

Stéphane de Tapia

**Migrations internationales et Anthropologie du voyage.**

**La circulation des hommes et des biens dans le champ migratoire turc :  
itinéraires et impacts économiques**

Une expression nouvelle connaît un véritable succès dans le petit monde de la recherche sur les migrations internationales ou, comme on le dit parfois, de la « migratologie »<sup>1</sup> : la **circulation migratoire**. Qui dit migration dit nécessairement déplacement de résidence entre deux lieux, ne serait-ce qu'une unique fois et sur une courte distance ; qui dit circulation dit nécessairement déplacements multiples entre deux lieux, parfois lointains, mais avec une relative régularité entre ces deux lieux et un retour fréquent, sinon quotidien, à la « case départ », lieu de résidence. Dans la première situation, le voyage ou le transit ne sont guère étudiés, sauf dans le cas très particulier et récent de nouvelles études sur les migrations de transit, généralement irrégulières (sinon cette étude ne soulève *a priori* que peu d'intérêt), dans le second cas, les itinéraires empruntés par la circulation seront nécessairement analysés, ne serait-ce que pour faciliter physiquement, avec les infrastructures adéquates, l'écoulement des flux et des trafics.

---

<sup>1</sup> Hervé DOMENACH : « De la migratologie », *Revue Européenne des Migrations Internationales*, (12) 2, 73-86.

Les vocables *mobilité*, *migration*, *circulation*, bien plus que ceux de *diaspora*, *nomad(ism)e*, appartiennent au vocabulaire courant, mais tous sont abondamment repris et analysés par la recherche en sciences humaines et sociales, car les enjeux, en termes de gestion des flux de population et de main-d'œuvre, de transferts de qualifications et de savoir-faire, de sécurité intérieure et internationale (surtout depuis le 11 septembre 2001), de transferts économiques et de potentialités de développement (sujet connu depuis longtemps mais qui prend un relief nouveau et particulier avec le rapport de Kofi Annan, Secrétaire Général des Nations Unies) sont aujourd'hui immenses<sup>2</sup>.

Mise à l'ordre du jour par plusieurs instances gouvernementales ou parapubliques françaises (MiRe, DPM, FASILD, du ministère des Affaires Sociales, CNRS), la circulation migratoire voit pourtant se multiplier les définitions et la notion semble de ce fait bien élastique, agglomérant circulation *stricto sensu* et nouvelles formes de migrations et mobilités internationales<sup>3</sup>. La *Revue Française des Affaires Sociales* (2004) consacre un numéro spécial au thème « Circulations migratoires. Nouvelles dynamiques des migrations ». Issu d'un colloque international (Paris, 14 juin 2004) et surtout des résultats d'un appel d'offre national lancé par la MiRe en 1999, justement consacré aux circulations migratoires, ce numéro aborde nombre de migrations nouvelles ou nouvelles formes de migration<sup>4</sup>. Pourtant le colloque comme la revue n'appréhendent guère la circulation migratoire au sens où nous l'entendons, au-delà de développements partiels comme l'emprise du politique, les marchés informels (mais tolérés), les effets de réseaux (les Tamouls de Paris étudiés par A. Etiemble, les marchés de Ventimille décrits par M.-A. Hily, les réseaux étudiés par El M. Mouhoud et J. Oudinet...). De fait, la circulation *stricto sensu* n'est qu'à peine évoquée, sauf pour constater

<sup>2</sup> ONU / UNO- Organisation des Nations Unies (2006), *Migrations internationales et développement. Rapport du Secrétaire général*, Assemblée générale des Nations Unies, New York, 99 p., accès possible par <http://www.un.org/esa/population/hldmigration>, site de préparation de la conférence de l'Assemblée générale des 14-15 septembre 2006.

<sup>3</sup> Voir « Echo du colloque sur les 'circulations migratoires : nouveaux courants, nouveaux enjeux' », résumé de la journée du 14.06.2004 dans *La Lettre de la MiRe*, 2, p. 16. Développements plus consistants dans la *Revue Française des Affaires Sociales : Circulations migratoires – Nouvelles dynamiques des migrations*, 2, avril-juin 2004, Paris, La Documentation Française. Voir aussi : *La circulation migratoire : bilan des travaux*, in *Migrations Etudes*, Synthèse de travaux sur l'immigration et la présence étrangère en France, note rédigée par Emmanuel MA MUNG, Kamel DORAÏ, Frantz LOYER, Marie-Antoinette HILY, n° 88, décembre 1998, 12 p.

<sup>4</sup> Parmi les recherches financées par les ministères français de la Recherche, puis des Affaires Sociales, sous différents gouvernements en alternance : le programme MIGRINTER cité ci-dessus, les programmes MIGRINTER qui ont donné lieu aux éditions des ouvrages de M. CHAREF (1999) et S. de TAPIA (2006) ou à un rapport final intitulé : *Catégories et lieux des circulations migratoires*, dirigé par Marie-Antoinette HILY & Emmanuel MA MUNG, Convention MIRE / MIGRINTER : WKO 324 (version provisoire pour la Mission Recherche (MiRe), Direction de la Recherche, des Etudes et des Statistiques du ministère des Affaires Sociales, du Travail et de la Solidarité. Poitiers, MIGRINTER).

que les statistiques sont inadéquates (A. Borrel). Qui plus est, plusieurs intervenants travaillant directement sur la notion même de circulation (comme A. Tarrus) « disparaissent » du sommaire de la revue ou ne sont que très brièvement cités dans la *Lettre de la MiRe* ! Au total, la circulation migratoire semble bien être ici un rhabillage de notions classiques de la migration internationale, dans un contexte de remises en cause des schémas classiques de la migration de travail<sup>5</sup>.

Il est donc parfois utile de se référer aux définitions de base du vocabulaire d'une langue, considérée comme une « vision du monde », comme le dit l'historien Georges Bensoussan, même dans le cas d'un langage scientifique, et à l'historique des notions employées par les auteurs précédents pour à la fois situer le contexte exact de l'apparition d'une notion ou d'un concept et mieux circonscrire le « domaine de définition » du concept décrit et étudié, comme diraient les mathématiciens<sup>6</sup>.

Gildas Simon, géographe, spécialiste français reconnu des migrations internationales, a entrevu, dès sa thèse sur l'émigration tunisienne, le fonctionnement d'une ***circulation migratoire*** qui définit et construit un espace relationnel dense entre les deux régions, d'origine et de résidence (Simon 1979). Ainsi, le champ migratoire international est l'ensemble des espaces vécus et parcourus par les originaires d'un pays d'émigration incluant pays d'origine, de destination et de transit (champ migratoire mexicain, turc, marocain...). Il y a donc une forte analogie avec l'espace diasporique ou l'espace migratoire transnational qui est un « *espace migratoire transnational structuré par des réseaux unissant lieux d'origine et lieux d'emploi, des flux permanents de travailleurs et familles, un système de relations personnelles, économiques, culturelles.* » (Simon 1995).

---

<sup>5</sup> Des notions récentes et popularisées, y compris dans la « migratologie », pour reprendre le terme cité d'Hervé Domenach, comme « diaspora » ou « transnationalisme » commencent à se trouver sérieusement critiquées, ce qui permettra peut-être des mises au point méthodologiques et épistémologiques utiles. Ainsi de l'usage inflationniste de diaspora (Stéphane Dufoix : *les Diasporas*, Paris, PUF (Que sais-je ?), 2003) ou de transnationalisme (Roger Waldinger : « *Transnationalisme* » des immigrants et présence du passé, *Revue Européenne des Migrations Internationales*, (22) 2, 2006, 23-42).

<sup>6</sup> Georges Bensoussan : *Europe : Une passion génocidaire, Essai d'histoire culturelle*. Paris, Mille et Une Nuits (Essai), 2006. Pour la Turquie, on se reportera aux analyses du discours nationaliste par Etienne Copeaux et Claire Mauss-Copeaux : *Taksim ! Chypre divisée, 1964-2005*, Lyon, Aedelsa, 2005. Le discours appliqué à « l'Autre » ou « l'Etranger » n'est jamais neutre, pas plus qu'aucun autre discours. Mais c'est dans ses usages (sémantique, statistique...) que l'on peut mesurer les évolutions. Voir par exemple Stéphane Dufoix : *Les Diasporas*, Paris, PUF (Que sais-je ?), 2003, pour ce qui nous concerne plus directement.

Pour Michelle Guillon (in Guillon et Sztokman, 2000), la circulation migratoire est « *l'ensemble des mobilités induites par le fait migratoire, incluant flux d'émigration et de retour, mouvements touristiques vers le pays d'origine, visites, flux invisibles et immatériels, investissements, informations, idées et modèles politiques et sociaux* » Elle relie pays de résidence et pays / société d'origine et dérive de la présence à l'étranger de populations immigrées actives dans différents domaines (liens familiaux, sociaux et culturels, création d'entreprise et commerce extérieur, tourisme, transports, information, communications). Michel Poinard parle plutôt, dès 1981, de « va-et-vient » qui, de va-et-vient géographique, va se transformer en « va-et-vient identitaire » (Poinard, 1981, 1995 ; Charbit, Poinard et Hily 1997). Mais « va-et-vient » ou « noria », termes analysés et critiqués par Abdelmalek Sayad remontent déjà aux études de Robert Montagné (1954) sur les migrants algériens vers la France.

Pour Alain Tarrius, anthropologue et sociologue connu pour ses études innovantes dans la sociologie des migrations, il s'agit plus de territoires circulatoires animés par des migrants très mobiles qui gèrent leur espace à la façon des nomades ou des diasporas. Le **territoire circulatoire** est « *en extension, supports aux mobilités, manifestations du lien social entre entrepreneurs nomades* » (Tarrius, 1995 : 40), où le **diasporique** « *est celui qui d'une part fusionne lieu d'origine et étapes des parcours et, d'autre part, tout en restant fidèle aux liens créés dans ses antécédents migratoires, se place en posture d'intégration dans la population qui l'accueille* » tandis que le **nomade** se caractérise « *par la fidélité à un lieu unique d'origine, la non spécialisation professionnelle intergénérationnelle et la mise à distance des perspectives de l'intégration dans la société d'accueil ; ou encore parfois, l'instrumentation passagère de la citoyenneté* » (Tarrius, 1995 : 31-34).

Alessandro Monsutti, dans sa thèse sur les réseaux informels créés par les Hazaras, population chiite minoritaire et fortement stigmatisée d'Afghanistan, propose une définition proche sans toutefois la qualifier systématiquement de circulation migratoire (l'expression n'est utilisée qu'une fois sans en faire une notion *per se*) : « *raft o âmad* » ; l'**aller-retour**, s'apparente au va-et-vient, à la noria, à l'espace ou au territoire circulatoire des auteurs cités, mais Monsutti n'hésite pas à écrire que : « *La migration est devenue un véritable principe de vie* » pour les Hazaras, intégrant Afghanistan, Pakistan, Iran (et au-delà Europe, Australie et Amérique) se rapprochant ainsi de la vision de Tarrius (Monsutti, 2004 : 186).

