IRRUPTION ET ÉCLIPSE DES NAVETTEURS « RUSSES » À ISTANBUL (1988-1999) : REMOUS ET RUMEURS DANS LA MÉGAPOLE

JEAN-FRANÇOIS PÉROUSE

La fascination qu'a pu exercer sur les Russes, depuis le XVIIIe siècle au moins, Tsargrad (ou Constantinopolis, ou Istanbul), gardienne des verrous barrant l'accès aux « mers du Sud », pourrait être étudiée sur le temps long. Mais ce qui retiendra ici notre attention ce sont uniquement le « retour » récent et massif des Russes à Istanbul depuis l'effondrement de l'URSS et la manière dont ce retour a été vécu par les Turcs. En effet, l'irruption russe et l'éclipse qui s'en est suivie ont été et restent l'objet d'étonnantes rumeurs et interprétations (Reumaux, 1994) — colportées à la fois par les conversations de la rue, la presse populaire à grand tirage et les discours politiques[1] — qui méritent quelque attention.

Au préalable, éclaircissons ce qu'on entend communément par « Russes » en Turquie : il s'agit en fait plus des russophones en gé-

1. Qui constituent les « sources » privilégiées de notre étude.

Slavica occitania, Toulouse, 8, 1999, pp. 273-312

néral que des seuls citoyens de l'actuelle Fédération de Russie. En conséquence, le distinguo entre citoyenneté soviétique, citoyennetés post-soviétiques et nationalités ne sera pas pris en compte, en tout cas pas a priori. En effet, dans une banale situation d'interaction, ce qui détermine la qualification de cet autre dénommé « Russe », c'est en premier lieu la langue qu'il parle et que je vais devoir lui parler si je souhaite traiter avec lui. Ceci dit, il faut essayer de voir dans quels termes et contextes l'irruption russe à Istanbul et le subit désinvestissement qui lui a succédé se décrivent et se posent depuis une dizaine d'années, à la fois pour les autorités turques et pour la population stambouliote ayant ou non des contacts directs avec ces « Russes ». C'est donc l'histoire d'une sorte d'« épisode russe » dans la fréquentation étrangère d'Istanbul, que nous nous proposons ici de relater, de mettre en espaces et en perspectives.

I. LA CONQUÊTE PACIFIQUE ET INATTENDUE D'ISTANBUL PAR LES RUSSES : INDICES ET FORMES

A. L'essor spectaculaire des « touristes » russes ou russophones à Istanbul, à partir de la fin des années quatre-vingt

1. L'irruption subite d'un contingent de touristes « du nord » : indices statistiques

La façon la plus simple, en apparence, d'apprécier la présence russe serait de recourir aux statistiques de l'État turc[2], relatives au tourisme étranger. Même si certains auteurs se risquent à estimer que près de deux millions de touristes étrangers ont séjourné à Istanbul en 1996 — sur les huit millions officiellement accueillis cette même année dans toute la Turquie —, nous nous ne disposons pas de comptage distinct des touristes étrangers pour le seul pôle d'Istanbul ; et les chiffres des arrivées à l'aéroport international de Yeşilköy ne peuvent être retenus, puisqu'ils ne concernent pas uniquement Istanbul. En conséquence, nous sommes obligés de nous en tenir aux données officielles ayant trait à la ventilation des

2. Cf. *Sabah* (quotidien, Istanbul), 22 février 1997.

touristes, par nationalités, au niveau de l'ensemble de la Turquie (tableau 1) et de faire quelques hypothèses pour Istanbul. Ce qui ressort nettement du tableau 1 c'est donc, dans l'ensemble des touristes étangers s'étant rendus en Turquie, la place prise par des touristes de la Fédération de Russie au cours de la décennie 1990. En 1996, ces mêmes citoyens russes représentaient le premier groupe national dans l'ensemble des touristes étrangers s'étant rendus en Turquie. En outre, les chiffres pour le mois de mars 1998 (tableau 2) nous semblent dignes d'intérêt et devoir être croisés avec les précédents, en ce qu'ils décrivent une fréquentation touristique non estivale, et de ce fait sans doute moins balnéaire et plus urbaine... On y repère la place notable tenue par le contingent russe, encore en 1998 ; sachant que l'ensemble des ex-ressortissants de l'URSS (les Géorgiens et Ukrainiens s'ajoutant aux Russes, dans une bien moindre mesure) ont représenté ce mois 19,7 % des entrées comptabilisées. Ce qui prouve que ceux que l'on qualifie spontanément — au « faciès » et à la langue — de *Rus* à Istanbul sont bien, en grande majorité, des citoyens russes. Les chiffres pour janvier 1999 (tableau 3) semblent indiquer à la fois l'émergence, à parité avec l'ensemble des ressortissants de la CEI (Communauté des États indépendants), des Roumains, et la baisse de la part des ressortissants de la CEI (15,5 %, contre 19,7 % en mars 1998).

Tableau n° 1. Les principaux « contingents » de touristes étrangers en Turquie en 1997

Pays de provenance	Nombre d'entrées officielles
Allemagne	2 340 253
Fédération de Russie	1 017 081
Royaume-Uni	913 736
États-Unis....	384 702
Total	9 712 510

Source : Institut de Statistiques d'État, Ankara ; cité par *Radikal* (quotidien, Istanbul), 13/02/1998.

