à l'Asie centrale. Pour ces hommes d'affaires circulants, une hôtellerie spécifique s'est constituée, offrant l'environnement logistique (en termes de télécommunication) et les commodités désormais exigées.
- 14 Par ailleurs, il faudrait pouvoir faire la part des mobilités familiales, qui se déploient à l'échelle internationale, compte tenu du caractère très dispersé de la population turque (de Tapia, 1994) et de la prégnance des relations de famille (le terme de « famille » pouvant être entendu au sens large), faites de solidarité fidèle, d'entraide et d'allégeance. Dès lors, une bonne partie des entrées en Turquie, comptabilisées comme « entrées de touristes » sont des voyages à caractère familial et mobilisent des « émigrés », qui ont acquis une nationalité européenne ou des turcophones des Balkans ou d'ailleurs, qui ont de la famille en Turquie. Une population aussi dispersée de par le monde que la population turque est structurellement turbulente, la dispersion des familles alimentant des mobilités de rapprochement occasionnel. Le cas des déplacements des « cousins » des Balkans ou du Caucase s'inscrit dans la même ligne. Nombre de Caucasiens ou de Balkaniques ont en effet de la famille en Turquie, descendante des migrants installés dans l'Empire ottoman, puis en Turquie, qu'ils soient Tcherkesses, Bosniaques ou Bulgares (pensons à ceux venus à la fin des années quatre-vingt). À l'inverse, un pourcentage important de citoyens turcs a des racines hors de la Turquie dans ses limites actuelles, qui alimentent des mobilités. Plus largement, on peut parler de circulations au sein de la grande famille des peuples turcophones, c'est-à-dire du « monde turc », tel que défini par l'ancien président de la République Suleyman Demirel, « *de l'Adriatique à la Muraille de Chine* ». Ces circulations affectent en premier lieu Istanbul, lieu référence incomparable pour tout le « monde turc » (Pérouse, 1999).
- 15 Enfin, les mobilités « religieuses » ne sont pas négligeables. Elles sont le fait d'étudiants et d'autorités religieuses, d'une part, et de pèlerins, attirés par la ville qui fut pendant plus de quatre siècles la capitale et le cœur de l'islam sunnite, d'autre part. Certains pèlerins musulmans en route vers La Mecque, qui viennent du Maghreb ou de l'Europe en bus, font même un arrêt à Istanbul, qui combine affaires et visites de hauts lieux du monde sunnite (Eyüp, Palais de Topkapi, Hirka-i Serif à Fatih).
- 16 Mais les frontières entre ces types de tourisme ne sont pas vraiment nettes. Le vieil adage turc « *hem ziyaret, hem ticaret* » (« à la fois en visite et en affaires ») concerne aussi bien le tourisme religieux que le tourisme familial. En conséquence, aucun déplacement n'est vécu de façon univoque. Nombre de Turcs d'Allemagne ayant la nationalité allemande (il y en a

plus de 500 000) viennent en Turquie à la fois pour voir leur famille, visiter Istanbul et faire un peu de *business*.

Les navetteurs : des mobilités commerciales fondées sur l'aller-retour

- 17 Dans le flux de touristes se trouvent aussi des navetteurs, pour traduire le terme russe *çelnok* (Yükseker, 2002), pratiquant le « commerce à la valise », activité clé du comptoir stambouliote. Ce commerce ne se pratique pas qu'à Istanbul (tableau 4), mais l'entrée par l'aéroport de cette ville a cependant été depuis la fin des années soixante-dix⁸ la forme dominante du « tourisme commercial ». Depuis, l'aéroport d'Antalya notamment lui a fait une concurrence sévère, et une partie des touristes transitant jusque-là par Istanbul arrivent directement en Turquie par Antalya.

Tableau 4 : Points d'arrivée des touristes russes et de l'ex-URSS en Turquie (1995-1997)

Point d'arrivée en Turquie	Entrées en			Taux de variation 1996-1997 en %
	1995	1996	1997	
Istanbul	265 915	386 227	316 745	-17,8%
Antalya	41 936	71 588	73 303	2,4
Artvin	113 508	73 789	73 332	-0,62
Igdir	80 635	52 221	27 339	-47,6
Edirne	60 814	43 845	46 258	05,5
Trabzon	27 108	28 142	28 713	02

Source : Ministère du tourisme turc et *Sabah*, 12/07/1997

- 18 Non déclaré, le commerce à la valise est le fait de touristes étrangers, emportant avec eux leurs marchandises, et faisant fréquemment des allers-retours. Au cœur de la péninsule historique, Laleli reste le symbole de cette activité, alors même que le commerce s'y est largement normalisé. Une part de la présence touristique à Istanbul est donc liée au formidable pouvoir d'attraction de la place commerciale stambouliote, sur les anciens citoyens soviétiques et d'Europe de l'est, auxquels il faut de nouveau⁹ ajouter les Maghrébins (au premier rang desquels figurent les Libyens), depuis que l'accès aux marchés européens est devenu plus difficile. L'émergence du phénomène a précédé l'effondrement de l'URSS à proprement parler. Aujourd'hui, des millions de « navetteurs » fréquentent annuellement les boutiques d'Istanbul, pour des séjours souvent brefs mais fréquents (au moins une fois tous les deux mois). Les produits recherchés vont des pièces de détachées pour automobile aux articles textiles et au cuir. Cette activité, à la base du développement commercial de nombreux quartiers de la péninsule historique (Eminönü ou Fatih) voire d'au-delà, et de l'émergence de nombreux métiers dérivés (de la production en amont, au transport en aval), est donc à l'origine d'un mode de présence original fondé sur l'intermittence et l'aller-retour.
- 19 Et si des Russes, des Ukrainiennes ou des Roumaines — ce sont surtout des femmes qui se livrent à cette activité — sont restées à Istanbul, c'est souvent pour servir d'intermédiaires dans les boutiques de ces quartiers presque entièrement dédiés au commerce à la valise. Certaines ont épousé des Turcs.
- 20 S'agissant d'un commerce non déclaré, il est évidemment difficile de se fier aux statistiques qui présentent les revenus du « tourisme à la valise » : selon les sources, ces évaluations varient du simple au quadruple (Pérouse, 2002). Ce qui paraît sûr c'est que les grandes années de ce tourisme — en l'occurrence 1992-1996, de l'avis des commerçants — sont passées, suite aux initiatives conjuguées des États concernés visant à encadrer ces échanges. Depuis 1996 en effet, les États russes et ukrainiens, comme l'État turc, sont plus vigilants et s'efforcent de prélever leur part, en imposant des règlements plus stricts sur ce commerce à dos d'homme.
- 21 Cependant, on assiste depuis la fin des années quatre-vingt-dix à une transformation de cette activité, dans ses bastions originels en tout cas, qui pourrait aboutir à une réduction du flux de navetteurs ou à la transformation des navetteurs en hommes d'affaires institués. Cette transformation consiste en une « professionnalisation » de la filière, fondée sur le recours à la commande à distance et à des transporteurs de confiance. Beaucoup des commerçants de Laleli

interrogés ces derniers temps nous ont en effet expliqué que les clients se déplacent moins — c'est en tout cas net pour les Russes —, et se contentent d'utiliser leur fax ou leur téléphone et de passer par des intermédiaires sûrs pour l'acheminement. Mais ceci n'est possible que si préalablement des relations de confiance ont été établies ; autrement dit que si des contacts personnels entre acheteurs et vendeurs ont eu lieu. Après la phase de déplacements intenses, qui permet d'assurer ces contacts, la phase de « relations à distance » peut débiter. Seuls ceux qui ne disposent ni d'une « raison sociale » officielle, ni des moyens logistiques requis continuent à se déplacer. En outre, les « commerçants » de pays relativement éloignés, comme ceux d'Asie centrale, recourent largement à la commande, plutôt qu'aux allers-retours. Notre hypothèse est que le « commerce à la valise », loin de disparaître, se redéploie ; il quitte ses premières bases pour se diffuser et, de ce fait perd de la sa visibilité. Quoi qu'il en soit de cette normalisation en cours à Laleli, la frontière entre le déclaré et le non-déclaré n'est jamais nette : en marge des marchandises envoyées par cargo se trouvent toujours des marchandises non déclarées. La pratique de ce type de commerce est cependant perpétuée, par les Bulgares, les Moldaves, les Géorgiens ou les Maghrébins. Le comptoir stambouliote, Babel, reste donc fréquenté par des touristes nombreux et encore fascinés par l'offre de cette grouillante place d'échange, où le Kazakh croise le Bosniaque et le Libyen, l'Arménien ou l'Iranien.

Les étrangers à Istanbul : une présence officielle limitée

- 22 Par rapport au nombre de circulants, le nombre des étrangers officiellement fixés à Istanbul, temporairement ou non, est très réduit : là réside peut-être un des paradoxes du comptoir stambouliote. Si l'on prend en compte les recensements généraux de la population turque on est surpris par l'extrême faiblesse de la population étrangère recensée : moins de 1 % de la population stambouliote en 2000. Istanbul accueillerait près du quart des étrangers enregistrés et établis en Turquie, proportion légèrement supérieure à la part de la ville dans la population turque, mais pas de façon spectaculaire. Fondées sur la population établie et déclarée, ces sources statistiques sont cependant d'une utilité toute relative.
- 23 Le faible nombre d'étrangers enregistrés par le Ministère de l'intérieur, tient sans doute aux obstacles bureaucratiques — les aspects financiers mis à part — qu'il faut encore surmonter pour procéder à une régularisation de sa situation. Ils font que beaucoup d'étrangers résidant de fait en Turquie préfèrent sortir tous les trois mois, en Grèce, en Bulgarie en Syrie ou à Chypre, et conserver un statut de « touristes », plutôt que de se lancer dans des démarches longues et pénibles. Cependant cette faiblesse tient surtout à la grande faculté d'intégration de la Turquie et préalablement, à celle de l'Empire ottoman, à la rapidité d'intégration des « étrangers frères ou cousins¹⁰ » — c'est-à-dire des étrangers turcophones et/ou musulmans — qu'a accueilli la Turquie tout au long de son histoire. Selon la comptabilité officielle en effet, depuis 1923 la Turquie a accueilli 2,5 millions d'étrangers¹¹, provenant pour l'essentiel des Balkans — Bulgares, Grecs, Yougoslaves¹², Roumains —, de Transcaucasie, du Caucase et de l'Asie centrale (2 878 « Turkistanais¹³ » selon certaines sources officielles¹⁴). La dernière des vagues d'installation date de 2000-2001 ; elle est formée de Macédoniens turcophones¹⁵ (fin mars 2001, plus de 6 000 arrivées avaient été enregistrées). Qu'ils soient Bosniaques, Tatars de Crimée, Turkmènes d'Irak¹⁶, Turkmènes du Pamir afghan¹⁷ ou Bulgares¹⁸, ces « étrangers » ont aisément acquis la nationalité turque, sans pour autant rompre toujours leurs liens avec leur pays d'origine.
- 24 Ceci précisé, l'objet n'est pas ici de recenser de manière exhaustive les différentes composantes de la population étrangère « établie » à Istanbul. Celle-ci ne retient notre attention qu'en tant qu'elle a des liens avec les migrations et mobilités qui nous intéressent au premier chef. A titre d'exemple, parmi les Européens¹⁹, le contingent le plus important est constitué d'Allemands, qui sont en fait souvent des « bi-nationaux » ou des conjoints de Turcs, grands circulants, souvent « entrepreneurs de l'entre-deux ». A cet égard, il y a bien un lien entre cette présence « étrangère » (en tout cas au regard de l'état civil) et la « propension à l'émigration » de la population turque. Ceci dit, on peut sommairement répartir cette population étrangère en trois sous-ensembles : les conjointes, les expatriés-travailleurs et les étudiants.