Enfin, pour nous, si nous ne souscrivons pas toujours à ces définitions dans le détail, celles-ci ont l'intérêt d'ouvrir des pistes novatrices. Ainsi la circulation migratoire peut être globalement appréhendée « *comme le support matériel dynamique de plusieurs concepts géographiques et sociologiques de l'étude des migrations internationales... tels que le commerce ethnique (à partir de la notion américaine d'ethnic business), les processus de maintien et de transformation des identités face à ceux de l'intégration et de l'assimilation, les notions d'espace et de champ, de filières et de réseaux sociaux transnationaux, de diaspora* » (de Tapia 1998). Pour les migrants turcs, la route vers la Turquie, quel qu'en soit l'itinéraire et la fréquence du voyage, est *gurbet yolu* (route de la nostalgie du pays : ils se définissent eux-mêmes spontanément comme *gurbetçi* : le nostalgique de profession), *sıla yolu* (route vers le pays natal, la patrie) ou *hasret yolu* (route du regret, de la nostalgie).

### **Emigration turque et circulation migratoire**

Le cas de l'émigration turque n'est certes pas isolé, nous disposons d'études très documentées, de plus en plus nombreuses, sur les cas mexicain (Faret 2003, 2005, Durand 1996, Pavageau et Schaffhauser 1996) ou marocain (Charef 1999, Gauthier 1993, 1997a, 1997b, Schaeffer 2004), sur les routes transsahariennes (Pliez 2000, Bensâad 2003) qui voient remonter les migrants africains vers la Méditerranée, les Canaries et l'Europe occidentale, ou encore sur les circulations dans les Balkans<sup>7</sup>. Mais la migration turque est sans doute à l'heure actuelle l'une de celles qui a le mieux organisé son espace relationnel entre pays d'origine et « colonies immigrées », qui plus est au travers d'espaces fortement chargés d'émotivité et d'historicité puisque les Balkans *lato sensu* (Grèce, Bulgarie, Roumanie, Macédoine, Serbie, Bosnie-Herzégovine, Moldavie, Chypre) traversés chaque année par des centaines de milliers de véhicules de tous types appartenant à des ressortissants turcs ou à des Européens d'origine turque ont été ottomans pendant plusieurs siècles et que de nombreux Turcs actuels en sont originaires<sup>8</sup>.

<sup>7</sup> Travaux d'Alain Tarrus en cours sur les itinéraires allant d'Istanbul à l'Ukraine et à la Serbie, via Bulgarie, Roumanie, Moldavie, Macédoine, Kosovo...

<sup>8</sup> Tel ce texte paru sous le titre *Sıla Yolu çile değil, tarih yolu olsun* [La Route du Pays natal n'est pas celle de l'épreuve, qu'elle soit celle de l'histoire], écrit par Yakup Tufan sur le site de l'Union Islamique Turque d'Europe ([www.atib.org/devam/yaz/Yufan/SilaYolu.htm](http://www.atib.org/devam/yaz/Yufan/SilaYolu.htm), consulté le 14.08.06). L'auteur insiste sur la possibilité de visiter les sites musulmans et ottomans balkaniques de Zagreb, Belgrade, Kumanovo, Skoplje, Kavala, Komotini, Xanthi pour finir à Edirne et Istanbul, de profiter de ces visites pour éduquer les enfants sur l'histoire ottomane et musulmane des pays traversés. D'autres articles de presse plus anciens (*Milliyet*,

Cette charge émotive, souvent cultivée par les idéologies nationalistes, n'est pas non plus spécifique aux Turcs : les Marocains ou plus généralement les Maghrébins ont un rapport spécifique avec *Al Andalus*, paradis perdu, comme les Mexicains se rappellent que Texas, Californie, Nevada, Arizona, New Mexico, Colorado... qui portent d'ailleurs toujours des noms espagnols ou plus rarement amérindiens, ont été territoires mexicains avant d'être annexés par « *Gringolandia* », le pays des Gringos. La continuité territoriale n'est pas une donnée intangible, d'une part les frontières se renforcent (frontière sud des USA malgré l'intégration du Mexique dans l'ALENA, espace Schengen de l'UE) ou se multiplient (ancienne Yougoslavie, ancienne URSS), d'autre part, les longues et moyennes distances sont plus généralement couvertes en avion. Ils n'en restent pas moins que les relations sont, dans les cas turc, marocain, mexicain, transcontinentales, alors qu'elles sont surtout maritimes ou transocéaniques dans les cas algérien et tunisien.

Nous avons très largement étudié le cas turc, qui pour être particulier, peut néanmoins être heuristique (de Tapia 2006). Ce que nous proposons ici est une réflexion sur la dimension économique de la circulation migratoire turque, partant de l'idée que cette réflexion peut être étendue à d'autres populations émigrées gardant un rapport privilégié et préférentiel avec leurs pays et sociétés d'origine.

### **Les itinéraires : bref rappel de la géographie de la circulation**

L'itinéraire principal, à la fois corridor routier, ferroviaire et aérien, est ici transbalkanique (de Tapia 1998, 2006). Il pourrait à terme devenir aussi, partiellement, fluvial, dès lors que la liaison Rhin-Main-Danube pourra être remise en service. Il relie le territoire turc à l'ensemble des cités industrielles européennes de forte implantation turque (Berlin, Cologne, Francfort, Munich, Paris, Bruxelles, Zürich, Amsterdam, Rotterdam...). Fortement concentré sur l'axe Istanbul-Edirne (avec le passage de la douane de Kapitan Andreevo/Kapikule – l'une des plus grandes d'Europe, avec 19 guichets ouverts au « trafic tourisme » (véhicules légers et autocars), sinon la plus grande – et la toute nouvelle douane de Hamzabeyli), Sofia-Belgrade – Zagreb-Ljubljana, il forme un courant puissant ramifié à

---

*Hürriyet...*) insistaient aussi sur les monuments turcs de Hongrie (Budapest, Pecs, Szigetvar, Eger...) ou de Bulgarie (de Tapia 2006).

l'infini aux deux extrémités : villes et villages d'origine ou lieux de vacances en Turquie, agglomérations de résidence et lieux de travail en Europe de l'Ouest : Allemagne, mais aussi France, Pays-Bas, Belgique, Suisse, Autriche, Suède, Norvège, Grande-Bretagne.

Deux itinéraires secondaires sont apparus et ont pris une grande ampleur à la suite des diverses phases du conflit yougoslave. L'itinéraire nord rejoint, soit par la route (Istanbul-douane de Dereköy-Burgaz-Varna-Constanța), soit par la mer (Istanbul-Constanța, Istanbul-Odessa), la Roumanie puis la Hongrie (par Oradea ou Arad, Kecskemet ou Szolnok vers Budapest et Vienne), tandis que l'itinéraire sud emprunte le territoire italien pour remonter vers la Suisse et l'Allemagne par les cols alpins et les ports adriatiques (Bari, Brindisi, Ancône, Venise, Trieste, selon les années, les prestataires et les modes de transports). La Grèce est intéressée par deux itinéraires, l'un partant du port d'Igoumenitsa vers Thessalonique et la frontière gréco-turque (Kipi/Ípsala, douane récemment restructurée avec 5 nouveaux guichets tourisme) et empruntant massivement les car-ferries grecs et chypriotes, grands bénéficiaires du détournement de trafics), l'autre étant une variante de la route transbalkanique entre Niš et Thessalonique via la Macédoine, permettant ainsi d'éviter les complications bulgares.

Le car-ferry ou traversier (pour employer un terme québécois adéquat) pour le trafic routier, le ro-ro ou transroulier pour le trafic TIR, permettent d'économiser carburants, visas de transit, complications administratives et fatigue, mais l'avion, en raison de l'économie de temps, d'un coût décroissant (au moins jusqu'à la récente augmentation du kérosène et l'apparition de nouvelles taxes), de conditions de sécurité défailtantes dans les Balkans et l'Europe de l'est, a pris une part grandissante des trafics entre Europe et Turquie. Si le nombre d'aéroports desservis en territoire turc a atteint la trentaine (après un pic de 32 aéroports ouverts au trafic civil, sans doute trop pour un pays de 780 000 km<sup>2</sup>), celui des aéroports européens reliés à la Turquie, toutes compagnies confondues, est aujourd'hui de 83 (dont 65 en Europe occidentale et 18 en Europe orientale) ! On n'est donc jamais très loin d'un aéroport desservant lieu de résidence et lieu d'origine.

Parallèlement, la constitution de noyaux de peuplements turcs en Europe – nous ne nous posons pas ici la question de l'intégration ou de l'assimilation, ou au contraire des résistances aux formes d'intégration de la population immigrée venue de Turquie – a fait naître des besoins et des marchés spécifiques, pour partie alimentés par la production assurée

par des originaires de Turquie (pour simplifier : *ethnic business*, *helâl business*, où l'Allemagne joue un rôle crucial), pour partie alimentés par l'économie turque (exportations destinées aux immigrés d'origine turque dans tous les pays de résidence). C'est pourquoi nous avons vite aggloméré les trafics de marchandises et les flux d'information à la circulation migratoire proprement dite dès lors qu'ils devaient renforcer la présence culturelle et économique turque en Europe, sous des formes très diversifiées (commerce de gros et de détail, restauration, prestations culturelles et religieuses, information et médias).

### **Acteurs et agents de la circulation migratoire**

Les premiers acteurs sont bien évidemment les immigrés eux-mêmes, dès lors qu'ils prennent la décision de partir vers la Turquie, quel que soit le motif de départ. Si le départ en vacances est le principal motif, il est loin d'être le seul : visite à la famille dans des circonstances heureuses (naissance, fiançailles, noces) ou malheureuses (décès, successions, maladie), religieuses (à l'occasion de fêtes, de la préparation d'un pèlerinage à la Mecque, passant souvent par des lieux saints de l'islam turc comme la mosquée Eyüp Sultan à Istanbul ou le *tekke* (couvent de derviches) de Mevlâna à Konya. Il s'agit là de véritables produits touristiques comprenant vols, transferts, hébergement et restauration, guide et intermédiaire avec les autorités saoudiennes de La Mecque) ou d'actes commerciaux (négociation de contrats, surveillance d'approvisionnement, transactions, investissements croisés, etc.) qui sont autant de motifs de déplacements, donc d'actes marchands. Ces déplacements sont autonomes (départ en véhicule privé) ou pris en charge par un prestataire privé ou public (compagnie d'aviation, ferroviaire, maritime), mais même autonomes, ils mettent en action de nombreux prestataires rencontrés sur la route : cafetiers, restaurateurs, hôteliers, stations-services, garagistes et réparateurs, péages d'autoroutes, de tunnels ou de ponts routiers, transporteurs tels qu'armateurs de car-ferries et de ro-ro, trains auto-couche, trains ro-la...<sup>9</sup> Soit une multitude d'acteurs et d'agents économiques qui vont des services des Etats traversés (compagnies aériennes nationales, sociétés ferroviaires, douanes, police, ponts et chaussées...) qui construisent et gèrent réseaux de transports, assurent la sécurité, aux

---

<sup>9</sup> Le ro-la est au trafic ferroviaire ce que le ro-ro est au trafic maritime : les camions embarquent sur des wagons spéciaux surbaissés, pouvant porter une semi-remorque ou des containers chargés, pour les traversées des cols des Alpes ou le transit de certains pays. Ce mode de transport combiné est en plein essor en Europe alpine et médiane. Les transporteurs turcs l'utilisent aujourd'hui massivement, permettant le repos tant du chauffeur que du matériel.

entreprises privées, des plus petites (vendeurs de fruits et légumes au bord de la route) aux plus grandes (réseaux internationaux de distribution de carburants, concessionnaires d'autoroutes, armateurs...).

Il ne faut pas oublier les multiples intermédiaires qui interviennent dans la définition de l'offre et la vente des prestations : agents de voyage et, de plus en plus fréquemment, voyagistes (*tour operators*). La vente de billets d'autocars (aujourd'hui marginale), de billets de trains avec ou sans prestation auto-couche (le train appartient aux pays traversés, mais l'affrètement est souvent privé), de billets d'avion et de ferry a entraîné la naissance de milliers d'agents de voyage dont certains ont acquis une envergure économique importante, devenant voyagistes (*Sultan Reizen, Corendon* aux Pays-Bas et en Belgique, le groupe *Marmara-Bey Tours-Pacha Tours, New Horizon* en France, le groupe *Bosphorus-Pegasus* en Grande-Bretagne, *Avrupa, Avrasya, Öger Türktur* en Allemagne...). Plusieurs d'entre eux ont à leur tour créé des compagnies charter qui petit à petit cherchent à s'installer sur le marché des lignes régulières en Turquie (*Onur Air, Pegasus Airways, Atlasjet*). En face, des investisseurs turcs au départ non intéressés par l'émigration ont pu créer des compagnies d'aviation civile, comme *MNG Airlines* créée par un banquier, d'abord sur le trafic fret, passé ensuite sur la circulation migratoire et le tourisme international. On peut citer d'autres exemples.

Enfin, *last but not least*, on soulignera que ce marché, d'abord captif et jugé de peu d'intérêt par les compagnies aériennes régulières (cf. la réflexion de M. Wolkowitsch en 1973, mais aussi la thèse de G. Simon en 1979), est devenu une part non négligeable des trafics aériens européens : le groupe *Air France-KLM, Swiss, Lufthansa* (et toutes ses filiales comme *Condor*), *Scandinavian, Austrian, British Airways* (pour laquelle le marché indo-pakistanaï a évidemment bien plus d'attrait), et même les compagnies chypriotes (la « grecque » *Cyprus Airways* et la « turque » *KTHY*) sont autant d'acteurs participant à la circulation migratoire turque *inter alia*. Ainsi la compagnie nationale turque *THY (Turkish Airlines)* a-t-elle mis un certain temps à prendre ces clients peu prestigieux au sérieux, mais elle est aujourd'hui l'une des plus dynamiques d'Europe, exploitant toutes les destinations liées à l'émigration, aux côtés des dessertes des capitales européennes, avec la création de filiales et des *joint ventures* (la chypriote *KTHY*, la turco-allemande *Sunexpress*).

## Les conditions du voyage

Ces conditions, très systématiquement décrites par les quotidiens turcs paraissant en Europe (*Hürriyet*, *Milliyet*, *Türkiye*, *Zaman*... qui produisent tous les ans un guide intitulé *Sıla Yolu* ou *Hasret Yolu* ou *Gurbet Yolu*), nous les avons souvent vécues sur les routes et les autoroutes, dans les avions, les trains et les autocars, sur les car-ferries faisant la liaison entre Europe et Turquie<sup>10</sup>. Comme chauffeur ou passager, seul le camion n'a pas été expérimenté.

Il y a sans doute, comparativement aux espaces de transit balkaniques, relativement peu à dire sur les conditions de voyage en Europe occidentale. Le trafic lié à la présence d'immigrés turcs se confond avec celui des nationaux et des touristes européens et si un œil averti (celui du géographe et bien sûr celui du douanier et du policier) repère vite un véhicule « portugais », « marocain » ou « turc » sur les routes de France, d'Allemagne ou d'Espagne, c'est en vertu de son chargement apparent (galerie sur le toit, remorque, fréquence des breaks et des camionnettes...). Plus de 30 millions de véhicules sont en service, respectivement en France, en Allemagne ou en Grande-Bretagne, autant en Italie, nous dépassons déjà la centaine de millions et le trafic particulier des immigrés rentrant dans leur pays n'est qu'une goutte d'eau dans l'océan mécanique. Si pour la France, le phénomène turc reste évidemment extrêmement marginal, il est plus visible pour les trafics marocains et portugais et a motivé des opérations spécifiques des Sécurités routières, du FASILD, des ONG ou des Consulats. L'axe Francfort-Munich-Salzburg concentre les trafics français, néerlandais, belges, allemands, rejoints partiellement par les variantes suisses et du sud de la France, plutôt dirigés vers Milan (avec bifurcation vers la Yougoslavie par Trieste ou l'Adriatique et la Grèce). Aires d'autoroutes, parkings attenants aux douanes (même en partie désaffectées dans l'espace Schengen, car repères commodes et bien intégrés dans les mémoires), sont autant de lieux de rencontre et de rendez-vous où se constituent les caravanes ou les convois d'amis, de familiers, disséminés sur toute l'Europe. On s'y échange informations sur les avantages et inconvénients des itinéraires et sur les conditions de voyage (péages, délais d'attente, humeur des polices nationales), sur les membres de la famille ou de la communauté d'origine que l'on

<sup>10</sup> Exemple de l'année en cours : *Milliyet* a publié une rubrique « *Adım, adım, sila yolu* » [la route du Pays natal, pas à pas] (mai 2005), *Hürriyet* un supplément « *Sıla Yolu Seyahat* » de 20 pages le 19 juin 2006 [Route du Pays natal - Voyage], *Zaman*, outre de nombreux articles, un « *İzin Rehberi-2006* » [Guide des vacances - 2006] dans un tirage spécial gratuit pour la France en juillet 2006. Parallèlement, plusieurs sites Internet d'information turcs publient des articles sur le sujet, mais on peut signaler l'apparition récente d'un site spécifique entièrement consacré au thème : <http://www.silayolu.com> / <http://www.silayolu.net> contenant articles, conseils pratiques, fiches techniques.

n'a pas vus depuis des mois. C'est en fait un second départ après celui de la localité où l'on habite, où les hommes et les adolescents préparent le véhicule (lavage, révision, menues réparations) pour le grand voyage annuel. La route est ici la même que pour tout Français, Allemand ou Belge moyen, faite de ralentissements aux heures de pointe, de bouchons et d'attentes aux péages, de canicule ou de pluie glissante, d'augmentation des carburants et des péages.

Les salles d'attente des aéroports donnent *a contrario* une vision assez juste de ce que seront les files interminables sur les douanes yougoslaves, bulgares, roumaines, grecques et turques, mais aussi sur les rampes d'accès aux car-ferries des ports grecs et italiens : de deux à dix heures de queue sous une chaleur accablante, dans un confort des plus rudimentaires (pas ou peu de points d'eau, de toilettes, fréquentes algarades avec les employés des ports, des douanes et la police, voire entre passagers de différentes nationalités (Albanais, Serbes, Bulgares, Grecs, Turcs et touristes occidentaux parfois dépassés), surtout dans les lieux où les Turcs sont encore vus comme les descendants directs des occupants ottomans !). Ceci rappelle le texte de M. Wolkowitsch, géographe des transports, qui écrivait dès 1973 : « *Les statistiques ne distinguent pas le travailleur immigré des autres voyageurs, mais l'importance de ce trafic saute aux yeux lorsqu'on voit ces masses d'hommes à la frontière espagnole ou à la gare de Marseille. Les administrations ferroviaires ne semblent guère se soucier d'une clientèle nombreuse dont les voyages payés à plein tarif se font parfois dans de mauvaises conditions, est-ce une bonne politique ? Ces immigrés ne chercheraient-ils pas moins vite à échapper aux transports publics s'ils y trouvaient moins d'inconfort ; leur fidélité s'explique par l'impossibilité où ils sont –pour combien de temps ? – d'acquérir un véhicule personnel* » (Wolkowitsh, 1973 :194). Peut-être plus que d'autres immigrés, en raison, entre autres, du caractère particulier, inamical, sinon hostile, des espaces traversés comme de la distance et des multiples obstacles à la circulation de la route des Balkans, les Turcs ont très vite décidé de s'organiser entre eux. Mais on peut aussi se poser la question de l'existence d'une réelle culture de la mobilité réinvestie sur les routes de la migration (de Tapia 2006).

La route des Balkans, plus qu'une autre, s'apparente à un parcours initiatique, c'est souvent elle qui a été d'ailleurs l'itinéraire de la première migration, assez souvent irrégulière, des hommes venus les premiers, qu'ils aient été travailleurs réguliers ou irréguliers, demandeurs d'asile ou réfugiés *de facto*. Cette route, qui est en même temps l'épine dorsale économique des pays traversés, celle de tous les trafics et un axe majeur du tourisme et des

échanges internationaux entre Europe occidentale et Moyen-Orient, est une vieille route de migration et d'invasion. Elle est aussi, jusqu'aux frontières croates et autrichiennes (voire slovaques), celle qui a vu passer troupes ottomanes vaincues et *muhacirs* en fuite vers la Turquie. Elle n'est donc pas neutre : la tension est souvent palpable entre chauffeurs turcs et représentants de l'ordre des pays traversés, moins ou plus du tout avec les habitants. Mais les conditions sont volatiles : alors que tous les témoignages turcs soulignaient le comportement correct des Hongrois (surtout face à celui des Bulgares ou des Serbes), celui-ci semble bien s'être dégradé avec l'entrée de la Hongrie dans l'UE ! L'Italie du nord est jugée « normale » (conforme à ce qui est attendu d'une société européenne, où la police de la route est sévère, mais « fait son boulot ») tandis que l'Italie du sud est comparée aux routes kurdes vers Bagdad : la méfiance est la règle et les incidents (vols, agressions, escroqueries, corruption généralisée, tracasseries xénophobes...) font partie de l'épopée (Il s'agit pourtant souvent de « Mehmet qui a entendu de Mustafa qu'Ali savait d'Engin avait dit que... »). La pression la plus forte est vécue en Bulgarie, Serbie et Roumanie où, à côté de réseaux routiers souvent jugés déficients, la corruption est la règle : les vrais policiers sont jugés aussi malfaisants que les faux, des bandes déguisées en policiers ou en secouristes rackettent les automobilistes isolés. En d'autres termes, il est de notoriété publique qu'il faut rouler en convois, s'arrêter le moins souvent possible (et jamais seul), surtout la nuit. La Grèce, malgré l'inimitié séculaire, n'a pas mauvaise presse, douaniers ou personnes investies de charges officielles parfois exclus : « aucun problème en Grèce » ([www.silayolu.com](http://www.silayolu.com), consulté le 18.08.06).

### **L'impact économique ; estimations et incertitudes : des pistes de recherche encore à explorer**

Ceci nous amène très logiquement à deux questions liées : au-delà de la description des itinéraires, des formes d'organisation ou des conditions du voyage, quel est le volume de la circulation migratoire turque ? Quel est son impact économique réel, à la fois pour les pays d'immigration et le pays d'origine, mais aussi pour les pays de transit ?

Un problème, non résolu à ce jour, même si des indications partielles existent, se pose immédiatement : la circulation migratoire, située sur les interfaces entre flux migratoires et accueil des étrangers, tourisme international, échanges commerciaux, flux financiers (les remises des migrants) et flux d'informations (de plus en plus pris en charge par les Nouvelles

Technologies de l'Information et de la Communication : télédiffusion satellitaire, téléphonie sans fil, réseaux Internet, télématique embarquée), ne mobilise en propre aucune statistique. Il faut estimer à partir des flux comptabilisés dans les aéroports, les ports, les douanes, les postes, la part des flux liés à la présence turque à l'étranger. L'un des aspects du problème réside dans le fait que cette émigration, après cinq décennies de développement et de croissance, est polymorphe et multidirectionnelle, contrairement au flux migratoire tunisien étudié par G. Simon dans sa thèse (1979), alors relativement centré sur le couple migratoire franco-tunisien. Or là aussi, Tunisiens comme Marocains, probablement plus que les Algériens (au moins pour l'instant), ont largement diversifié leurs destinations et les moyens de circulation évoluent en conséquence (*inter alia* : Charef, 1999, divers travaux d'A. Tarrius, M. Péraldi...).