- 25 Une partie des « conjointes » est, si l'on peut dire, le produit d'un processus de « sédentarisation » de commerçantes, par mariage avec des Turcs. Bien souvent d'ailleurs ces femmes servent d'intermédiaires dans les négociations avec leurs compatriotes qui poursuivent le travail. Ici, le lien entre présence étrangère et mobilités commerciales est évident, ces femmes se trouvant à l'articulation entre deux phénomènes. Nous avons ainsi rencontré plusieurs Roumaines, Russes ou Ukrainiennes, tenant boutique dans les quartiers commerçants ou dans les compagnies de transport routier stambouliotes, qui jouent un rôle d'interface stratégique en raison de leur connaissance des langues des clients qui convergent vers Istanbul. Les maghrébines, quant à elles, sont en nombre plus restreint. Mais la nouvelle législation sur l'acquisition de la nationalité turque, adoptée au début de l'année 2003, risque de modifier la donne. En effet, le temps de vie commune nécessaire après mariage, pour acquérir la nationalité turque a été porté de un à trois ans. De même la pratique du mariage blanc, qui bénéficie de complicités parmi les fonctionnaires de l'état civil, devrait être davantage surveillée.
- 26 Comme il a été dit plus haut, l'internationalisation économique d'Istanbul depuis le milieu des années quatre-vingt ont pour effet d'attirer un nombre croissant d'hommes d'affaires étrangers, sans parler des membres d'organisations internationales diverses. Comme la Turquie réalise plus de 60 % de son commerce avec l'Europe, il n'est pas surprenant de trouver beaucoup d'hommes d'affaires européens (allemands, espagnols et italiens), auxquels il faudrait ajouter les hommes d'affaires russes, japonais, américains ou israéliens depuis le rapprochement turco-israélien du milieu des années quatre-vingt dix. En effet, nombre d'entreprises japonaises, sud-coréennes ou nord-américaines ont installé à Istanbul leur base pour les Balkans, l'Asie centrale et le Proche et Moyen Orient. Parallèlement, se sont implantées à Istanbul des personnes hautement qualifiées — médecins spécialisés²⁰, ingénieurs... — venant de l'ex-URSS (de la Russie à l'Azerbaïdjan), qui apprécient à Istanbul la proximité par rapport à leur pays d'origine, les facilités de vie et les salaires en dollars.
- 27 Les étudiants constituent une autre part de cette population étrangère, déclarée. Les chiffres dont nous disposons (tableau 5) sont un peu anciens : pour les Iraniens et les Grecs (en fait surtout des Turcs de Thrace, citoyens grecs), ils nous semblent conserver une certaine pertinence. Aujourd'hui, ces étudiants proviennent toujours du « monde turc » (tableau 6) et du « monde musulman », mais aussi de tout le monde en voie de développement et notamment du continent africain. Pour ce qui est des Bosniaques, Kosovars, Albanais ou Macédoniens, cette présence est liée à l'héritage ottoman dans les Balkans. En effet, ces étudiants sont souvent de

langue turque ; mais pour eux, la Turquie est plus vécue comme un tremplin vers l'Europe ou l'Amérique du nord que comme un but ultime.

Tableau 5 : Étudiants étrangers à Istanbul en juin 1996 selon leur nationalité

Nationalité	Nombre
Bulgares	15 993
Grecs	3 632
Iraniens	3 005
Citoyens des Etats-Unis	2 468
Allemands	2 347
Apatrides	2 107
Français	1 498
Chypriotes du Nord	1 198
Yougoslaves (majoritairement Kosovars)	1 177

Source : Akpolat-Davud, 1997, p. 218

Tableau 6 : Les étudiants étrangers, « frères ou cousins », en Turquie

Pays d'origine	Total (*)	Dont enseignement supérieur
Azerbaïdjan	1 169	1 129
Kazakstan	775	716
Kirghizstan	762	562
Ouzbekistan	195	195
Turkmenistan	1 368	1 333
« Pays asiatiques »	1 613	1 467
« Pays des Balkans »	1 543	1 275
Ensemble de la colonne	7 425	6 677

(*) Comprend aussi des élèves qui suivent des cours de langue turque et des élèves du secondaire.

Source : Ministère Turc de l'Education Nationale, 2000 (*Milli Eğitim Sayisal Veriler*, 2000, p. 216)

28 Pour les étudiants africains, les statuts sociaux et les trajectoires sont fort divers et empêchent de parler d'une quelconque « communauté noire africaine » d'Istanbul, comme seraient tentés de le faire certains observateurs. Une partie des vendeurs de rue identifiés comme « africains » ou « noirs » par les Turcs, est formée d'étudiants sénégalais, qui se paient de la sorte leurs études²¹. Mais pour d'autres étudiants noirs africains, à peine turcophones, que nous avons rencontrés dans le quartier de Laleli, l'inscription dans les universités turques n'était qu'un moyen leur permettant de rester à Istanbul, où ils poursuivaient leur commerce ambulante. Pour les Sénégalais interrogés, dont certains peuvent appartenir à la confrérie mouride, Istanbul pour la poursuite d'études, a l'avantage d'offrir un large spectre de formations reconnues, de plus en plus souvent en langue anglaise, pour un coût de revient bien inférieur à celui d'une scolarité en Europe, dans un contexte jugé « à la fois musulman et européen ». Ces étudiants africains vivent pour la plupart dans les arrondissements historiques/centraux de Beyoğlu²² et d'Eminönü, parmi des migrants internes, fréquemment kurdes, dans des îlots souvent très dégradés²³.

29 Au total, le nombre d'étudiants étrangers officiellement répertoriés est modeste, surtout si on le compare au nombre d'étudiants turcs à l'étranger (plus de 50 000 en 2002). L'examen de certains aspects du comptoir du Bosphore n'autorise pas à parler de « cosmopolitisme ». De ce point de vue, la structure de la population a radicalement changé par rapport au XIX^e siècle. La population étrangère y est moins établie ; elle paraît plus turbulente. Le comptoir n'est investi que par intermittence.

Le *hub* et le sas

30 Comptoir, Istanbul est aussi un *hub* (pôle d'interconnexion) et un sas dont le fonctionnement efficace repose sur un ensemble de facteurs cumulés, matériels et immatériels, qui favorisent la mise en mobilité et la circulation. C'est à ce niveau surtout que le fait métropolitain fait pleinement sens.

Istanbul comme complexe d'opportunités et nœud de réseaux

31 Les facteurs favorisant ce rôle sont variés. Il s'agit en premier lieu de facteurs techniques, assurant la qualité de l'offre en moyens de transport permettant de rejoindre ou quitter la Turquie. Des aéroports d'Istanbul — un nouvel aéroport international, encore peu utilisé, venant d'être inauguré sur la rive asiatique —, aux ports nombreux, en passant par l'offre en bus, camions ou camionnettes, la concentration stambouliote est unique. A toute heure du jour et de la nuit, il est possible de partir dans toutes les directions par tous les moyens de transport possibles. Pour la circulation maritime, le site même d'Istanbul, sur le Détroit du Bosphore, accentue cette fonction de *hub* entre monde pontique et monde méditerranéen. Mais Istanbul ne retient encore, même momentanément, qu'une part réduite (moins de 30 %) du trafic international qui transite par le Bosphore.

32 Potentiellement en tout cas, et les clandestins qui empruntent la voie maritime le prouvent, la dimension d'interface d'Istanbul est considérable. Avec ses nombreux ports maritimes la région urbaine offre des possibilités multiples de sortir de la Turquie par la mer.

33 En termes de télécommunications, le nœud stambouliote est aussi d'une densité inégale dans la région. Par ailleurs, l'offre de services en tout genre (agences de voyage, bureaux de traduction, consulats, compagnies aériennes...) pour la mise en mobilité est aussi d'une infinie diversité. Mais c'est pour les services illégaux, faux passeports, filières d'émigration, passeurs... qu'Istanbul apparaît comme un pôle de ressources sans pareil. Contrefaiseurs et falsificateurs y sont rois et prospèrent à l'ombre de complicités multiples. En décembre 2000, par exemple, un réseau de trafiquants de faux papiers et d'aide à l'exil en Europe a été démantelé par la « Direction des Crimes Organisés et du Trafic d'Armes » de la police de la ville. Un commissaire attaché à l'aéroport Atatürk et deux policiers, ainsi que deux personnes travaillant dans une compagnie aérienne privée y appartenaient. Ce réseau qui opérait depuis plus d'un an, fournissait, contre 5 000 voire 10 000 dollars US, à la fois les permis de séjour dans le pays souhaité (pour l'essentiel Danemark, Pays-Bas, Suède, Suisse et Allemagne) et les faux papiers permettant de quitter la Turquie sans difficulté²⁴. De même, pour les Kurdes, citoyens turcs, notons que souvent ces candidats à l'immigration partent de la Turquie (et notamment ceux qui ne peuvent pas obtenir un passeport pour n'avoir pas encore accompli leur service militaire) avec une vraie-fausse carte d'identité qui permet d'obtenir un vrai passeport. Ces cartes d'identité sont obtenues avec la complicité des fonctionnaires du service d'état civil qui délivrent ces documents contre des bakchichs. Depuis 2001, à la suite de nombreux rappels à l'ordre comminatoires de la part des États-Unis, on constate néanmoins une prise de conscience de la part des autorités turques, qui se traduit par un plus grand nombre de contrôles et par une plus grande fermeté vis-à-vis des complices turcs de ce trafic.