### **Quels sont les impacts économiques de la circulation migratoire turque ?**

Trop longtemps, les travailleurs immigrés et leurs familles ont été considérés comme des clients captifs, peu solvables, se contentant de prestations indignes d'un touriste qui avait, lui, droit à tous les égards car porteurs de précieuses devises. De fait, les premiers migrants, généralement des hommes seuls, se contentaient du minimum, aussi bien sur leur lieu de travail et de résidence que lors de leur voyage, tout concentré qu'ils pouvaient l'être sur l'épargne et le transfert de devises vers leur pays d'origine et leur famille. Les compagnies aériennes se préoccupaient assez peu de cette clientèle peu prestigieuse, pourtant déjà non négligeable (Simon 1979), les sociétés ferroviaires n'ont que rarement pris conscience de cet apport régulier. La norme était plutôt aux trains spéciaux et aux vols charters réservés aux clients peu fortunés, ouvriers et étudiants ; c'est ainsi qu'apparaît l'agence d'origine belge *Wasteels* qui va être longtemps le prestataire le plus fiable pour ces segments de clientèles, en attendant l'ère des autocars joignant directement pays d'origine et pays d'immigration. *Eurolines, Europabus, Touring, Intercars*, parfois regroupements de sociétés privées, parfois filiales de sociétés ferroviaires publiques, ou petits transporteurs indépendants vont se multiplier dans les pays d'immigration comme dans les pays d'origine (Charef, 1999 ; de Tapia, 2006). Dans le cas turc, les transporteurs nés de l'immigration ne pourront pas concurrencer les autocaristes privés qui, avec un parc d'autocars moderne et performant – les principaux prestataires sont aussi importateurs et monteurs de véhicules – ne leur laissent aucune marge de manœuvre. Dans celui du Maroc ou du Portugal, au contraire, les immigrés

peuvent jouer un rôle important, d'abord en achetant des autocars d'occasion, puis en progressant sur le marché (Charef, 1999 ; Poinard, 1995).

La déréglementation intervenue sur les marchés touristiques et les compagnies aériennes a remis en cause cet équilibre. La Turquie suit très tôt l'Europe occidentale, bien avant la Tunisie ou le Maroc<sup>11</sup>. Les agences nées en émigration ont investi ce créneau et disposent maintenant de compagnies charter ou *low cost* cherchant à rentrer sur les marchés intérieurs, même si l'activité reste soumise à de fortes fluctuations et les incidents de parcours assez fréquents. Chaque été est marqué par des faillites ou des défections laissant des centaines de passagers en souffrance dans des ports ou des aéroports. La taille des entreprises et l'instabilité du marché sont certainement en cause. Toutefois, le tableau ci-dessous donne une idée de l'importance de ce marché, à ceci près que les statistiques permettent rarement de dissocier « touristes classiques » et « circulation migratoire ».

#### **LA PLACE DES LIAISONS TURCO-EUROPEENNES DANS LES FLUX AERIENS MEDITERRANEENS**

<i>Liaison</i>	<i>Fréquentation</i>	<i>Rang du classement MEDA</i>
Antalya-Düsseldorf	749 897	1
Antalya-Francfort / Main	613 890	2
Istanbul-Francfort / Main	599 701	3
Antalya-Amsterdam	482 259	7
Istanbul-Heathrow	457 226	9
Antalya-Munich	415 309	11
Istanbul-Düsseldorf	401 659	12
Antalya-Stuttgart	384 960	13
Antalya-Hanovre	369 098	15

Source : <http://www.animaweb.org/opportunities-transport.php> (18.08.06).

<sup>11</sup> Loi 2920 de 1983 portant sur la libéralisation et la déréglementation du marché du transport aérien.

En 2005, l'association TÖSHİD (*Türkiye Özel Sektör Havacılık İşletmeleri Derneği* = Association des Exploitations du Secteur privé de l'Aviation civile, <http://www.toshid.org>) aligne 24 adhérents (dont une quinzaine de compagnies aériennes), 179 avions de ligne, 17 avions cargo pour 30 089 sièges et 442,5 tonnes de fret<sup>12</sup>. THY, la compagnie nationale (en cours de privatisation partielle, elle ne fait pas encore partie de TÖSHİD) aligne quant à elle, au même moment, 83 appareils pour 13 676 sièges et 38 tonnes de fret. On peut donc mesurer le chemin parcouru depuis la promulgation de la Loi 2920, d'autant que les incidents de parcours sont fréquents : au moins 17 compagnies ont dû cesser leurs activités, après avoir, pour certaines comme *Istanbul Airlines* ou *Sultan Air*, connu un succès important<sup>13</sup>. Les trois facteurs expliquant cette croissance rapide depuis cette date sont : le développement du tourisme international en Turquie (malgré des soubresauts souvent dus à la politique internationale : guerres du Golfe, question kurde et arrestation d'Abdullah Öcalan, 11 septembre 2001, ou aux vicissitudes des relations turco-européennes), le maintien de la circulation migratoire face à la crise yougoslave (les travailleurs ont préféré l'avion à la voiture), le développement des exportations.

Les compagnies maritimes forment un second exemple d'activités induites, au moins partiellement, par la circulation migratoire. Le cas des armateurs grecs et chypriotes est hautement pédagogique : Grecs comme Chypriotes ont bien des griefs contre les Turcs descendants des Ottomans et anciens occupants, d'autant plus que la crise chypriote est loin d'être réglée, même après l'entrée de l'île dans l'Union européenne (2005). Or la crise yougoslave va être un formidable tremplin pour les exploitants de car-ferries : la route terrestre des Balkans étant coupée par le conflit, tant pour les voyageurs grecs que turcs, les armateurs sont déjà présents sur l'Adriatique, mais ils vont très vite, dès 1992, passer par les journaux et les agences turcs d'Allemagne. On a ainsi pu relever des annonces des compagnies *European Seaways*, *Fragline Ferries*, *Stern Tours*, *Poseidon Lines*, *Hellenic Mediterranean*, *Minoan*, *Olympic Ferries*... D'autres en bénéficient sans passer par ce support, mais en profitent largement<sup>14</sup>. On a vu et relevé dans les ports italiens et à

<sup>12</sup> En 2005 : THY- *Turkish Airlines*, *Güneş Ekspres (Sunexpress)*, *Pegasus*, *Onur Air*, *KTHY- Kıbrıs Türk Hava Yolları*, *MNG Airlines*, *Atlasjet*, *Fly Airlines*, *Hürkuş (Freebird)*, *Inter Ekspres*, *Sık-Ay*, *Dünyaya Bakış*, *Saga Airlines*.

<sup>13</sup> Pour la liste des « disparues » : *Toros*, *Talia*, *Tur Avrupa*, *Akdeniz*, *Bosphorus*, *Boğaziçi*, *THT*, *Sunways*, *GTI Airlines*, *Haliç*, *Tayfun*, *Green Air*, *Noble Air*, *Birgen*, *Holiday*, *Sultan Air*, *VIP Air*, *Istanbul Airlines*...

<sup>14</sup> Pour avoir fait plusieurs fois le trajet Bari-Igoumenitsa ou Brindisi-Igoumenitsa, les lignes rassemblent une majorité de migrants turcs, des migrants grecs, des touristes occidentaux se rendant en Grèce ou plus rarement en Turquie, des autocars de lignes régulières et de tourisme, des camions turcs, grecs, bulgares, parfois roumains, tentant leur chance en dehors des ro-ro.

Igoumenitsa, subitement devenu un lieu stratégique de la circulation turque : *Anek Lines, Agoudimos, B. Ventouris, A. K. Ventouris, MyWay-Maritime Way, Superferries, Superfast Ferries, Blue Stars, Strintzis, Arkadia, Medlink, Marlines*. Igoumenitsa, petit port excentré et enclavé à la frontière albanaise, est aujourd'hui base de la nouvelle Via Egnatia, autoroute destinée à joindre l'Adriatique à Thessalonique et à la frontière turque, dont le chantier est déjà très avancé<sup>15</sup>. Ses quais sont encombrés tous les étés de milliers de voitures en attente, de touristes et de familles de migrants attendant leur bateau (plus d'une vingtaine de rotations par nuit) et cafés, restaurants, agences et boutiques ne désemploient pas, tout comme les stations-service (de Tapia 2006). Si l'on agglomère les emplois des commerces et des services, dont douanes et police, les équipages (dont d'assez nombreux immigrés saisonniers : Russes, Ukrainiens, Albanais) et, dans une certaine mesure, les ouvriers des chantiers autoroutiers, on imagine que ces voyageurs qui viennent considérablement renforcer la clientèle touristique « classique » ont aidé à créer de nombreux emplois dans cette région épirote jusqu'alors très marginale.

### **Quel pourrait être l'impact de la circulation migratoire sur les politiques de développement ?**

Dans la mesure où notre définition de la circulation migratoire, proche des analyses initiales de G. Simon ou M. Poinard, mais aussi d'A. Monsutti (2004), ou sous un angle un peu différent de celles d'A. Tarrius, R. Montagné, A. Begag, A. Sayad, implique des populations circulant autour de noyaux très stables et bien intégrés dans les pays d'immigration, la question du potentiel de développement que représentent de forts échanges de biens, de capitaux et de savoir-faire acquis en émigration mérite d'être posée. Comme nous l'avons très souvent souligné (de Tapia, 2006, 2005, 2003, 2002, 1996...), l'immigration turque en Europe et autour de l'Europe (Amérique du nord, Moyen-Orient, Asie centrale et pays issus de l'ancienne URSS) a généré des échanges de marchandises importants entre la Turquie et les pays de résidence des immigrés. La typologie des quelque 80 000 entreprises créées en Europe par des originaires de Turquie s'est fortement diversifiée, tant dans les secteurs d'activité que dans les tailles des sociétés. On relève en Allemagne et en Turquie (entreprises et filiales créées dans les deux pays) des sociétés rassemblant plus de 1000 emplois

---

<sup>15</sup> Plusieurs tronçons en service, dès 2002, entre Grevena et le col de Kastania, à la sortie de Veria, aux approches de Thessalonique et Kavala, entre Komotini et la frontière turque où le poste turc de douanes a dû être reconstruit.

salariés et possédant des flottes de camions TIR (semi-remorques relevant de la convention TIR de New York, 1975) en compte propre (*Efefirat, Baktat, Gazi, Birkan...*). Ce sont probablement ces sociétés « mixtes » en termes d'inscription dans les registres du commerce, fortement exportatrices, qui peuvent nous intéresser en matière de développement. Le modèle est en fait fort simple : un ou plusieurs immigré(s) fonde(nt) une entreprise commerciale en Europe (alimentation, agro-alimentaire, textile, mobilier, tourisme...) et, au cours de développement, décide(nt) de produire à meilleur coût en Turquie pour le marché européen. La société est alors dédoublée, un siège fonctionnant en Europe, l'autre en Turquie, les circuits d'approvisionnement reliant les deux espaces par des transporteurs de tous modes et de tous pavillons, selon les conditions du marché. A l'inverse, il convient, à l'instar de Tozanlı et Ersoy (2000), de poser la question de la pénétration du marché européen par les entreprises exportatrices turques, par le biais des importateurs issus de l'immigration turque. La fréquentation des magasins « turcs » (en réalité de droit français, belge, allemand, anglais...) et les relevés opérés dans les rayons ou sur les sites Internet montrent, aux côtés de marques produites dans toute l'Europe, la présence de nombreuses marques turques.