34 Quoi qu'il en soit, pour la délivrance des faux visas, Istanbul demeure une place irremplaçable : l'offre de voyages clandestins vers l'Europe y reste incomparable. A titre d'exemple on peut citer le quartier de Aksaray et ses alentours²⁵, dans la péninsule historique, réputés pour leurs agences de voyage un peu particulières, qui délivrent des faux papiers ou des titres de voyage clandestins pour l'Europe. Mais Istanbul, compte tenu de l'immensité de son emprise, ne doit pas être entendu dans un sens trop restreint ; il faut y intégrer ses périphéries. La preuve,

c'est que la Direction du Département des Étrangers de la police stambouliote a récemment démantelé à Silivri, dans la périphérie occidentale d'Istanbul (sur la « route terrestre pour l'Europe » à 80 km des centres historiques), une officine clandestine tenue par un Moldave et un Turc, qui délivrait de faux passeports moyennant 200 dollars²⁶.

35 Par ailleurs, Istanbul peut être décrit comme un nœud à l'articulation de plusieurs réseaux. Réseaux de transport et de télécommunication, on vient de le voir, mais aussi réseaux immatériels. Ce sont ces derniers qui ici nous intéressent. Ces réseaux, d'ordre idéologique, familial, religieux, national, commerçant, mafieux, ethnique... interfèrent à Istanbul et permettent de rapides connexions et prises en charge. Un Bengali qui arrive à Istanbul sait qu'il pourra y retrouver des compatriotes qui l'aideront.

36 Autrement dit, la densité des « interactions sociales » que cristallise la mégapole, pour reprendre des expressions de la première sociologie urbaine, tisse un environnement hautement favorable à la mise en mobilité, en multipliant les possibles.

37 Enfin il est sûr que le gigantisme « mégapolitain » constitue un cadre favorable, du fait de l'anonymat et des opportunités de dissimulation et de rencontre qu'il recèle, à tous les commerces et trafics, licites ou non. Ce « gigantisme grouillant », en définitive peu contrôlable, et le relatif anonymat inhérent à celui-ci, permettent aux candidats à l'immigration de trouver les moyens de contacter les passeurs qui leur fournissent les documents nécessaires pour le passage des douanes. Les centaines de milliers de logements vides, par exemple, comme les zones industrielles démesurées, désertes, sont des lieux abondamment usités pour loger toutes les activités liées à la mobilité clandestine. Donc si l'Anatolie est un corridor dans le système international des mobilités entre l'Europe et le monde démunis, Istanbul est son pôle principal et sa plate-forme.

La grande convergence

38 Outre le dispositif technique et social requis, qui dit *hub*, dit convergence des flux d'une part, et redistribution de ceux-ci, d'autre part.

La convergence des navetteurs

39 Pour les navetteurs déjà évoqués, l'effet de convergence est net, tant la place commerciale d'Istanbul est polarisante. La redistribution, en revanche, fonctionne moins, si ce n'est sur un mode indirect. L'acheminement des navetteurs à Istanbul se fait soit par autobus ou camionnette, soit par avion, soit par bateau. Pour les pays de l'ex « Europe de l'est », comme pour le Caucase et la Transcaucasie, la route reste encore largement le premier moyen de transport, malgré les lenteurs, les difficultés souvent rencontrées aux frontières et même les risques. En effet, des actes de brigandage sont encore périodiquement signalés, en Bulgarie, en Moldavie ou en Géorgie, sans parler des abus de pouvoir des diverses polices, enclines à prélever leur part de ce commerce transnational. Il existe ainsi au cœur de la péninsule historique, surtout à Yenikapi, plusieurs gares routières et terminus pour les lignes d'autobus. Ce sont des lieux d'observation privilégiés, qui donnent à voir une partie de la turbulence stambouliote. Les Gagaouzes de Moldavie et d'Ukraine, par exemple, viennent surtout en camionnette : une sorte de mini gare routière informelle existe même, au cœur du quartier marchand de Laleli, dans une « dent creuse » du bâti, opportunément investie.

40 Le bateau a l'avantage d'être beaucoup plus avantageux et commode que l'avion pour le transport de sacs et de « valises » bondés. Ainsi, peut-on voir arriver les bateaux en provenance des ports de Crimée au cœur d'Istanbul, à Karaköy (arrondissement de Beyoğlu). Ces bateaux sont parfois dans un état de vétusté inquiétant, d'autant plus qu'ils regagnent l'Ukraine, surchargés, avec des ballots accumulés jusqu'au haut des cheminées... En janvier 2000, d'ailleurs, un de ces bateaux chargés de navetteurs et de paquets a purement et simplement coulé dans la mer Noire avec tous ses passagers et son chargement. Outre l'ancienneté et le mauvais entretien du bateau, la surcharge a aussi été incriminée pour expliquer cet accident. En décembre 2000, entre Odessa et Istanbul il n'y avait plus que deux bateaux par semaine, l'un faisant le voyage en 28 heures, et l'autre, moins cher, en 36 heures. Les usagers de ces deux bateaux étaient en écrasante majorité des Ukrainiennes, et dans une bien moindre mesure, des Moldaves²⁷.

41 Pour ce qui est de l'avion, il suffit d'observer les arrivées au terminal-voyageurs international et au terminal-cargo de l'aéroport international Atatürk. D'après un relevé fait fin novembre 2001 au terminal-voyageurs, sur 64 arrivées, 10 se faisaient en provenance de pays méditerranéens et plus de 30 en provenance de pays « pontiques » ou de républiques de la Fédération de Russie. Le départ de charters vers les ex-pays de l'URSS est toujours un spectacle impressionnant, tant le chargement des voyageurs (des femmes en grande majorité) est visible et manifeste.

La convergence des filières clandestines

42 Il est désormais établi que la Turquie se trouve sur un des principaux itinéraires de l'émigration clandestine partant de l'Asie et de l'Afrique vers l'Europe occidentale. C'est un fait admis par les plus hautes autorités turques. Ainsi, dans sa déclaration à la presse en mai 2002 au sujet de l'immigration clandestine, le ministre de l'intérieur turc Rüstü Kazım Yücelen reconnaissait que la Turquie « se trouve sur l'itinéraire du trafic d'hommes [par lequel même] les Africains passent » (*Hürriyet*, 23 mai 2002). En raison de la concentration de ressources « mobilogènes » évoquées plus haut, la polarisation par Istanbul des flux migratoires qualifiés d'illégaux est saisissante, sans pouvoir précisément dire quelle est la part des 220 000 clandestins transitant chaque année par la Turquie qui passe par Istanbul. Seules les arrestations, nombreuses à Istanbul, et les accidents, du type incendie, nous fournissent quelques indices sur cette focalisation. A titre indicatif, pour les seuls dix premiers mois de 1999, la police turque a annoncé l'arrestation de 14 000 clandestins dans tout le pays (valeur que l'on peut rapprocher des 11 362 clandestins arrêtés en 1995). Mais au cours des dix premiers mois de l'année 2000, le nombre de « clandestins étrangers » arrêtés et reconduits à la frontière était de 94 514 dans l'ensemble du pays (dont 24 502 arrêtés aux frontières). Les arrestations dans Istanbul même, comme celle de 40 Pakistanais le 5 janvier 1999, entassés dans un minibus stationné dans une petite rue de Beyazit (au cœur de la péninsule historique), sont en effet fréquentes ; de même que la découverte de caches provisoires dans des immeubles dégradés du centre historique ou dans des zones industrielles désaffectées.

43 Même s'il peut paraître artificiel de dissocier l'arrivée à Istanbul (la convergence), du départ d'Istanbul, la structure des filières semble nous y autoriser. En effet, les filières sont segmentées et rares sont celles qui sont vraiment intégrées, du pays de départ, à l'Europe occidentale, via la Turquie. Le cas de figure le plus fréquent est plutôt celui d'un *effet de relais* à Istanbul, où s'articulent et s'entrecroisent les filières. Plusieurs observateurs, en effet, s'accordent à reconnaître que les filières professionnelles d'émigration clandestine vers l'Europe ne commencent vraiment qu'à Istanbul et que, jusque-là, on reste dans l'amateurisme ou la « débrouille » individuelle.

44 C'est la révolution islamiste de 1979 qui a entraîné la structuration des premières filières de migration internationale vraiment organisées à Istanbul, des centaines d'Iraniens ayant à cette époque transité par la mégapole turque. Ultérieurement, avec la guerre du Golfe de 1991, des filières sont apparues aussi à partir de l'Irak du nord, où les Turkmènes d'Irak semblent jouer un rôle central. Désormais, on peut distinguer globalement cinq filières principales convergeant sur Istanbul, en fonction des provenances et de l'encadrement :

45 – une filière **nord-irakienne**, qui se décompose en filière turkmène, filière kurde, et filière assyro-chaldéenne,

46 – une filière **iranienne**, gérée par des Iraniens, souvent azéris, des Kurdes et des Turcs, qui assure le passage par la frontière turco-iranienne d'une multitude de migrants, des Chinois aux Afghans,

47 – une filière **syro-libanaise**, qui, par la terre ou la mer (et parfois Chypre), permet le transit de Maghrébins et d'Africains noirs,

48 – une filière russe ou russo-ukrainienne.

49 – enfin une filière **caucasienne**, qui se décompose en filières azérie, tchéchène, arménienne et géorgienne.

50 Les portes d'entrée en Turquie sont nombreuses, eu égard à l'extension et à la configuration des frontières, et assez bien repérables, à partir de la concentration des arrestations dans certaines zones frontalières. La localisation des incidents aux frontières, se soldant par la mort

de clandestins repérés ne répondant pas aux sommations, est aussi un révélateur. A chacune des filières énumérées correspondent des points d'entrée en Turquie : frontières du nord-est (avec la Géorgie et le Nakhitchevan), frontière turco-iranienne, frontière turco-irakienne et frontière turco-syrienne. Si les filières et les itinéraires se diversifient et se recomposent sans cesse, Istanbul semble conserver un rôle central.

51 Parallèlement, on ne peut pas distinguer les étrangers qui transitent par la Turquie et Istanbul en particulier, des citoyens turcs, pour la plupart d'origine kurde, qui, poussés par des nécessités de divers ordres, souhaitent aussi gagner l'eldorado européen. Les uns et les autres empruntent les mêmes filières, comme en témoigne la « composition nationale » des bateaux qui partent de Turquie vers l'Europe. Les uns et les autres vivent dans les mêmes meublés sordides et les mêmes « chambres pour célibataires » d'Eminönü ou de Fatih. Dès lors, on peut estimer qu'Istanbul fonctionne pour les Kurdes de Turquie un peu comme pour les Kurdes des autres pays. Bien que « nationaux », citoyens de la République turque, une partie des Kurdes de Turquie se comporte en étrangers à Istanbul, alimentant, d'ailleurs, les mêmes marchés du travail que les étrangers clandestins.