Les producteurs exportant vers l'Europe sont divers puisqu'on peut retrouver tout aussi bien des multinationales ayant ouvert une filiale en Turquie, que des producteurs locaux, des coopératives de producteurs, des holdings connus, des marques régionales, des Etablissements publics (généralement en voie de privatisation). Les localisations sont intéressantes puisqu'aux côtés des grandes sociétés turques d'Istanbul, Ankara, Izmir, Bursa, Adana, on trouve maintenant Gaziantep (textiles, fruits secs, légumes secs), Yozgat (alimentaire, textiles), Kayseri (mobilier), Sungurlu (alimentaire), Aksaray (alimentaire), Malatya (conditionnement des abricots secs, spécialité locale)... et une grande variété de petits et moyens centres régionaux (conserveries et huileries de Biga, Manisa, Torbalı, Aydın, Nazilli, Denizli). Ceux qui peuvent nous intéresser directement sont les entrepreneurs installés en Europe qui (dé)localisent tout ou partie de leur production en Turquie. S'ils créent en Europe de nombreux emplois directs (importation, gestion, distribution, transports) et indirects (commerçants-détaillants, restaurateurs), ils en créent également en Turquie (production, exportation, transports, centrales d'achats, intermédiaires divers).

A l'usage, le réseau Internet et les sites des entreprises nées en Europe se révèlent extrêmement riches d'informations sur ces « entrepreneurs entre deux mondes », en réalité aussi à l'aise dans l'un que dans l'autre et faisant la navette entre les deux espaces

économiques. *Baktat* (<http://www.baktat.com>), société allemande et turque, a créé 1300 emplois et 12 sociétés, pour la plupart en Turquie. *YİMPAŞ*, société née à Yozgat de la volonté de quelques émigrés, affichait en 2003, 21 sociétés filiales, 20 000 emplois, 150 000 actionnaires, dont la majorité résidant à l'étranger (<http://www.minefi.org> ; <http://www.yimpas.com>), avant ses déboires avec la justice et le fisc en Turquie. *Tez*, née à Aix-la-Chapelle, très active dans les années 1980, en affichait 14 en Allemagne (importation), mais 350 en Turquie (production). *Efefirat*, créée par les frères Aktaş, originaires d'Aksaray, annonce dans son site 22 filiales employant de 22 à 60 personnes en moyenne, pour la plupart en Turquie (<http://www.efefirat.com>). Elle possède déjà, comme *Gazi* ou *Baktat*, sa propre flotte de semi-remorques<sup>16</sup>. *Santex* et *Şahinler Holding* (textiles), de Kemal Şahin, créateur de l'entreprise à Aix-la-Chapelle, en revendiquaient environ 10 000 en 1998, surtout en Turquie (17 firmes dans ce pays, 4 en Allemagne, 2 aux USA, 1 en France, Autriche et Pays-Bas, avec 20 magasins de gros et 170 détaillants, selon Pürsün 1998 : 83). Les chiffres ultérieurs le confirment d'ailleurs : 2000 emplois créés en Europe (stylistes, distribution) et 9000 en Turquie, pour un CA de 2 milliards DM en 2002 (<http://www.sahinlerholding.com.tr>)<sup>17</sup>. Les exemples pourraient être multipliés ; on dispose *inter alia* des sites des sociétés *Yayla* (<http://www.yayla-tuerk.de>, <http://www.yaylaturk.com>: fromages et laitages), *Lebsan* (<http://www.lebsan.com.tr>, <http://www.maleb.de/produktion>: céréales, fruits et légumes secs), *Namli* (<http://www.namlifeinkost.de>: épicerie), *Tussex* (<http://www.tussex.de>: distribution alimentaire), *İtikat* (<http://www.itikat-food.de>: charcuterie industrielle, épicerie), *Micro Frucht* (<http://www.microfrucht.de>: distribution alimentaire), *Karmez* (<http://www.karmez.com>: production de döner), *Egetürk* (<http://www.egetuerk.com>: charcuterie industrielle) pour avoir une idée de la puissance économique atteinte, surtout en Allemagne. Le modèle est bien établi : la société initiale est créée en Europe et travaille sur un créneau de type « *ethnic business* », avec une forte connotation musulmane (d'où la définition aujourd'hui commune de l'*helâl business*), mais dès qu'elle le peut, d'une part elle délocalise les fonctions productives en Turquie ou s'associe avec des producteurs turcs leaders ou reconnus sur leurs marchés qui profitent quant à eux de ce nouveau marché européen, d'autre part, elle déborde très vite du cadre étroitement turc pour s'intéresser au commerce avec des

<sup>16</sup> Souvent rencontrés sur les routes alsaciennes, il s'agit de tracteurs rutilants « dernier modèle », immatriculés à Stuttgart ou Mannheim, équipés de remorques-fresques à la gloire des produits commercialisés : un vrai menu !

<sup>17</sup> Voir aussi l'ouvrage, en forme de témoignage personnel, du patron lui-même : Kemal Şahin, *Zirvedeki Şahin. Hayatım ve Fikirlerim* [Le Faucon au sommet. Ma vie et mes pensées], Istanbul, Hayat, 2000. Jeu de mot entre le titre du livre, au demeurant intéressant pour notre objet, et le patronyme, *şahin* ou *doğan* (faucon pèlerin et lanier) étant un nom de famille fréquent comme *kartal* (aigle), *tuğrul* (faucon), *çakır* (faucon sacré), *balaban* (autour), parmi les lions et autres tigres (*aslan*, *kaplan*).

clients ou des fournisseurs jugés proches en termes de marché (Chinois, Coréens, Maghrébins, Balkaniques, très probablement Indo-Pakistanaïens en Grande-Bretagne). Les grossistes et détaillants turcs vendent aussi bien des merguez et du couscous que du thé chinois et des semi-conserves yougoslaves.

Nous pensons, comme Tozanlı et Ersoy (2000), que la présence stable, pour une part croissante en voie d'intégration sociale et politique (par l'accès à la nationalité du pays de résidence des immigrants), joue un rôle non négligeable dans la croissance des exportations turques vers l'Europe, en particulier dans les branches agro-alimentaires, textiles et articles ménagers. Mais il est pourtant difficile de le vérifier en pratique, du fait des agrégats statistiques existants pour le commerce extérieur.

Le tourisme international est un autre exemple de ce fonctionnement « transnational », pour reprendre un terme d'usage fréquent, mais peut-être pas si pratique pour qualifier une pratique de l'espace « transterritoriale », et qui s'accommode très bien des frontières et des nationalités, les siennes comme celle des autres. Partis très modestement des agences presque clandestines des débuts – les arrières salles des épiceries où l'on vendait, sans licence d'agent de voyage billets d'autocars et d'avions charter (Çetinsoy 1977, 1982 ; Wilpert et Gitmez, 1987) –, le secteur s'est enrichi de voyagistes, parfois affréteurs de leur propre compagnie aérienne et propriétaires ou actionnaires de leurs propres chaînes hôtelières. Déjà cité, Doğan Pürsün (1998) a donné les biographies de Vural Öger (*TürkTur*), Selahettin Yetmişbir (*Avrupa*), Recep Ertuğrul (*ReCa Handels*), Hamdi Öztürk (*Öztürk Reisen*), mais les expériences sont en réalité très nombreuses et intéressent tous les pays d'immigration (*Sultan Reizen* aux Pays-Bas, *Avrasya* en Allemagne, *Marmara* en France, *Corendon* aux Pays-Bas, *Pegasus* en Angleterre...). En termes de développement, on en retiendra surtout que ces hommes d'affaires, nés en immigration (souvent bien formés au départ : connaissance des langues européennes, études en économie et gestion) ont su mobiliser leurs réseaux en Europe et en Turquie, travailler avec des autochtones qui leur ont fait confiance, diversifier leurs activités et très systématiquement jouer sur l'entre-deux devenu une véritable ressource économique (satisfaction de besoins non satisfaits, coûts de production, taux de change, évolution des marchés...). Les emplois sont créés en immigration (distribution, commercialisation) et en Turquie (production de prestations de service, construction, transports), comme dans l'agro-alimentaire. En l'absence d'études formelles, il est toutefois

difficile d'établir un ratio. L'exercice est d'autant plus compliqué que cette économie est d'abord privée et par définition soumise à tous les aléas de la vie des entreprises.

Les enquêtes effectuées par Osman Söyler (1992), Doğan Pürsün (1998) ou l'équipe du Centre d'Etudes Turques (*inter alia* : Duymaz, 1989 ; Şen et Ulusoy, 1999 ; GfW, 2004) montrent toute l'étendue de la création d'emploi par les immigrés turcs en Allemagne, mais aussi des indications sur les relations commerciales établies entre les deux espaces économiques<sup>18</sup>. Elles citent parfois la création d'emploi en Turquie, mais ce sont souvent les sites ou les plaquettes des entreprises qui donnent le plus d'informations sur la Turquie. Celles-ci restent pourtant très parcellaires, mais si l'on se base sur les emplois annoncés par *YİMPAŞ*, (jusqu'à 20000 emplois), *Baktat* (1300 emplois au total) ou *Şahinler Holding* (2000 / 9000), plus lointainement *Tez* (16 / 350), on voit que le ratio, très en faveur de l'emploi en Turquie, et le volume global atteint par certaines entreprises ne sont pas inintéressants en matière de développement économique. Or, aucune étude à ce jour n'a pris la mesure de ce développement. Tout se passe comme si le traumatisme de l'expérience des sociétés ouvrières (*işçi şirketleri*) et du secteur populaire (*Halk Sektörü*) empêchait de prendre ces éléments au sérieux (de Tapia 1996). Pourtant, des études sur l'industrialisation régionale tendent à prouver que cette expérience, même dûment détournée et effectivement traumatisante pour les émigrés qui y ont souvent perdu beaucoup de leurs économies et mis en péril leur retraite, n'a pas été totalement inutile. Les régions de Kayseri, Denizli ou Yozgat, ont connu un véritable