La redistribution sélective

52 Pour les touristes « classiques », Istanbul fonctionne encore comme un centre redistributeur, qu'ils y séjournent un moment avant d'être conduits vers les rivages occidentaux ou méridionaux du pays ou qu'ils ne fassent qu'y transiter. En revanche, pour les navetteurs, la redistribution ne s'effectue pas, si ce n'est à l'échelle de l'aire urbaine d'Istanbul, vers des lieux de production de plus en plus périphériques. Dans une moindre mesure, du fait de la délocalisation vers l'Anatolie et la Thrace des unités de production alimentant le marché d'Istanbul, un début de redistribution commence à s'opérer. Mais il ne concerne encore que quelques personnes.

53 Pour les clandestins ou stigmatisés comme tels, la redistribution est rarement immédiate. L'étape par Istanbul, où s'opère l'articulation entre les filières, peut durer, parfois longtemps. Par exemple, les 99 Iraniens arrêtés le 12 décembre 2001 au large de Bodrum (ils se trouvaient déjà dans les eaux internationales), alors qu'ils s'efforçaient de gagner la Grèce dans un bateau dont ils avaient pris en otage le capitaine et l'équipage, étaient partis en bus d'Istanbul. Ce qui prouve bien que quelle que soit la voie de sortie du territoire turc, Istanbul reste le centre polarisateur et organisateur.

54 À partir d'Istanbul, la redistribution se fait selon des modalités multiples, par terre, par air et par mer. Ainsi, le démantèlement de l'Europe de l'est socialiste, et la désorganisation qui s'en est suivie, ont eu pour effet d'ouvrir les routes terrestres aux candidats à l'émigration vers l'Europe occidentale. Un premier itinéraire passe par la Bulgarie, la Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la Serbie, la Slovaquie et l'Italie. Un deuxième itinéraire terrestre relie la Turquie à l'Europe via la Bulgarie ou la Grèce, la Macédoine et l'Albanie. Un troisième itinéraire part de Bulgarie en passant par la Roumanie, la Hongrie, la République Tchèque ou la Slovaquie, l'Autriche et se termine en Allemagne. Les « trafiquants » turcs, albanais ou ex-yougoslaves semblent recourir en abondance au camion. En fait, le transport par camion est réputé le moyen le plus sûr pour un voyage clandestin, mais aussi le plus cher. Ainsi pour un trajet entre la Turquie et l'Italie le candidat doit déboursé jusqu'à cinq mille euros. Moins chers par rapport aux camions, de nouveaux itinéraires terrestre ont été ces dernières années mis à la disposition des candidats à l'immigration qui doivent faire à pied une partie de leur voyage, notamment quand ils passent par la Serbie, la Croatie et la Slovaquie.

55 D'autre part, il semble qu'une bonne part des bateaux chargés de réfugiés, parvenus sur les côtes ou au large des côtes italiennes, voire françaises, ces dernières années, soit partie d'un des ports du Grand Istanbul (allant de Izmit, à l'est, à Silivri, à l'ouest)²⁸ ou y ait fait une escale. Nombre de ces bateaux sont même inscrits sur les registres des ports d'Istanbul, souvent sous un autre nom que celui qu'ils arborent au moment de leur périple sans retour. D'autres clandestins s'embarquent de façon négociée (dans ce cas ils louent leur bras comme membres d'équipage) ou non sur des navires marchands faisant escale à Istanbul. La flotte de pêche,

nationale ou étrangère, pour les liaisons Istanbul-Roumanie ou Istanbul-Bulgarie offre aussi bien des opportunités.

56 Par ailleurs, réservé à des candidats dotés de moyens importants²⁹ et de faux papiers dûment établis, l'avion constitue une autre possibilité. Deux cas de figure se présentent : le recours à des lignes régulières à partir de l'aéroport d'Istanbul ou le recours à des compagnies privées, d'Istanbul vers Salonique, Athènes, Tirana et même Amsterdam ou Vienne. Cette dernière option suppose d'importantes complicités dans les douanes et l'administration de l'aviation civile.

57 Enfin, les itinéraires « mixtes » sont légion. L'itinéraire terre-mer le plus employé depuis le milieu de l'année 1994 semble être l'itinéraire Turquie-Bulgarie-Macédoine-Albanie (ou Montenegro)-Italie. Le voyage se fait en camion ou en voiture, voire en minibus jusqu'en Albanie, puis en bateau jusqu'aux côtes italiennes. Les ports d'embarquement sur la côte est-adriatique sont Durazzo (Albanie) et Bar (Montenegro) pour les ferries, Valona (ou Vlorë) en Albanie, pour les embarcations de fortune. Au printemps 1995, l'itinéraire-type est bien le suivant : camion ou voiture jusqu'en Albanie ou au Montenegro (*via* la Macédoine), puis traversée de l'Adriatique à bord de ferries ou de petites embarcations pouvant emporter au maximum une vingtaine d'émigrés, puis direction Vintimille, par le train. D'autres combinaisons « terre-mer » sont possibles. Le bateau *Cometa* ayant déversé ses passagers sur les côtes italiennes fin décembre 1997, venant de Russie, avait chargé à Darica (« Grand Istanbul », dans le golfe d'Izmit), puis au large des côtes albanaises. De même, l'épopée (d'une semaine) de fuyards arrêtés au début juillet 1997 sur une route du sud de l'Italie est révélatrice de la pluralité des routes empruntées. Partis de Turquie dans un camion transportant du fer, ils sont passés en Grèce, pour atteindre Patras. Ensuite, ils ont pris le ferry pour Brindisi, comptant rejoindre l'Allemagne par la route.

58 Istanbul est donc connecté à de multiples points de sortie du territoire turc, des côtes méditerranéennes à celles de la mer Noire. En fonction de la saison, des opportunités, des moyens investis et des filières s'opère donc un *dispatching* organisé à partir d'Istanbul vers ces points de sortie.

Le sas et l'étape

59 Les mouvements de convergence et de redistribution conduisent à admettre l'image du *hub*, ainsi que celle du sas, passage obligé et antichambre à la fois, où le séjour peut se prolonger, le temps d'accumuler les ressources nécessaires, dans tous les sens du terme, pour la poursuite du périple.

60 Il s'ensuit toute une économie du logement des navetteurs comme des clandestins, qui s'est développée ces vingt dernières années dans des secteurs de plus en plus diversifiés. Si l'on note une superposition entre les lieux d'hébergement « traditionnels » des immigrés de l'intérieur et ceux des immigrés étrangers, c'est très frappant dans la péninsule historique, une diffusion des clandestins semble s'opérer, au nom du principe de discrétion et d'invisibilité. Le quartier de Küçükpazari, à Eminönü (tout juste au nord du célèbre Marché Égyptien), est un des plus emblématiques de cette superposition et convergence de destins entre immigrés. Entre le pont de Galata et le pont Atatürk (tout deux sur la Corne d'Or), le long d'une rue principale et de ses perpendiculaires on a noté près d'une centaine de petites pensions avec les responsables desquelles il a été impossible de discuter directement.

61 De même, navetteurs attardés et clandestins en attente participent au gigantesque marché du travail clandestin d'Istanbul, dont les marchés de main-d'oeuvre de Yenikapi, à peine dissimulés, sont l'indice le plus frappant. L'étape par Istanbul marque souvent pour les clandestins un moment d'accumulation du capital, supposant le travail au noir, qui concerne aussi largement les immigrés de l'intérieur. Autrement dit, on se paie des faux papiers ou un voyage clandestin vers l'Europe, en travaillant illégalement. L'économie non déclarée représenterait en effet la moitié de l'activité économique de la métropole turque (en termes de richesse produite). Les opportunités sont donc immenses. Quelques secteurs d'activité sont prisés : pour les hommes, il s'agit du bâtiment³⁰, du portage, de la manutention, de la confection, de la petite industrie chimique, de la restauration, de la pêche, et de l'économie de

la récupération ; pour les femmes, hormis la prostitution et ses formes plus ou moins déguisées, citons les services domestiques, la garde d'enfants³¹ et l'industrie (c'est parfois un grand mot) du textile. Parmi les personnes interrogées en 2002, c'était le cas de Yusuf Ali, un Kurde irakien qui travaillait dans le bâtiment à Istanbul depuis huit ans en vue d'accumuler la somme nécessaire pour payer les passeurs qui lui assureraient son voyage de fortune en Europe. C'était également le cas de Hassen, un étudiant algérien, prêt à faire tous les travaux pour partir en Europe, où il souhaitait poursuivre ses études interrompues en Algérie, sous la contrainte de la police qui l'avait fait fuir.

62 Inutile de préciser que cette force de travail étrangère est à la merci de ses employeurs et qu'en cas d'accident, aucun recours n'est prévu. Nous avons rencontré plusieurs fois des étrangers qui avaient été « remerciés », parfois sans avoir été payés, et qui reconnaissaient leur impossibilité à rentrer dans leurs droits d'une quelconque manière. Cependant, depuis deux ans l'État turc s'est lancé dans une vaste lutte contre le travail clandestin, et taxe les employeurs peu scrupuleux, tout en reconduisant à la frontière les travailleurs étrangers. De nombreuses arrestations ont déjà eu lieu, sans que pour autant la question soit résolue, tant ces formes de travail sont courantes. Les sanctions sont désormais sévères, ce qui devrait conduire les maquignons à plus de prudence. Pour autant, le nombre d'étrangers travaillant à Istanbul, qui choisissent de ne pas sortir du territoire turcs tous les trois mois quitte à payer une amende quand ils passent la frontière (une ou deux fois par an), demeure très important³².

63 Aussi, pour le seul secteur textile, d'après une estimation réalisée par un syndicat, les deux tiers du million et demi d'employés du Grand Istanbul le seraient de façon non régulière³³. D'ailleurs, selon le conseiller du « Syndicat des Travailleurs Turc » (*Turk-Is*), Yildirim Koç, « au début de 1994, il y avait déjà 4 millions de travailleurs clandestins, qui étaient pour le plupart de nationalité roumaine, polonaise et philippine » (*Cumhuriyet Hafta*, 13-19 octobre 1995). Ces chiffres sont certainement surestimés, mais ils donnent une idée de l'ampleur de la tâche de régularisation à effectuer. Pour prendre un exemple concret, en décembre 2001, dans le quartier central et dégradé de Tarlabasi (arrondissement central de Beyoglu), nous avons interrogé un jeune Roumain, diplômé de l'université et parlant remarquablement le turc, qui était en Turquie depuis deux ans et travaillait dans une petite entreprise (douze personnes employées au total) spécialisée dans le traitement de pièces de métal, pour la confection. Ce qui était frappant au premier abord c'était, malgré la manipulation de produits chimiques très sensibles (cyanure, acides divers...), l'absence de mesures de sécurité élémentaires, situation exposant les travailleurs à des risques innombrables.

64 Istanbul fonctionne bien comme un sas, un relais et un commutateur où les migrants accumulent du capital économique en premier lieu, mais aussi du capital social, culturel (langues) et professionnel, afin de créer les conditions de leur remise en mobilité. Cette étape s'accompagne aussi de changements d'état civil (d'où le jeu avec les nationalités rendant douteux certains comptages par pays de provenance) comme de religion. La conversion, à une religion chrétienne le plus souvent, mais cela peut aussi être le bahisme, étant perçue comme une plus-value et un atout pour la suite. Ici l'image d'Istanbul comme *commutateur* dans le système des mobilités internationales, proposée en introduction, peut être à nouveau convoquée. Des « navetteurs » arrivés en simples touristes peuvent, s'ils s'attardent sur le territoire turc, se transformer en clandestins. À l'inverse certains anciens clandestins, en s'associant avec les commerçants turcs ou en se mariant avec des Turcs, obtiennent le permis de séjour et sortent ainsi de la clandestinité.

L'impasse ou le piège : installation dans la clandestinité et exploitation

65 Mais l'étape peut s'éterniser ; et le sas s'engorger. Les clandestins arrêtés aux frontières de sortie de la Turquie peuvent être renvoyés dans le pays par lequel ils sont entrés et finalement revenir à Istanbul. Le phénomène qu'il convient de souligner ici, c'est l'insensible « transformation » des navetteurs et des étrangers en transit, voire des étudiants, des commerçants ou des « parents », en résidents clandestins.

L'installation obligée dans la clandestinité

- 66 Istanbul est la place la plus importante en Turquie en l'espèce, où des milliers de clandestins attendent l'occasion favorable à la poursuite de leur périple. A cet égard, on peut qualifier cette population étrangère de « population par défaut », en ce sens qu'elle demeure contrainte à Istanbul, et que ses projets d'émigration ne visent pas la Turquie. L'image de l'*impasse* est donc, de ce fait, utilisable. Cette population étrangère, constituée de personnes sans permis de séjour en Turquie (leur visa de touriste étant expiré), population « turbulente », précaire, instable, toujours en reconfiguration, en fonction des opportunités et aléas inhérents à son absence de statut officiel, change donc d'emplois et de résidence fréquemment. Elle a une visibilité réduite. Globalement, pour l'ensemble de la Turquie, le nombre de clandestins est estimé par la police à un million environ et le nombre de réseaux mafieux spécialisés dans le « commerce humain » (*insan ticareti*) implantés à Istanbul à plus de 200³⁴. Selon un rapport de la Direction de la « Police de Lutte Contre la Contrebande et les Crimes Organisés », pendant la période 2000-2002, 2 520 personnes soupçonnées d'être organisatrices de l'immigration clandestine ont été arrêtées par les forces de sécurité turques (*Cumhuriyet*, 1^{er} juillet 2002).
- 67 La localisation de ces irréguliers à Istanbul répond à une logique de proximité par rapport aux lieux-ressources (en papiers et « titres de voyage » notamment), à une logique de réseaux (les réseaux nationaux ou régionaux, qui sont eux aussi des ressources pour les migrants), et une logique d'opportunité en matière d'offre immobilière. Les arrondissements centraux d'Eminönü et de Fatih sont connus depuis longtemps pour leurs « chambres de célibataires », où descendent traditionnellement les migrants internes. Aujourd'hui, migrants internes et migrants internationaux vivent dans les mêmes immeubles dégradés tenus par des marchands de sommeil sans scrupule, quand ils ne squattent pas des immeubles abandonnés (et le centre d'Istanbul, en partie vidé de ses élites « minoritaires » entre 1922 et 1974, et de ses élites « financières » depuis 1980, qui préfèrent les implantations périphériques). Périodiquement, la chronique stambouliote est alertée par des affaires d'incendie ou d'effondrement de bâtiments, suivies de la découverte d'occupants clandestins. Ainsi dernièrement, dans l'arrondissement d'Eminönü, trente Bengalis sont sortis des ruines fumantes d'un immeuble que l'on croyait inoccupé depuis longtemps, ravagé par un incendie. Enfin, certains étrangers habitent chez leurs employeurs, et sont donc disséminés en fonction de l'offre de travail.
- 68 L'installation permet cependant parfois d'entreprendre des démarches pour obtenir le statut de réfugié, soit auprès des autorités turques, qui aux termes du Protocole d'Ankara signé en 1967 reconnaissent la Convention de Genève, soit auprès du Haut Commissariat aux Réfugiés (HCR). Les demandes auprès du HCR à Istanbul transitent essentiellement par l'association Caritas, implantée près de la délégation du Vatican ou par une association semi-officielle émanant elle d'une union d'églises protestantes. Une fois le statut obtenu le réfugié est conduit dans le pays tiers qui l'a accepté. En ce qui concerne les « réfugiés officiels » de l'État turc, ils sont en nombre très réduit, même si les Kosovars et les Bosniaques ayant fait une demande récente ont contribué à en augmenter le nombre. Au total, entre 1994 et mars 2002, 6 120 Iraniens³⁵ ont obtenu le statut de réfugié en Turquie, suivis par 2 605 Irakiens, 51 Afghans et 16 Russes. Par conséquent, dans l'attente de la mise en place d'une véritable politique d'accueil souhaitée par l'Union européenne, il apparaît que les candidats au statut de réfugié qui ne passent pas par le HCR préfèrent faire leur demande seulement une fois parvenus en Europe ou en Amérique du nord.

Les arrestations d'irréguliers comme indices

- 69 L'indicateur le plus évident de l'« effet d'impasse » est sans doute la fréquence des arrestations d'étrangers sans papiers ou ayant dépassé la période de séjour qui leur avaient été octroyée à leur entrée en Turquie. La presse turque s'en fait régulièrement l'écho. Selon un rapport du bureau chargé de traiter les demandes d'asile des réfugiés, le nombre des clandestins arrêtés

entre 1995 et 2001 est de 316 176 (*Radikal*, 11 juin 2002) : plus du tiers de ces clandestins auraient été arrêtés dans la région d'Istanbul (tableaux 7 et 8).

Tableau 7 : Nombre d'immigrés clandestins arrêtés entre 1995 et 2001

Année	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	1995-2001
Nombre d'arrestations	11 362	18 804	28 439	29 426	47 529	95 514	66 104	316 176

Source : *Radikal*, 11 juin 2002

Tableau 8 : Reconductions à la frontière d'étrangers arrêtés à Istanbul, 2001*

Nationalité	Nombre de reconductions répertoriées
Moldave	2 144
Irakienne	2 024
Roumaine	975
Afghane	642
Pakistanaise	508

* Onze premiers mois de l'année.

Source : compilation de la presse turque de la période

Un spectre très large de nationalités

70 Malgré la part prépondérante des nationalités inconnues, le tableau 9 donne une idée du spectre des nationalités déclarées ou supposées des personnes arrêtées.

Tableau 9 : Répartition par nationalité des clandestins arrêtés entre 1999 et 2002

Nationalité	Nombre	% dans l'ensemble des clandestins arrêtés
« Kurdes »	2 811	28,29
Afghans	524	5,27
Pakistanaï	304	3,05
Iraniens	244	2,45
Bengalis	172	1,73
Palestiniens	109	1,09
Chinois	65	0,65
Éthiopiens	60	0,60
Indiens	45	0,45
Marocains	44	0,44
Somaliens	24	0,24
Nigériens	23	0,23
Érythréens	22	0,22
Sierra-Léonais	20	0,20
Bulgares	10	0,10
Algériens	9	0,09
Tamouls	9	0,09
Africains de l'Ouest	6	0,06
Turkmènes	4	0,04
Azéris	2	0,02
Tunisiens	2	0,02
Égyptiens	1	0,01
Nationalité inconnue	5 371	54,06
Ensemble	9 935	100,00

Source : compilation de la presse turque 1999-2002

71 Compte tenu de ce qui a été dit plus haut à propos du jeu sur les nationalités et des stratégies de travestissement, ces données sont à prendre avec précaution. Pourtant, lors d'un débat parlementaire en octobre 2002 le ministre de l'intérieur turc Muzaffer Ecemis déclarait, en réponse à la question d'un député d'opposition, qu'en deux ans et demi 219 000 immigrés clandestins appartenant à 162 nationalités différentes avaient été arrêtés en Turquie. Et que parmi les clandestins interceptés il y avait 11 740 citoyens turcs, 44 395 Irakiens, 24 000 Moldaves, 20 000 Afghans, 12 000 Pakistanais (*Zaman*, 30 octobre 2002, p. 2). A ceux-ci, on peut ajouter des Bengalis, des Indiens, des Sri-Lankais, des Philippins, des Palestiniens et des Marocains, des Nigériens, des Somaliens, des Sierra-Leonais, et des Erythréens³⁶.

72 Mais, chaque « groupe national », si l'on considère que ces catégories font sens, se distingue par sa propre chronologie et ses propres modalités d'acheminement : depuis 1995 par exemple, le nombre d'Afghans³⁷ en situation irrégulière à Istanbul va croissant. Cette date correspond à l'arrivée au pouvoir des Talibans... Avec la guerre en Afghanistan contre le régime des Talibans, l'afflux s'est encore accéléré³⁸. Parallèlement, le nombre de Maghrébins semble enregistrer une progression depuis quelques années, comme si la route directe vers l'Europe était désormais doublée d'itinéraires indirects, passant notamment par Istanbul. L'histoire

tragique de cinq jeunes Marocains, arrêtés par les gardes-côte turcs en décembre 2001, nous paraît à cet égard très révélatrice. Arrivés l'année dernière en Turquie en tant que touristes, ces cinq jeunes ont vite basculé dans la clandestinité, après avoir tenté de trouver du travail à Istanbul (en tant que serveurs ou personnel d'entretien). Déçus par leur expérience stambouliote, ils ont finalement pris la décision de gagner l'Europe, via la Grèce. En relation avec des compatriotes déjà installés en Grèce, ils ont essayé de partir par eux-mêmes dans des embarcations de fortune vers l'île de Sakiz, à partir de Çesme (près d'Izmir)³⁹.