<sup>18</sup> Çetinsoy M. (1977), « Organisation tertiaire turque à Stuttgart », in E. Kolodny (Dir.), *Les étrangers à Stuttgart*, CNRS, Marseille, 291-299 ; (1982), « Les Turcs à Stuttgart. Evolution et adaptation d'une communauté étrangère dans une grande ville allemande, Recherches sur les migrations internationales », *GRECO 13* (4-5), 80-97 ; Wilpert Cz. & Gitmez A. (1987), « La microsociété des Turcs à Berlin », *Revue Européenne des Migrations Internationales* (3) 1-2, 175-198 ; Söyler O. (1992), « Almanya'da Türk Gıda Sektörü ve Meseleleri », *Türkiye*, 12-17.06.1992 ; Pürsün D. (1998), *Nasıl kazandılar ? , Almanya'da Zirveye Çıkan Türk İşadamları anlatıyor*. Gül (Başarı), İstanbul ; Blaschke J. & Ersöz A. (1991), *The Turkish Economy in Berlin. A Case Study on Problems of Ethnic Economics*. Berlin, Parabolis, Berliner Institut für Vergleichende Soziologie ; Duymaz I. (1989), *Türkische Unternehmensgründungen von der Nische zum Markt ?*, Bonn, Zentrum für Türkeistudien (Studien und Arbeiten 5) ; Erichsen R. & Şen F. (1987), *Hinwendung zur Selbständigkeit bei Gastarbeitern mit besonderer Berücksichtigung von Türken*. Genève, Bureau International du Travail, WP 33 ; Erpuyan M. V. (1995), « Entreprises issues de l'immigration turque en Alsace », in A. JUND, P. DUMONT et S. de TAPIA, *Enjeux de l'immigration turque en Europe, Les Turcs en France et en Europe*, Paris, CIEMI-L'Harmattan, 213-240 ; (1994), « Entreprises issues de l'immigration turque » (1), *Zeitschrift für Türkeistudien*, (1), 5-26 ; (1994), « Entreprises issues de l'immigration turque (2) », *Zeitschrift für Türkeistudien*, (2), 165-180 ; Manço A., 2005, « Travail indépendant et immigration en Belgique : analyse empirique de cas contrastés », in L. MULLER & S. de TAPIA (Eds), *La création d'entreprise par les immigrés*, Paris, L'Harmattan (Compétences interculturelles), 109-136 ; Manço A. & Akhan O. (1994), « La formation d'une bourgeoisie commerçante turque en Belgique », *Revue Européenne des Migrations Internationales*, (10) 2, 149-162 ; Şen F. (1991), « Turkish Self-Employment in the Federal Republic of Germany with Special Regards to Northrhine-Westphalia », *International Migration*, (29) 1, 124-130 ; Şen, Ulusoy & Öz (1999), *Avrupa Türkleri (Federal Almanya ve diğer AB ülkelerinde çalışan Türklerin ekonomik gücü*, İstanbul, Cumhuriyet.

décollage industriel dans les années 1990 (Mutluer, 1995, 1997 ; de Tapia, 1996 ; Altınay, 2005).

Faute de temps, nous n'aborderons pas ici un troisième volet, celui du développement des média transterritoriaux, supportés par le réseau Internet et l'usage de la télédiffusion satellitaire. Ce volet est sans doute intéressant en termes de création d'emplois qualifiés tertiaires aussi bien en Turquie qu'en émigration. Nous l'avons souvent entrevu (de Tapia, 1998b, 2001) et nous ne le citons que pour mémoire. Il s'agissait surtout d'insister ici sur la ressource importante que peut créer la mobilité entre deux espaces dès lors qu'elle se trouve stabilisée et acceptée par les parties en présence, comme diraient les juristes ou les diplomates. Cette participation des émigrés, on le voit bien dans l'exemple turc, à la mondialisation se fait à la fois par le bas (titre d'un ouvrage récent d'A. Tarrius), mais aussi par le haut, en fonction de l'existence de marchés solvables, formels ou informels. La limite entre les deux est parfois peu étanche, il y aurait lieu de réfléchir sérieusement sur cette limite en termes de développement concerté, incluant le potentiel important que représentent quelques millions de migrants, anciens ou récents, aussi bien pour les économies occidentales que pour les économies des pays d'origine. Un peu à la manière de la réflexion grandissante sur le micro-crédit face au secteur bancaire classique...

## Bibliographie

- ALTINAY Mehmet Hakan, 2005, *Les Calvinistes islamiques. Changements et conservatisme en Anatolie centrale*, Berlin, Bruxelles, Istanbul, European Stability Initiative (<http://www.esiweb.org>), 35 p.
- ANCEL Jacques, 1930, *Peuples et Nations des Balkans*, Paris, Edition du CTHS (Format) 8, Réédition
- AROLAT Osman S. (Dir.), 2003, *Lojistik ve Taşımacılık Dünyası* [Le Monde de la Logistique et du Transport], Istanbul, Dünya, 296 p. + index.
- ASLAN Mustafa, PEROUSE Jean-François, 2003, Istanbul : le comptoir, le hub, le sas et l'impasse, *Revue Européenne des Migrations Internationales*, (19) 3, 173-204.
- BENZAÂD Ali, 2003, Agadez, carrefour migratoire sahélo-maghrébin, *Revue Européenne des Migrations Internationales*, 19, 1, 7-28.
- BETEILLE Roger, 1974, *Les Aveyronnais. Essai géographique sur l'espace humain*, Poitiers, R. Béteille, imprimerie l'Union, 573 p.
- BETEILLE Roger, 1981, Une nouvelle approche géographique des faits migratoires : champs, relations, espaces relationnels, *L'Espace Géographique*, (3), 189-197.
- BLANC André, 1965, *Géographie des Balkans*, Paris, PUF (Que sais-je ?), n° 1154, 128 p.
- BRUNEAU Michel, 2004, *Diasporas et espaces transnationaux*, Paris, Anthropos-Economica (Villes-Géographie), 249 p.
- ÇETINSOY Melih, 1977, Organisation tertiaire turque à Stuttgart, in E. Kolodny (Dir.), *Les étrangers à Stuttgart*, CNRS, Marseille, 291-299.
- ÇETINSOY Melih, 1982, Les Turcs à Stuttgart. Evolution et adaptation d'une communauté étrangère dans une grande ville allemande, *Recherches sur les migrations internationales*, GRECO 13, (4/5), 80-97.
- CHAREF Mohammed, 1999, *La circulation migratoire marocaine : un pont entre deux rives*, Rabat, Sud Contact, 312 p.
- CHARBIT Yves, HILY Marie-Antoinette, POINARD Michel, 1997, *Le va-et-vient identitaire. Migrants portugais et villages d'origine*, Paris, PUF, INED (Cahiers de l'INED), 140, 144 p.

- DALEGRE Joëlle, 1994, La Thrace grecque, région frontière, *CEMOTI* (17), 133-152.
- DİE- Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara, TC Başbakanlığı (1994 ; 1999), *Turizm İstatistikleri 1990 ; 1995 yılları* [Statistiques du Tourisme 1990, 1995].
  - 1998, *Deniz Taşıtları ve Denizyolu Taşıma İstatistikleri 1997* [Statistiques des navires et transports maritimes], (2138).
  - À partir de 1992, *Taşıma Sistemlerine Göre Dış Ticaret* [Commerce extérieur selon les systèmes de transport]
  - (2000), *Türkiye-Avrupa Birliği Dış Ticareti 1989-1998* [Le commerce extérieur entre Turquie et Union européenne].
- DİYİH (Dış İlişkiler ve Yurtdışı İşçiler Hizmetleri Genel Müdürlüğü), initialement YİHGM- Yurtdışı İşçiler Hizmetleri Genel Müdürlüğü, TC Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, 1982-2006, Ankara (voir : <http://www.calisma.gov.tr/birimler/>).
- DPT- TC Başbakanlığı Devlet Planlama Teşkilâtı - Organisation d'Etat à la Planification, Ankara :
  - 1990, *Havayolu Ulaştırması* [Le Transport Aérien], 5. Yıllık Kalkınma Planı, ÖİK- Özel İhtisas Komisyonu Raporu, DPT 2217 / ÖİK 361, 217 p.
  - 1991, *Demiryolu Ulaştırması* [Le Transport Ferroviaire], 5. Yıllık Kalkınma Planı, DPT 2275
  - 1992, *Karayolu Ulaştırması* [Le Transport Routier], 5. Yıllık Kalkınma Planı, DPT 2306, 171 p.
  - 1995, *Karayolu Ulaştırması* [Le Transport Routier], 7. Yıllık Kalkınma Planı, Özel İhtisas Komisyonu Raporu
  - 1996, *Demiryolu Ulaştırması* [Transport ferroviaire], 7. Yıllık Kalkınma Planı, Özel İhtisas Komisyonu Raporu
  - 1996, *Deniz Ulaştırması* [Transport maritime], 7. Yıllık Kalkınma Planı, Özel İhtisas Komisyonu Raporu
- DTO- Deniz Ticaret Odası, 1995-1996, *Deniz Sektörü Raporu* [Rapports annuels sur le Secteur Maritime], İstanbul ve Marmara Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası.
  - 1996, *Turkish Shipping Handbook 1996*, İstanbul, Deniz Ticaret Odası + Uzman, (43), 207 p.

- , s. d, *Turkey Shipping Handbook 1987*, Istanbul ve Marmara Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, 160 p.
- DUFOIX Stéphane, 2003, *Les Diasporas*, Paris, PUF (Que sais-je ?), (3863), 128 p.
- DURAND Jorge, 1996, *Migrations mexicaines aux Etats-Unis*, Paris, CNRS-Editions, (Amériques-Pays Ibériques), 214 p.
- DUYMAZ Ismail, 1989, *Türkische Unternehmensgründungen von der Nische zum Markt ?*, Bonn, Zentrum für Türkeistudien, Studien und Arbeiten 5, 149 p.
- FAIDUTTI-RUDOLPH Anne Marie, 1964, *L'immigration italienne dans le sud-est de la France*, Gap, Ophrys, 2 tomes, 399 + 226 p.
- FARET Laurent, 2003, *Les territoires de la mobilité. Migration et communautés transnationales entre le Mexique et les Etats-Unis*, Paris, CNRS Editions, 351 p.
- FARET Laurent, 2005, Pratiques de mobilité, transports et acteurs transnationaux dans le champ migratoire Mexique-Etats-Unis, *Autrepart (Transports aux Suds. Pouvoirs, lieux et liens)*, (32), 149-168.
- GAUTHIER Catherine, 1993, La route des Marocains : les frontières d'un parcours de retour, *Revue Européenne des Migrations Internationales* (9) 1, 131-142
- GAUTHIER Catherine, 1997, Mobilités migratoires marocaines, sociabilités et échanges marchands, *Revue Européenne des Migrations Internationales*, (13) 3, 183-210
- GAUTHIER Catherine, 1997, La mobilité spatiale des migrants marocains âgés, *Colloque d'Agadir : Femmes, retraités : les oubliés de la migration internationale (11-13/11/1997)*
- GfW- Gesellschaft für Wirtschaftsförderung Nordrhein-Westfalen mbH, Global Business Partner, 2004, *Zahlen, Daten, Fakten. Türkische Firmen in NRW*, Düsseldorf (en collaboration avec le Zentrum für Türkeistudien, document bilingue en allemand et turc), 32 p.
- GONIN Patrick, 1997, *D'entre deux territoires. Circulations migratoires et développement entre le bassin du fleuve Sénégal et la France*, Thèse pour l'HDR, Université de Lille, 384 p.