73 Le cas des Iraniens est un peu particulier, dans la mesure où le grand afflux date des premières années de la Révolution islamique. En outre, une bonne partie des Iraniens d'Istanbul sont de langue azérie et peuvent de ce fait intégrer plus facilement le marché du travail local, du fait de l'absence d'obstacle linguistique. Au milieu des années quatre-vingt, certains observateurs allaient jusqu'à estimer la population iranienne à Istanbul à plus de 1,5 millions ; valeur certainement exagérée, puisqu'à cette date Istanbul comptait autour de 6 millions d'habitants. Pour la majorité de ces Iraniens, Istanbul — et la Turquie en général — n'était qu'une étape vers l'Europe ou l'Amérique du nord, mais pour beaucoup cette étape a duré. Aujourd'hui, si l'on s'en tient aux seuls Iraniens déclarés, ce contingent se compose surtout de commerçants et d'étudiants azéris. Une série d'arrestations opérées par la Sécurité d'Istanbul en juillet 2000 auprès d'Iraniens sans papier ou dont la durée de séjour autorisée était dépassée, a d'ailleurs rappelé que cette présence iranienne à Istanbul pouvait devenir un sujet de tension entre les gouvernements turc et iranien⁴⁰. Les quartiers de Yenikapi et d'Aksaray (dans l'arrondissement historique⁴¹ de Fatih), sont de longue date des quartiers de présence iranienne attestée, avec hôtels et pensions spécialisés dans ce type de « clientèle ». Il est indéniable par ailleurs qu'une bonne partie des Iraniens, comme des Irakiens et des Syriens, qui transitent par Istanbul sont des Kurdes, mais ceux-ci, n'apparaissent pas toujours en tant que tels dans les comptabilités policières.

74 Le tableau 10 donne une idée de cette diversité, la composition des « bateaux pour l'Europe » interceptés n'étant jamais monolithique. Il s'agit ici du *Lale1*, un bateau chargé de clandestins candidats à l'émigration vers l'Europe, arraisonné le 5 mai 2001 au large de Pendik, arrondissement de la périphérie orientale de Istanbul.

Tableau 10 : Pays d'origine des clandestins arrêtés à bord du *Lale-1*

Pays d'origine	Nombre de passagers
Irak	123
Afghanistan	83
Turquie	66
Maroc	40
Bangladesh	37
Éthiopie	36
Pakistan	28
Palestine	22
Iran	7
Afrique de l'Ouest	6
Égypte	1
Total	449

Source : *Cumhuriyet*, 8/05/01, p. 9

Prostitution et trafics

75 Une des expressions les plus flagrantes de l'effet d'impasse et de piège réside dans la prostitution d'étrangers et d'étrangères dont Istanbul est devenue une place internationale.

La prostitution, sous des formes très variables, est aussi liée aux mobilités internationales, sans que les motifs qui poussent certaines victimes de la prostitution à venir à Istanbul soient toujours clairs au départ. En effet, sur les 10 150 reconductions à la frontière des 11 premiers mois de 2001, près d'un cinquième était lié à des faits de prostitution⁴². Pendant la période allant du début 2000 à la fin du mois de mai de 2002, 8 211 personnes ont été interpellées pour fait de prostitution, lors de leur entrée sur le territoire turc et 5 081 autres ont été interpellées pour proxénétisme (*Zaman*, 30 octobre 2002, p. 2). La prostitution d'étrangères à Istanbul se pratique par réseaux téléphoniques, dans les hôtels et pensions des quartiers centraux (Aksaray, Yenikapi, Cihangir...) comme dans les hôtels des périphéries, ainsi que le démantèlement d'un réseau à Silivri l'a récemment rappelé. Silivri, pôle de villégiature et station balnéaire sur la côte de la mer de Marmara, aux portes « européennes » d'Istanbul, est sur la route terrestre des circulants en provenance de la Bulgarie, de la Roumanie et de la Moldavie. Si des cas de prostitution occasionnelle, hors réseaux mafieux ont été avérés, de la part de femmes venues à l'origine pour se livrer au « commerce à la valise », la prostitution organisée, par les mafias russe, ukrainienne, tchéchène ou turque est prédominante, sans que l'on puisse évaluer, parmi les femmes reconduites à la frontière pour fait de prostitution, la part de celles qui étaient sous la dépendance de filières organisées. Ce d'autant plus que les femmes renvoyées dans leur pays pour motif de prostitution refusent souvent de reconnaître s'être prostituées, en raison des menaces qui continuent à peser sur elles.

76 Enfin, des « trafics de filles » existent aussi, entre les anciennes républiques soviétiques et la Turquie. En août 1999, par exemple, une ressortissante kazakhe a été arrêtée et reconnue coupable d'être partie prenante d'un réseau assurant l'importation de jeunes filles « vendues » à des hommes d'affaires turcs pour un montant de 3 à 5 000 dollars. De même, en décembre 2001, un réseau⁴³ incluant des policiers et des fonctionnaires de l'état civil a été mis à jour, qui s'était spécialisé dans l'importation de femmes de Russie et d'ex-Europe de l'est, à destination d'hommes turcs (en vue de mariages arrangés⁴⁴). Moyennant 3 000 dollars (dont 500 pour les fonctionnaires de l'état civil), ces hommes turcs pouvaient trouver femme étrangère à leur convenance. Toujours en décembre 2001, enfin, un autre réseau de « vente de jeunes filles » russes a été identifié à Kurtköy (périphérie asiatique d'Istanbul), impliquant des Turcs et des Russes, « livrant » pour 2 000 ou 3 000 dollars des filles de moins de 16 ans, par le biais de salons de massage alibi⁴⁵.

77 Forcément encline à se polariser sur les phénomènes les plus spectaculaires, la presse turque se déchaîne contre la présence des femmes étrangères s'adonnant à la prostitution. Si l'on fait une revue de la presse de ces dernières années, l'accent mis sur ce genre d'activité ressort clairement. Les plus connues de ces femmes sont les *Natachas*⁴⁶ « russes » (en fait souvent ukrainiennes, géorgiennes ou autres), qui nourrissent abondamment la chronique stambouliote. De ce fait, les « descentes » et arrestations des équipes du « bureau des bonnes mœurs » (*ahlak masasi*), dépendant de la Direction de la Sécurité d'Istanbul, font l'objet d'une large couverture médiatique, qui contribue à entretenir l'image dominante d'un étranger plutôt dépravé⁴⁷.

78 Par ailleurs, les circulations internationales sont indissociables de trafics multiples qui empruntent les mêmes voies. Depuis l'effondrement de l'URSS, des produits peu licites affluent vers la Turquie, en direction de l'Europe souvent, dont nous n'avons connaissance encore une fois que par le biais des arrestations de trafiquants, tout au moins celles qui sont médiatisées. Il s'agit de drogues, d'armes et de produits nucléaires ou chimiques. Dernièrement par exemple, on a retrouvé dans un quartier périphérique d'Istanbul des déchets nucléaires d'origine russe, qui auraient pu être utilisés pour la fabrication d'armes. Plus récemment encore (début novembre 2001), deux vendeurs d'uranium (en possession de plus d'un kilo) ont été arrêtés dans une périphérie d'Istanbul, qui ont prétendu avoir acheté leur « matière sensible » à des trafiquants d'Europe de l'est venus à Istanbul⁴⁸. De même, en novembre 2001 une filière de trafic de gaz moutarde entre le Caucase et l'Europe, via la Turquie, a été mise à jour par la gendarmerie d'Istanbul (qui assure les fonctions de sécurité aux périphéries de l'aire urbaine)⁴⁹.

79 Les drogues, viennent plutôt du Pakistan, d'Iran ou d'Afghanistan, et sont destinées au marché européen (surtout l'Allemagne, les Pays-Bas et le Royaume-Uni). Mais le nombre de saisies

va croissant et surtout les quantités totales saisies sont de plus en plus considérables. En mai 2001 par exemple, plus de neuf kilos d'héroïne en partance pour le Royaume-Uni ont été saisis au terminal-cargo de l'aéroport Atatürk⁵⁰. Enfin en janvier 2003, 3,370 kg de drogue ont été saisis par la police dans le secteur de Kuçukçekmece, à l'ouest du Grand Istanbul. Selon les informations de la police citées par la presse turque, la drogue était importée d'Iran en Turquie via le district de Yuksekova (l'est de la Turquie) et de là transportée à Istanbul dans le réservoir d'une voiture (*Zaman*, 19 janvier 2003). De même, entre la Roumanie et Istanbul le trafic de matières chimiques semble être intense, comme en témoigne la saisie de plus d'une tonne d'acide anhydrique — utilisé pour la fabrication d'héroïne — en juin 2000 (cf. *Sabah*, 25/06/2000, p. 3). Cependant il faut éviter, quand on évoque ces trafics, de se focaliser sur les seuls étrangers, au risque de céder au discours le plus répandu en Turquie. Pour les cinq premiers mois de l'année 2000, par exemple, sur les 31 personnes arrêtées à l'aéroport d'Istanbul avec de la drogue, 13 étaient de nationalité étrangère⁵¹.

Le piège et le stigmatisme

- 80 En fait, qu'il s'agisse de prostitution, de sida, de vols, de crimes ou de mendicité, la stigmatisation des irréguliers par le discours commun turc s'inscrit dans un schème général du discours dominant sur l'étranger, qui consiste à accuser ce dernier des maux qui rongent la société turque, en quelque sorte pervertie de l'extérieur. Dans cette logique, le sida est une importation et les stupéfiants sont introduits par les étrangers. Les discours de voisinage recourent, à cet égard, totalement les discours de presse. La présence d'un étranger ou d'une famille étrangère dans une rue suscite la désapprobation la plus vive ou la suspicion permanente. Enfin, les contrôles de police se multipliant ces derniers mois, le nombre de travailleurs étrangers expulsés s'accroît, et l'écho de la présence de ces travailleurs dans la presse aussi. La presse turque se montre donc prolixe pour relater les faits divers relatifs à cette présence clandestine, qu'il s'agisse d'arrestations ou de crimes en tout genre ; occasion de criminaliser incidemment une « population » étrangère. Globalement, donc, ce qui est frappant c'est la façon dont les faits divers, crimes et vols surtout, sont récupérés pour montrer du doigt une population étrangère largement méconnue, si ce n'est au travers de faits divers déplorables.
- 81 Le « fait urbain majeur » que constitue Istanbul a bien une incidence sur le système des mobilités internationales de toute sorte, qu'il contribue à polariser, infléchir et même transformer. Dans l'archipel mondial cher aux économistes spatiaux, les lignes et points de force du territoire jouent encore un rôle, infléchissant et focalisant les flux. L'îlot stambouliote, au bout du corridor turc, a donc bien une consistance : c'est un formidable condensateur et commutateur de mobilités internationales. De la même façon que l'espace-terre n'est pas lisse ni indifférent, les mobilités internationales sont loin d'évoluer librement ou aléatoirement. Elles restent prisonnières d'appareils étatiques concurrents, jaloux de leurs prérogatives et de régimes juridiques multiples, sans parler des contraintes économiques qui à la fois leur donnent naissance et les informent. Les métaphores ici convoquées pour décrire la fonction de la métropole stambouliote traduisent la complexité persistante de ces mobilités, irréductibles à des modèles généraux souvent niveleurs. En tout état de cause, l'origine grecque du nom même d'Istanbul, « je vais à la Ville » semble encore faire écho et sens, à cette seule différence que la Ville ici n'est plus toujours un but en soi...