- GUEZENGUAR Hélène, KOTLOK Nathalie, 1988, *La Circulation migratoire entre la France et le Portugal*, Poitiers, Mémoire de Maîtrise de Géographie, 199 p.
- GUILLON Michèle, SZTOKMAN Nicole (2000), *Géographie mondiale de la population*, Ellipses (Université / Géographie), Paris.
- ICAO/OACI, 1982/1992, *Traffic by Flight Stage / Trafic par étapes*, Organisation de l'Aviation Civile Internationale, Montréal, Séries TF
- MASSICARD Elise, 2001, *Sivas, une province turque entre local et global*, Les Etudes du CERI (79), 50 p.
- MASSICARD Elise, 2005, *L'autre Turquie (le mouvement aléviste et ses territoires)*, Paris, PUF (Proche-Orient), 361 p.
- MERLIN Pierre, 1991, *Géographie, Economie et Planification des Transports*, Paris, PUF (Fondamental), 472 p.
- MONSUTTI Alessandro, 2004, *Guerres et migrations. Réseaux sociaux et stratégies économiques des Hazaras d'Afghanistan*, Editions de l'Institut d'Ethnologie (Recherches et Travaux 17, Neuchâtel, MSH, Paris, 364 p.
- MONTAGNE Robert, 1954, *Etude sociologique de la migration des travailleurs musulmans d'Algérie en France*. Cahiers liminaires, n° 1 à 8, 3-33.
- MUTLUER Mustafa, 1995, *Gelişimi, Yapısı ve Sorunlarıyla Denizli Sanayii* [L'Industrie à Denizli : Développements, Structures et Problèmes], Denizli Sanayi Odası, Ege Üniversitesi, Izmir, 303 p.
- MUTLUER Mustafa, 1997, Investissements des émigrés turcs à Denizli, *Revue Européenne des Migrations Internationales*, (13) 2, 179-196.
- MUTLUER Mustafa, 2003, *Uluslararası Göçler ve Türkiye. Kuramsal ve Ampirik bir Alan Araştırması (Denizli-Tavas)* [Les migrations internationales et la Turquie. Une recherche de terrain institutionnelle et empirique], Istanbul, Çantay, 177 p.
- ONU- Organisation des Nations Unies, 1988, *Manuel TIR. Convention Douanière relative au Transport International de Marchandises sous le couvert de Carnets TIR*, Commission Economique pour l'Europe, 200 p.
- ORHONLU Cengiz, ÖZBARAN Salih, 1984, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım üzerine Araştırmalar* [Recherches sur l'Urbanisme et les Transports dans l'Empire ottoman], Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, (31), 157 p.

- PAVAGEAU Jean, SCHAFFHAUSER Philippe, 1995, *Mexique-Californie : mobilité des hommes, mobilité des biens, transformation de la vie sociale au Mexique*, CRILAUP -Université de Perpignan et C.M. Valdés Davila (Marges), (15), 231 p.
- PAZARLAMA DÜNYASI, 2005, Lojistik ve Taşımacılık [Logistique et Transport], (19) 3
- PAZARLAMA DÜNYASI, 2006, Lojistik saifeleri [informations sur Lufthansa, Emirates, Atlasjet, THY, MNG, Borusan, Ulustrans...], (20) 1, 8-21.
- PERALDI Michel (Dir.), 2001, *Cabas et containers. Activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers*, Paris, Maisonneuve & Larose, 361 p.
- PEROUSE Jean-François, 2002, Migrations, circulations et mobilités internationales à Istanbul,, Istanbul, IFEA, *Les Dossiers de l'IFEA (série : la Turquie d'aujourd'hui)*, (13), 10-29.
- PLIEZ Olivier, 2000, Le Sahara libyen dans les nouvelles configurations migratoires, *Revue Européenne des Migrations Internationales*, 16,3, 165-185.
- POINARD Michel, 1981, Retour et va -et -vient : l'exemple portugais, *Hommes et Terres du Nord* (numéro spécial), Tome 2, 820-826.
- POINARD Michel, 1991, *Les Portugais dans l'Emigration : une Géographie de l'Absence*, Toulouse-Le Mirail, Doctorat d'Etat Géographie et Aménagement, 630 p.
- PÜRSÜN D. (1998), *Nasıl Kazandılar : Almanya'da Zirveye Çıkan Türk İşadamları Anlatıyor* [Les hommes d'affaire turcs montés au sommet racontent], Istanbul-Frankfurt, Gül.
- SCHAEFFER Fanny, 2004, *Le territoire des passe-murailles. Dynamiques sociales, identitaires et spatiales de la structuration du champ migratoire marocain*. Thèse de Géographie, Université de Poitiers – MIGRINTER, 482 p.
- SIMON Gildas, 1979, *L'Espace des Travailleurs Tunisiens en France (Structures et fonctionnement d'un champ migratoire international)*, Poitiers, Université, Imprimerie Martineau, 426 p.
- SIMON Gildas, 1995, *Géodynamique des migrations internationales dans le monde*, Paris, PUF (Politique d'Aujourd'hui), 429 p.

- SÖYLER Osman, 1992, Almanya'da Türk Gıda Sektörü ve Meseleleri [Le secteur alimentaire turc en Allemagne et ses problèmes], *Türkiye*, 12-17.06.1992.
- TAPIA Stéphane de, 2006, *Migrations et diasporas turques. Circulation migratoire et continuité territoriale*. Paris, Maisonneuve & Larose + Istanbul, IFEA (Passé ottoman, présent turc), 402 p.
- TAPIA Stéphane de, 2005, Entre "Nord" et "Sud": le dynamisme international des transporteurs turcs, *Autrepart (Transports aux Suds. Pouvoirs, lieux et liens)*, (32), 169-186.
- TAPIA Stéphane de, 2005, Les circuits d'approvisionnement des commerces turcs en Europe. Formation d'un champ transnational, in *Un dynamisme venu d'ailleurs (immigration et esprit d'entreprise)*, (Textes rassemblés par S. de TAPIA & L. MULLER) Paris, Turin, Budapest, L'Harmattan & IRFAM (Compétences Interculturelles), 53-90.
- TAPIA Stéphane de, 2005, *Les réseaux turcs en Europe : espace réticulé, espace diasporique ?*, Conférence pour le 16<sup>ème</sup> Festival International de Géographie de Saint-Dié des Vosges (**Le Monde en réseaux : lieux visibles, liens invisibles**), accès par : [http://xxi.ac-reims.fr/fig-st-die/actes/actes\\_2005/detapia/article.htm](http://xxi.ac-reims.fr/fig-st-die/actes/actes_2005/detapia/article.htm).
- TAPIA Stéphane de, 2002a, Immigrations turques en Europe : typologies des espaces et des réseaux, *les Dossiers de l'IFEA (Série la Turquie aujourd'hui : Migrations et mobilités internationales : la plateforme turque)*, 13, Istanbul, Institut Français d'Etudes Anatoliennes, 30-77.
- TAPIA Stéphane de, 2002b, Migration transnationale et entrepreneuriat migrant : le cas turc, in *Immigration, marché du travail, intégration*, Rapport du Séminaire présidé par François HERAN (Préface de J.-M. CHARPIN, Commissaire au Plan et Synthèse de F. HERAN, organisation de M. AOUDAÏ & J.-L. RICHARD), Commissariat Général du Plan, Paris, La Documentation Française, 167-178.
- TAPIA Stéphane de, 2003, Transnational Migration and Entrepreneurship of Migrants : Between Turkey, Europe and Turkic World, in Ch. HARZIG & D. JUTEAU, with I. SCHMITT (Eds.), *The Social Construction of Diversity (Recasting the Master Narrative of Industrial Nations)*, New York & Oxford, Berghahn Books Publishers, 65-82.
- TAPIA Stéphane de et Yücel GÜL, 2002, Catégories et lieux de circulation des Turcs en Alsace, in *Catégories et lieux des circulations migratoires*.

Sous direction de Marie-Antoinette HILY & Emmanuel MA MUNG. Rapport final pour la MiRe, Direction de la Recherche, des Etudes et des Statistiques du ministère des Affaires Sociales, du Travail et de la Solidarité. Poitiers, MIGRINTER [116-182 + annexes 5, 6, 7, 8, 9, 221-235]

- TAPIA Stéphane de, 1998, Migration internationale et commerce extérieur. La route turque des Balkans - Itinéraire principal et variantes des années 1950 à nos jours, *Relations Internationales*, (96), 431-449.
- TAPIA Stéphane de, 1996a, Echanges, transports et communications : circulation et champs migratoires turcs. *Revue Européenne des Migrations Internationales*, (12) 2, 45-72.
- TAPIA Stéphane de, 1996b, L'économie des transports turcs : au-delà des frontières et des enjeux économiques, in J. THOBIE, R. PEREZ et S. KANÇAL (Dir.), *Enjeux et rapports de force en Turquie et en Méditerranée Orientale*, Paris, L'Harmattan (Varia Turcica XXVII), 249-281.
- TAPIA Stéphane de, 1996c, Logistique de l'émigration ou logistique d'une diaspora ? Les réseaux turcs d'Europe, in G. PREVELAKIS (Dir.), Préface de Jean GOTTMANN, *Les Réseaux des Diasporas*, Paris & Nicosie, L'Harmattan (Géographie et Cultures), KYKEM, 287-304.
- TAPIA Stéphane de, 1995, L'émigration turque : circulation migratoire et diasporas, in M. BRUNEAU (Ed.), *Diasporas*, Montpellier – Paris, Reclus, La Documentation Française (Espaces modes d'emploi), 174-188.
- TAPIA Stéphane de, 1994, Migrations turques en Europe. Définition dynamique d'un champ migratoire : circulation et diasporas, *CEMOTI* (18), 232-262.
- TAPIA Stéphane de, 1994, Réseaux de transports et communications dans le champ migratoire turc, *Anatolia Moderna / Yeni Anadolu*, (34/5), IFEA - Istanbul, Maisonneuve - Paris, 173-182.
- TAPIA Stéphane de et Philippe VALLEE, 1991, Un périple de 3000 kilomètres, Carte dans numéro spécial World Media, *Le Soir*, quotidien de Bruxelles, N° spécial sur les Migrations de janvier.
- TAPIA Stéphane de, 1989, Routes et transports routiers en Turquie, tendances récentes dans le contexte international, in J. THOBIE et S. KANÇAL (Dir.), *Turquie, Moyen-Orient, Communauté Européenne*, Paris, L'Harmattan (Varia Turcica XIV), 165-184.

- TAPINOS Georges Photios, 1974, *Economie des Migrations Internationales*, Paris, Economica
- TARRIUS Alain, 1989, *Anthropologie du Mouvement*, Caen, Paradigme, 192 p.
- TARRIUS Alain, 1992, *Les Fourmis d'Europe : Migrants riches et Migrants pauvres et nouvelles Villes internationales*, Paris, L'Harmattan (Logiques Sociales), 208 p.
- TARRIUS Alain, 1995, Naissance d'une colonie : un comptoir commercial à Marseille, *Revue Européenne des Migrations Internationales* (11) 1, 21-52
- TARRIUS Alain, 2001, Au-delà des Etats-nations : des sociétés de migrants, *Revue Européenne des Migrations Internationales*, (17) 2, 37-62
- TBMM- Türkiye Büyük Milletmeclisi, 2003, *Yurtdışında Yaşayan Vatandaşlarımızın Sorunlarının Araştırılarak Alınması Gereken Önlemlerin Belirlenmesi Amacıyla Kurulan (10/8, 48) Esas Numaralı Meclis Araştırması Komisyonu Raporu*, Ankara.
- TOZANLI Selma & ERSOY Şakir, 2000, L'internationalisation des firmes agro-alimentaires turques : recherche de profit à court terme ou les prémices d'un développement durable, in M. BAZIN, S. KANÇAL, J. THOBIE & Y. TEKELİOĞLU (Eds), *Méditerranée et mer Noire entre mondialisation et régionalisation*, Paris & Istanbul, IFEA & L'Harmattan (Varia Turcica 34), 293-314.
- TC Turizm Bakanlığı, 1994-2001, *Turizm İstatistikleri Bülteni* [Bulletin de Statistiques du Tourisme], TB Yatırımlar Genel Müdürlüğü Araştırma ve Değerlendirme Dairesi Başkanlığı
- TC Ulaştırma Bakanlığı (UBAK), 2005, *1995-2005 Ulaştırma ve Haberleşme* [Communication et Information 1995-2005] Ankara, ministère + Uyum Ajans, 199 p. (voir : <http://www.ubak.gov.tr>).
- TCDD- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, 2001, *TCDD İstatistik Yıllığı*, Ankara, TCDD, (111), 113 p.
- THY- Türk Hava Yolları / Turkish Airlines, 1989-2005, *Skylife* (anc. Türk Hava Yolları Magazin), Istanbul, Türk Hava Yolları, mensuel
- *TRANSPORT*, Transport Aylık Ulaşım Dergisi, mensuel, Istanbul
- UATOD- Uluslararası Anadolu ve Trakya Otobüsçüler Derneği, PEK'AR Tahir, 1993, *Karayoluyla Yolcu Taşımacılığı ile ilgili genel ve istatistik*

*Bilgiler* [Informations générales et statistiques relatives au transport international routier de voyageurs], Istanbul, 2, 75 p.