Bibliographie

AKPOLAT-DAVUD Y. (1997) *Baska Bir Göç Veya Türkiye'de Yabancı Olmak* (une autre immigration ou être étranger en Turquie) in *II. Ulusal Sosyoloji Kongresi : Toplum ve Göç*, (Deuxième congrès national de la sociologie : immigration et société) organisé par T.C. Basbakanlik ve Sosyoloji Dernegi, 20-22 novembre 1996 Mersin, pp. 210-217. 28.

BAZIN Marcel (1993) Disparités et flux migratoires dans « l'aire Turque », *CEMOTI*, n° 15, pp. 226-242.

BLACHER Philippe-Schmerka (1996) Les « Shop-turisty » de Tsargrad ou les nouveaux russophones d'Istanbul, *Turcica*, Paris, N° 28, pp. 11-50.

- BRUNEAU Michel (1994) Espaces et territoires de diasporas, *L'Espace Géographique*, 1994-1, pp. 5-17.
- DALMAN M. (s.d.) *Avrupa'da İnsan ticareti ve PKK* (Commerce humain en Europe et PKK), Istanbul : DTPA (Türk-alman Basın Ajansı), 222 p.
- ERDER Sema (2000) Uluslararası Göçte Yeni Eğilimler : Türkiye « Göç Alan » Ülke mi ? (Nouvelles tendances de l'immigration internationale : Turquie « pays d'immigration » ? in Atacan F. et Ercan F. (sous le dir.), *Mübecel Kiray İçin Yazılar* (écrits pour Mubecel Kiray), pp. 235-259, Istanbul.
- GANGLOFF Sylvie et PÉROUSE Jean-François (2001) La présence roumaine à Istanbul. Une chronique de l'éphémère et de l'invisible ? *Les Dossiers de l'IFEA*, série *Turquie d'aujourd'hui*, août 2001, 47 p.
- GÜRSEL G. & ULUSOY V. (1999) *Türkiye'de İstihdam ve İşsizlik* (Chômage et emploi en Turquie), Istanbul : YKY, « Cogito/Ekonomi », 158 p.
- HABITAT INTERNATIONAL COALITION (1996) *The Impact of War and Forced Evictions on Urbanization in Turkey : Violations of Housing Rights*, HIC, Genève, 23 p.
- KEYDER Çağlar & ÖNCÜ Ayşe (1993) *Istanbul and the Concept of World Cities*, Istanbul : Friedrich Ebert Vakfı.
- MATTERA O. (1998) Un mare di droga e di armi, *Limes (Rivista Italiana di Geopolitica)*, L'Italia Mondiale, 1998-1, pp. 89-96.
- McCLEERY A. & OGDEN Philip E. (1997) Migration and the Mediterranean, *Revue Européenne des Migrations Internationales*, n° 13, pp. 215-220.
- PÉRALDI Michel (1998) Le cycle algérien dans Lâleli morose, *Lettre d'Information de l'OUI*, n° 14, juin 1998, pp. 19-22.
- PÉRALDI Michel (2001) L'esprit du bazar. Mobilités transnationales maghrébines et sociétés métropolitaines. Les routes d'Istanbul, in : Peraldi Michel (sous la dir.), *Cabas et containers. Activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers*, pp. 329-361.
- PÉROUSE Jean-François (1997) Les Kurdes de Syrie et d'Irak : dénégations, déplacements et dispersion, *Espace Populations, Sociétés*, n° 1, pp. 73-84.
- PÉROUSE Jean-François (1998) Mobilités et migrations dans le Nord de Chypre : quelques indices, *Travaux de la Maison de l'Orient*, fin 1998, pp. 93-105.
- PÉROUSE Jean-François (1999a) Istanbul, capitale du nouveau monde turc ? *Revue de géoéconomie*, n° 9, printemps 1999, pp. 45-53.
- PÉROUSE Jean-François (1999b) Irruption et éclipse des navetteurs « russes » à Istanbul (1988-1999). Remous et rumeurs dans la mégapole, *Slavica occitania*, Toulouse, 8, 1999, pp. 273-312.
- PÉROUSE Jean-François (2000) L'internationalisation de la métropole stambouliote : expressions et limites, in Bazin Marcel, Kançal S., Thobie J. & Tekeliofilu Y. (coord.) *Méditerranée orientale et mer Noire entre mondialisation et régionalisation*, Actes du colloque d'Antalya (11-12-13 septembre 1997), Paris, l'Harmattan/IFEA, 2000, pp. 167-179.
- PÉROUSE Jean-François (2002) Istanbul est-elle une métropole méditerranéenne ? Critique d'un lieu commun tenace, in : Escallier Robert (éd.), *Cahiers de la Méditerranée, Actes du Colloque « Les enjeux de la nouvelle métropolisation dans le monde arabe et méditerranéen*, Grasse 22-24 novembre 2000 », printemps 2002.
- PÉROUSE Jean-François (2002) Laleli, giga-bazar d'Istanbul ? Appréhender les caractéristiques et les mutations d'une place commerciale internationale, in : Peraldi Michel (sous la dir. de), *La fin des norias ? Réseaux migrants dans les économies marchandes en Méditerranée*, Paris : Maisonneuve et Larose, 2002, pp. 307-333.
- PÉROUSE Jean-François (2002) Migrations, circulations et mobilités internationales à Istanbul, in Dumont, Pérouse, de Tapia et Akgönül, *Migrations et mobilités internationales : la plate-forme turque*, les dossiers de l'IFEA, n° 13, décembre 2002, Istanbul, IFEA, pp. 9-29.
- PORTES A., CASTELLS, M. & BENTON L. (ed) (1989) *The Informal Economy : Studies in Advanced and Less Developed Countries*, Baltimore : The John Hopkins University Press.
- TAPIA (de) Stéphane (1994) L'émigration turque : circulation migratoire et diasporas, *L'Espace Géographique*, n° 1, pp. 19-28.
- TARRIUS Alain (1996) Territoires circulatoires et espaces urbains, in : Morokvasik Mirjana et alii, *Migrants. Les nouvelles mobilités en Europe*, Paris, L'Harmattan, col Aujourd'hui l'Europe, 1996, pp. 93-117.

TARRIUS Alain (2001) Le lien social fort comme préalable à la réussite économique. Initiative des migrants entrepreneurs des économies souterraines internationales ; parcours, étapes, transactions commerciales, *Journal des Anthropologues*, janvier 2001.

TINGUY (de) Anne (2000) Le phénomène des « tchelnoki » et la constitution d'espaces transfrontaliers dans la région de la mer Noire, in Bazin M., Kançal S., Thobie J., Tekeliofilu Y. (coord.), *Méditerranée et mer Noire entre mondialisation et régionalisation*, Paris, L'Harmattan, Varia Turcica, pp. 471-481.

TOUMARKINE Alexandre (2000) *Entre Empire ottoman et Etat-Nation turc : les immigrés du Caucase et des Balkans du milieu du XIX^e siècle à nos jours*, Thèse d'Histoire moderne et contemporaine, sous la direction de D. Chevalier, Université de Paris-IV Sorbonne, 3 volumes.

VENTURINI Alessandra (1991) Immigration et marché du travail en Italie : données récentes, *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol. 7, n° 2, Poitiers, pp. 97-113.

YENAL Deniz (1999) Informel Ekonominin Uluslararasılaşması : Bavul Ticareti ve Laleli Örneği » (Internationalisation de l'économie informelle : le commerce à la valise et l'exemple de Laleli), *Defter*, Kış 1999, s.48-72.

YÜCEL M. (2001) Istanbul'un iki yüzü (les deux visages d'Istanbul), série de trois articles, *Evrensel*, 7, 8, 9/08/2001, p.2.

YÜKSEKER H. D. (2003) *Laleli-Moskova Mekiki. Kayitdisi Ticareti ve Cinsiyet Iliskileri* [La navette entre Laleli et Moscou. Commerce non déclaré et Relations de Sexe], Istanbul : Iletisim.

ZEYTINOGLU I. U. & alii (1999) Migrant Women in Waged Domestic Work in Turkey, *Middle East Report*, Summer 1999, p. 42 and 45.

Site Internet de la Direction de la Sécurité d'Istanbul : www.iem.gov.tr

Notes

1 -Voir *Zaman*, 6/05/2003, p. 2.

2 -Ce type de tromperie, universel, a été traité par le cinéma turc dès les années 1960-1970 (des paysans anatoliens ayant payé pour partir en Allemagne sont lâchés à Istanbul par leurs passeurs sans vergogne).

3 -D'après le journaliste turc Murat Çelikkan 220 000 immigrés clandestins seraient passés par la Turquie en 2002 en vue de gagner l'Europe ; Voir *Radikal*, 22 juin 2002.

4 -En faisant référence, mais dans un tout autre contexte et sans développer ici le parallèle, aux travaux de Lamia Missaoui et d'Alain Tarrius.

5 -Un auteur (Akpolat-Davud, 1997, p. 215) prétend que le terme de *mülteci* est à réserver aux réfugiés de l'ouest et le terme *siginmaci*, à ceux de l'est.

6 -*Zaman*, 27/01/03, p. 9.

7 -Soit, en octobre 2001, trois bateaux par semaine de Russie et huit ou neuf d'Ukraine ; Voir « Bavul ticaretinde umut veren cankanma » (réanimation porteuse d'espoir dans le commerce à la valise), *Radikal*, 17/09/2001, p. 12.

8 -Voir Yenel, 1999 : 59.

9 -Au milieu des années quatre-vingt en effet, des Maghrébins — au sens large, des Libyens aux Marocains — ont fréquenté pendant quelques années Istanbul. Ils furent donc les précurseurs, avec les Iraniens, de ces mobilités commerciales.

10 -Appelés « *Göçmen* » (jadis *muhacir*), soit « migrants », plutôt qu'étrangers.

11 -Voir Kemal Kirişçi, *Forum*, Istanbul, 15/11/1999, pp. 24-29.

12 -15 000 d'entre eux (des Bosniaques en fait), arrivés dans les années 1958-1964, vivent encore regroupés à Pendik, quartier de Yenimahalle, dans la périphérie sud-est d'Istanbul ; Voir *Cumhuriyet*, 2/05/1992, p. 22.

13 -Il s'agit là de Chinois kazaks, installés notamment à Günesli (périphérie ouest d'Istanbul) après la création de la République populaire de Chine. A ceux-ci il faut ajouter les Ouïgours, dits « Turkestaniens de l'est », soutenus par quelques fractions de l'extrême droite turque dans leurs revendications politiques face à la Chine ; Voir *Türkiye*, 16/11/1998, p. 19.

14 -Voir *Radikal*, 23/03/2001, p. 5.

15 -La Macédoine indépendante, actuelle, en compterait plus de 140 000.

16 -La première guerre du Golfe (1990-1991) a par exemple provoqué une vague d'installation de ces turcophones irakiens implantés dans la région de Mossoul.

- 17 -C'est en 1982 que le général Evren, alors président de la République turque, a fait s'installer un certain nombre de ses « frères » d'Afghanistan en Turquie ; Voir *Sabah*, 18/11/2001, p. 21.
- 18 -Cependant, 125 000 des 600 000 Bulgares arrivés en Turquie à la fin des années quatre-vingt sont finalement retournés en Bulgarie ; ce mouvement de retour a d'ailleurs partiellement repris en 2001, avec l'ouverture de l'espace Schengen aux Bulgares.
- 19 -Au nombre de 131 884 en 1998 selon le ministère de l'intérieur turc ; Voir *Cumhuriyet Dergi*, n° 634, pp. 4.-7.
- 20 -Ainsi ce physiothérapeute russe, interrogé en août 2003, qui travaillait sous contrat temporaire dans un hôpital privé d'Istanbul depuis sept ans et rentrait régulièrement (une fois tous les deux mois pour un court séjour) voir sa famille à Minsk.
- 21 -Voir *Sabah-Istanbul*, 12/12/1998, p. 5.
- 22 -*Hürriyet-Pazar*, 17/06/2001, pp. 2-4.
- 23 -Le secteur de Tarlabasi est à ce titre assez emblématique de la nouvelle présence africaine à Istanbul.
- 24 -Voir « 'Mavi' yakalandı », *Sabah*, 8/12/2001, p. 28.
- 25 -Du côté de Fatih ou de Eminönü ; en avril 1997, par exemple, trois Irakiens et deux Iraniens ont été débusqués, qui faisaient le commerce de passeports subtilisés à des touristes et ensuite maquillés ; leur repaire était dans un discret quartier de l'arrondissement de Fatih. De même, les clandestins du bateau « Lale-1 », en mai 2001, avaient été rassemblés dans un hôtel de Laleli (à Eminönü).
- 26 -Voir *Radikal*, 4/1/2000.
- 27 -Voir *Sabah*, 9/12/2000, p. 9.
- 28 -Ainsi le « Koyduk-s » abandonné à 8 kilomètres du port italien de Gallipoli par son équipage, avec 600 clandestins à son bord (des Kurdes, des Iraniens, des Afghans et des Sri-Lankais), en avril 2001 ; Voir *Sabah*, 23/04/2001, p. 17. Il semble que le bateau chargé de 911 clandestins kurdes (toutes nationalités confondues), intercepté au large de Fréjus en février 2001 soit aussi parti d'Istanbul.
- 29 -Par exemple, sous réserve d'avoir son passeport en cours de validité le candidat à l'immigration doit payer 5 000 Euros pour un visa touriste en Allemagne.
- 30 -Dans le secteur du bâtiment, d'après nos observations, il s'agit souvent d'Azéris, d'Arméniens, de Moldaves, de Géorgiens, de Roumains, d'Afghans ou d'Irakiens.
- 31 -Il existe à cet égard deux filières que nous avons identifiées à plusieurs occasions : une filière moldave et une filière philippine, un peu à l'instar de ce qu'on observe au Liban ou dans les pays du Golfe arabo-persique. On pourrait ajouter une troisième filière, marocaine : pour ces Marocaines d'ailleurs, la Turquie est clairement perçue comme une antichambre de l'Europe, et tout particulièrement de la France ; Voir *Istanbul Dergisi*, n° 11, 1994, pp. 109-110. Enfin la presse turque évoque depuis quelque temps une quatrième filière, éthiopienne cette fois : Voir *Radikal*, 17/05/1998, p. 4.
- 32 -À plusieurs reprises cet aveu nous a été fait ; comme par cette Géorgienne, parlant russe et turc, travaillant comme vendeuse à Eminönü, interrogée en décembre 2001.
- 33 -Les migrants récents, citoyens turcs, participent aussi largement à cette économie souterraine des plus flexibles, dans la mesure où l'embauche se fait souvent à la tâche, à la journée ou à la semaine, selon le carnet de commande. On se situe donc à un stade suprême de la flexibilité dans l'organisation du travail.
- 34 -Voir *Radikal*, 14/12/2001, p. 20.
- 35 -Soit à peu près la moitié de ceux qui avaient formulé une demande ; Voir *Zaman*, 1/03/2002, p. 6.
- 36 -Et dans une moindre mesure des ressortissants du Togo, de la Namibie, du Libéria et de l'Ouganda.
- 37 -Voir *Sabah-Istanbul*, 8/01/2000, p. 5.
- 38 -Voir *Radikal*, 12/10/2001, p. 6.
- 39 L'expédition a tourné au drame : l'un des cinq jeunes est mort noyé.
- 40 Voir *Sabah*, 12/07/2000, p. 36.
- 41 -L'effondrement d'une pension, à cause des travaux de percement du tunnel du métro, en septembre 2001, dans ce quartier a à nouveau attiré l'attention de l'opinion sur cette présence, puisque plusieurs des victimes étaient iraniennes.
- 42 Voir *Cumhuriyet*, 25/12/2001 p. 7.

43 -Qui disposait d'une antenne sous la forme d'une officine de traduction à Aksaray...

44 -Voir *Radikal*, 8/12/2001, p. 3.

45 -Voir *Cumhuriyet*, 19/12/2001, p. 17.

46 Depuis 1992, le terme de *Natachas* désigne en Turquie une prostituée de l'Est.

47 -Voir « Fuhusa sinirdisi » [prostituées expulsées du pays], *Hürriyet*, Istanbul, 29/07/99, p. 9.

48 -Voir *Cumhuriyet*, 07/11/2001, p. 7.

49 Voir *Zaman*, 29/11/2001, p. 15.

50 Voir *Cumhuriyet*, 6/05/2001, p. 3.

51 Voir *Cumhuriyet*, 1/06/2000, p. 7.

Pour citer cet article

Référence électronique

Mustafa Aslan et Jean-François Pérouse, « Istanbul : le comptoir, le *hub*, le sas et l'impasse », *Revue européenne des migrations internationales* [En ligne], vol. 19 - n°3 | 2003, mis en ligne le 09 juin 2006, consulté le 11 février 2012. URL : <http://remi.revues.org/2683> ; DOI : 10.4000/remi.2683

Référence papier

Mustafa Aslan et Jean-François Pérouse, « Istanbul : le comptoir, le *hub*, le sas et l'impasse », *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 19 - n°3 | 2003, 173-204.

À propos de l'auteur

Jean-François Pérouse

Institut Français d'Etudes Anatoliennes (IFEA), Observatoire Urbain d'Istanbul : IFEA, Fransiz Sarayi, Nuru Ziya sok.22, PK.54, 34 433 Beyoglu, Istanbul/TR

Droits d'auteur

© Université de Poitiers

Résumé / Abstract / Resumen

En évitant de s'en tenir à des catégories assignatrices trop rigides, compte tenu de la fluidité et de la fragilité des statuts, l'article s'efforce de caractériser la fonction de la métropole d'Istanbul dans le système actuel des migrations, mobilités et circulations internationales. Plusieurs figures sont ainsi successivement convoquées et articulées, qui permettent de typifier ces fonctions : la figure du comptoir, celle du hub, du sas et de l'impasse. Derrière ces figures se profilent des trajectoires et des stratégies, ainsi que des modes d'investissement d'Istanbul très différents. De la sorte, le cas d'Istanbul, pôle fort du corridor anatolien, à l'interface entre mondes convoités et mondes fuis, incite à reconsidérer le rôle structurant du fait métropolitain dans l'économie complexe des mobilités internationales. Centre de ressources et noeud de réseaux aux dimensions multiples, Istanbul fonctionne comme un commutateur, transformant, requalifiant et réorientant en continu les flux.

Mots clés : commerce, réseaux transnationaux, filière migratoire, tourisme, prostitution, clandestinité, exploitation du travailleur, métropole

The Trading Post, the Hub, the Lock and the Dead End. Functions in the International Migratory System. Refusing dominantly used a priori categories such as irregular and regular migrants-, that seem inadequate and often excessively rigid regarding the extreme fluidity and fragility of the statutes and concrete situations we are dealing with, we aim at characterize

the function of Istanbul metropolitan area in the international system of migrations, mobilities and circulations. In this respect, various models are successively drawn and articulated, that are allowing to sum up and express these functions: the international trading post (in a both formal and informal matter), the hub, the lock and the dead-end. Behind these models, many paths and strategies and many ways of using Istanbul are underlined. In so doing, the Istanbul case, which can be described as the most important core in the so called Anatolian corridor, just located at the warm contact between desired and undesired worlds, leads us to take again into account the formative role of metropolitan dimension in the complex system of international migrations. In short, being an unequal resources place for migrants almost at a regional level and a dense switch point of many networks, Istanbul can be characterized as a commutator which is continuously transforming and reshaping the various migrants flows.

Estambul : el mostrador, el hub, la esclusa y el impasse. Funciones en el sistema migratorio internacional. Rechazando las categorías dominantes (como la de inmigrante regular o irregular), demasiado rígidas habida cuenta de la fragilidad de sus estatutos, el artículo trata de caracterizar la función de la metrópolis de Estambul en el sistema actual de migraciones, movilidades y circulaciones internacionales. Diversas figuras son abordadas permitiendo tipificar dichas funciones: la figura del mostrador, la del hub, la de la esclusa y la del impasse. Detrás de estas figuras se perfilan trayectorias y estrategias, así como modos de instalación en Estambul muy diferentes. El caso de Estambul, punto fuerte del corredor de Anatolia, interfaz entre mundos deseados y mundos huidos, incita a reconsiderar el rol estructurante del hecho metropolitano en la economía compleja de las movilidades internacionales. Centro de recursos y nudo de redes con múltiples dimensiones, Estambul funciona como un conmutador, transformando, recalificando y reorientando los flujos continuamente.

Entrées d'index

Index géographique : Istanbul