- 1991/1992, *Ulaştırma Dünyası* [Le Monde du Transport], Istanbul, mensuel.

- UND- Uluslararası Nakliyeciler Derneği, 1987-2004, *UND'nin Sesi* [La Voix de l'UND (Revue de l'Association)], Istanbul, UND, mensuel.

- 1989-2002 *Faaliyet Raporları*, Annual Report (1988-1989), Istanbul (voir : <http://www.und.org.tr>).

- *UTA*, 1995 sq., Uluslararası Taşımacılık Haber-Araştırma Dergisi, Istanbul, Uzman, mensuel.

- WOLKOWITSCH Maurice, 1973, *Géographie des Transports*, Paris, Armand Colin, 381 p.

- WOLKOWITSCH Maurice, 1992, *Géographie des Transports*, Paris, Armand Colin (Cursus), 191 p.

- YİHGM, voir DİYİH.

## ANNEXE 1 : RELEVÉ DES SITES INTERNET DES ENTREPRISES

- *Sites européens d'entreprise*
- 
- <http://www.akserdoener.de> : production de döner (Allemagne)
- <http://www.aladin-helal.de> : plats cuisinés, alimentation bébé, charcuterie industrielle (Allemagne)
- <http://www.baktat.com> : épicerie, alimentaire (Allemagne)
- <http://www.bakturk.com> : fromagerie (Allemagne)
- <http://www.birkan-food.de> : voir oezmeat (Öz-Meat)
- <http://www.birtat-gmbh.de> : production de döner kebab (Allemagne)
- <http://www.demirkayaholding.com> : finances, promoteur immobilier (Allemagne)
- <http://www.digipa.tv> : diffusion télévisions satellitaires, décodeurs et abonnements (Europe)
- <http://efefirat.com> : épicerie, charcuterie helal, fruits et légume secs, olives et huiles, fromage, conserves
- <http://www.egetuerk.com> : fromagerie, charcuterie helâl (Allemagne)
- <http://www.gazi.de> : fromagerie et produits laitiers (Allemagne)
- <http://www.goran-tee.de> : importation de thés de Ceylan (Allemagne)
- <http://www.greenline.foods.com> : huiles, fromages (Belgique),
- <http://www.gurden.be> : équipement cuisines et restaurants (Belgique)
- <http://www.itikat.de> ; <http://www.itikat-food.com> : charcuterie helal, plats cuisinés, döner (Allemagne)
- <http://www.kaplan-meat.com.tr>: production de döner (Pays-Bas)
- <http://www.karmez.com> : voir <http://www.turkinfo.de> : döner (Allemagne, Belgique, France)
- <http://www.marmara.de> : olives, jus de fruits, eaux de table (Allemagne)
- <http://www.namlifeinkost.de>, <http://www.namliserver.de> : épicerie, charcuterie, fromagerie
- <http://www.oezmeat.com> : production de döner kebab ; marque Birkan (Allemagne)

- <http://www.sebahat.com> : épicerie (Belgique)
- <http://www.silifkeayran.com> : produits laitiers, jus de fruits (Pays-Bas)
- <http://www.turkindex.com> ou [www.telerehber.com](http://www.telerehber.com) : serveur Internet sur l'entreprise (Turquie, Europe)
- <http://www.tussex.de> : importation - alimentation, distribution de toutes marques (Allemagne)
- <http://www.uludag.de> : produits laitiers, jus de fruits, limonades et sodas (Allemagne)
- <http://www.yaylatuerk.de> ou <http://www.yaylaturk.com> : fromagerie, produits laitiers (Allemagne, Turquie)
- <http://www.volkangmbh.com> : production de döner (Allemagne)
- 
- *sites turcs d'entreprise*
- 
- <http://www.askoop.com> : eaux minérales
- <http://www.dardanel.com> : conserves de poisson (thon, sardines, anchois)
- <http://www.dimes.com.tr> : boissons non alcoolisées, jus de fruits, Tokat
- <http://www.eceolives.com> : olives en vrac, semi-conserves, Akhisar, Manisa
- <http://www.ihlas.net.tr> ; <http://www.ihlas.com.tr> : holding industriel et financier, Istanbul, nombreux média
- <http://www.istikbal.com.tr> : meubles, Kayseri
- <http://www.jetpa.com> : holding financier (hôtellerie, automobile, écoles privées de langues), Siirt
- <http://www.kafkas.com> : confiserie, marrons glacés, Bursa
- <http://www.kelebek.com> : meubles, Kayseri
- <http://www.kombassan.com.tr> : holding industrielle et financier, Konya
- <http://www.korhan.com.tr> : épicerie, Istanbul
- <http://www.koska.com> : confiserie, helva, lokoums, Istanbul
- <http://www.lebsan.com.tr> : alimentation, fruits secs, légumes secs, céréales, Gaziantep
- <http://www.lezzo.com.tr> : alimentation (boissons, potages, pâtisserie industrielle)
- <http://www.pasabahce.com> : verrerie & cristallerie
- <http://www.piyale.com> : pâtes alimentaires

- <http://www.sahinlerholding.com.tr> : entreprises textiles, confection
- <http://www.serafood.com> : épicerie
- <http://www.sezginler.com.tr> : noisettes
- <http://www.tamek.com.tr> : jus de fruits, sodas, conserves de fruits et légumes
- <http://www.tekbir.net> : confection femme et jeune fille, prêt-à-porter islamique,

Istanbul

- <http://www.tukas.com.tr> : conserverie, Turgutlu, Izmir
- <http://www.ulker.com.tr> : biscuiterie, sucrerie / confiserie, boissons
- <http://www.yaylaturk.com> : charcuterie *helâl*, épicerie, conserverie
- <http://www.yimpas.com> : chaîne de magasins et supermarchés en Turquie,

Europe, Asie Centrale ; produits laitiers, volailles, huiles alimentaires, biscuiterie, eaux de table, mobilier, chaussures et confection, Yozgat

- 

- *sites américains d'entreprise (téléachat, e-business)*

- 

- <http://www.bestturkishfood.com> :
- <http://www.turkishgrocery.com> (ex. istanbulgrocery) : vente par e-business aux

USA à partir d'une base établie dans le New Jersey

- <http://www.turkishtaste.com> :

- 

- *sites du secteur des transports internationaux (circulation migratoire, transports et tourisme international)*

- 

- <http://airberlin.de> : nouvelle compagnie allemande
- <http://www.alfaairlines.com.tr> : compagnie aérienne turque (Kombassan Holding), LFA, voir aussi <http://www.atlasairlines.com/atlas.htm>: compagnie charter turque devenue Atlasjet

turque devenue Atlasjet

- <http://www.atlasjet.com>: compagnie charter turque
- <http://www.aerolloyd.de> : compagnie aérienne allemande, groupe Hapag Lloyd
- <http://www.aerotransport.free.tr/airlines> : compagnie aérienne turque (Air

Anatolia, renommée Free Bird Airlines (FHY)

- <http://www.bluewings.com> : nouvelle compagnie allemande
- <http://www.carferries.fsnet.co.uk> : site sur les car-ferries dans le monde, voir

Eastern Mediterranean Operators pour les prestataires turcs, chypriotes et grecs

- <http://www.condor.de> : filiale charter de Lufhansa
- <http://www.corendon.com> : compagnie charter & low cost (Pays-Bas, Belgique)
- <http://www.ente-turismoellenico.com> : site de l'Association nationale Grecque pour le Tourisme (en italien : site sur les relations italo-grecques aériennes et maritimes)
- <http://www.eurolines.fr> : site du pool autocariste Eurolines (France ; gare routière de Paris-Gallieni)
- <http://www.eurowings.de> : nouvelle compagnie aérienne allemande
- <http://www.freebirdairlines.com.tr> : site de la compagnie turque Hürkuş / Free Bird
- <http://www.flyair.com> : site de la compagnie turque Fly Air (FLY)
- <http://www.flypgs.com> : site de la compagnie turco-anglaise Pegasus Airlines (PGT)
- <http://www.hamburginternational.de> : nouvelle compagnie aérienne allemande (Hambourg)
- <http://www.hlf.de> : site de la compagnie Hapag Lloyd
- <http://www.kthy.net> : site de la compagnie chypriote turque KTHY (Kıbrıs Türk Hava Yolları)
- <http://www.ltu.de> : site de la compagnie allemande LTU
- <http://www.marmara.com> : groupe Marmara, dirigé par M. Mümtaz Teker (France)
- <http://www.marmaralines.com> : Turkish Marmara Lines, car-ferries turcs,
- <http://www.mesline.com> : armateur turc de car-ferries,
- <http://www.mng.com.tr> : compagnie aérienne turque (fret), MNG Holding
- <http://www.nazar.de> : Nazar Reisen (voyagiste)
- <http://www.nakliyehberi.net> : le guide des transports internationaux (site privé)
- <http://www.oeger.de> : groupe de Vural Öger (voyagiste)
- <http://www.optimatours.de> : site du train autos-couchettes (Optima Tours ; agence de voyage)
- <http://www.onurair.de> : compagnie du groupe Marmara (OHY)
- <http://www.otogar.com> : site de l'UATOD, gestionnaire de la gare routière d'Istanbul-Bayrampasa

- <http://www.pegasusairlines.com> : compagnie aérienne turco-britannique (PGT), voir aussi [flypgs.com](http://flypgs.com)
- <http://www.san-tour.com> : Sancak Lines, compagnie de car-ferries, agence de voyages, location de véhicules
- <http://www.skyairlines.net> : nouvelle compagnie aérienne charter turque
- <http://www.strintzis.gr> : site de la compagnie grecque Strintzis – Blue Ferries
- <http://www.sunexpress.de> : compagnie aérienne germano-turque SXQ (joint venture Lufthansa / THY) ; voir aussi <http://www.sunexpress.com.tr>
- <http://www.topair.com.tr> : compagnie aérienne turque (TOP)
- <http://www.tui.de> : voyageur allemand du groupe TUI / Neckermann / Hapag Lloyd
- <http://www.turkishairlines.com> ; <http://www.turkhavayollari.com> ; <http://www.thy.com> : sites de THY, Turkish Airlines, compagnie aérienne nationale turque (TK, THY)
- <http://www.turkship.net> : site sur la marine marchande turque (site privé)
- <http://www.ulusoy.com.tr> : site de la première entreprise privée de transports turque (autocars, transport routier, armateur –ro-ro, cargos, divers-, tourisme, concessionnaire et constructeur auto
- <http://www.varan.com.tr> : site d'entreprise (autocars, messagerie, constructeur sous licence, tourisme)
- <http://www.und.org> : site de l'Association des transporteurs internationaux (UND)
- <http://www.utikad.org> : site de l'Association des Agents, Commissionnaires et transporteurs internationaux (UTIKAD)