Tableau n° 2. Les « touristes » étrangers entrés en Turquie, en mars 1998

Pays de provenance	Rang (et pourcentage des entrées)
Allemagne	1 (21 %)
Fédération de Russie	2 (16 %)
Roumanie	3
Iran	4
Bulgarie	5
États-Unis	6
Israël	7
Géorgie	8
Grèce	9
Ukraine	10

Source : Institut de statistiques d'État, Ankara ; cité par *Sabah* (quotidien, Istanbul), 5 mai 1998.

Tableau n° 3. Les touristes étrangers en Turquie en janvier 1999

Pays (ou ensemble de pays) de provenance	Nombre d'entrées
1. Allemagne	83 206 (23,24 %)
2. CEI	55 648 (15,54 %)
3. Roumanie	53 933 (15,06 %)
4. États-Unis	-
5. Yougoslavie	-

Source : ministère du Tourisme turc, cité par *Cumhuriyet* (quotidien, Istanbul), 18 février 1999.

Du point de vue de la chronologie, il y a bien « irruption russe » à la fin des années quatre-vingt. En effet, si l'on se réfère aux chiffres relatifs à l'évolution du nombre d'entrées de ressortissants

de la CEI en Turquie (tableau 4), ils montrent clairement une spectaculaire augmentation entre 1988 et 1995. Ceux que l'on dénomme en Russie les « navetteurs » (« tchelnoki ») sont ainsi 75 fois plus nombreux à entrer en Turquie en 1995 qu'en1988.

Pour autant, comme l'a bien montré F. Bilici (1993), cet afflux russe en Turquie — et à Istanbul, conséquemment — ne date pas de l'effondrement de l'URSS ; il l'a anticipé. De fait, c'est à la suite de l'accord turco-soviétique du 20 juin 1988 que le principal poste-frontière turco-soviétique (celui de Sarp, à la frontière turco-géorgienne actuelle) a été réouvert, le 31 août de la même année, entraînant une subite et inattendue vague d'entrées : pour la seule année 1989 c'est plus de 10 000 entrées qui ont été ainsi comptées à Sarp, contre 356 pour l'année précédente.

Tableau n° 4. Le nombre d'entrées officielles de ressortissants de la CEI en Turquie (1988-1995)

Année	Nombre d'entréesen Turquie
1988	21 500
1989	37 000
1990	222 500
1991	722 500
1992	1 245 000
1993	1 172 000
1994	1 512 000
1995	1 494 000

Source : State Institute of Statistics, Prime Ministry, Republic of Turkey (1996), *Statistical Yearbook of Turkey*, p.454 (cité par de Tinguy, 1997, p.2)

2. L'accroissement subit des liaisons par bateaux, bus, voitures et avions

Un autre signe de l'intensification de la présence russe réside dans la multiplication et la diversification des liaisons — tous modes de transport confondus — entre Istanbul et la Russie ou l'Ukraine.

Les liaisons se font par bateau, via la mer Noire qui semble comme réactivée — on rappellera que la première ligne régulière de bateaux à vapeur Istanbul-Odessa a été ouverte en 1833 — et avoir retrouvé sa fonction de médiatrice internationale, à l'interface entre « monde turc » et « monde russe ». De ce fait, le terminal de Karaköy est devenu un des hauts lieux de la présence russe à Istanbul, où accostent les bateaux en provenance des ports de l'ex-URSS, c'est-à-dire de Russie (Sotchi, Novorossijsk) ou d'Ukraine (Odessa[3], Sebastopol), et de Roumanie ou de Bulgarie, dans une moindre mesure. Depuis 1990, les nouvelles lignes et compagnies maritimes créées confirment donc le renforcement des liens d'Istanbul avec le « monde russe » par bateau. A Odessa, par exemple, un grand nombre de compagnies de fret ont été fondées entre 1991 et 1997 pour assurer les liaisons avec Istanbul.

Par ailleurs, à ces liaisons passagers ou cargo plus ou moins formelles s'ajoutent des liaisons lourdes (dites Ro/Ro ou Roll-off, Roll-on, en tant que l'intégration route/mer y est opérée), comme celles assurées quotidiennement par la société turque Ulusoy-Martı, entre Derince et Odessa[4].

En ce qui concerne l'avion, outre le renforcement des lignes existantes et l'apparition de nouveaux prestataires de services sur celles-ci, il est frappant de constater l'ouverture récente de lignes aériennes régulières, au départ d'Istanbul, vers Odessa (lancement le 31 mars 1997, pour la compagnie nationale turque, THY[5]), Kazan[6], Kiev, Bakou et Tbilissi. Les compagnies privées russes, ukrainiennes ou turques (comme la compagnie « Onur air » ; cf. photo n° 1) participent largement aussi à cette intensification ; sachant qu'il s'agit à la fois de liaisons passagers et cargo (pour les marchandises). Le terminal C de l'aéroport international d'Istanbul est d'ailleurs *de facto* largement réservé au transport des marchandises acquises par les navetteurs[7].

3. Il faut 22 heures en moyenne pour aller par bateau d'Odessa à Istanbul.
4. Cf. *Ekovizyon* (hedomadaire, Istanbul), février 1998, pp. 76-77.
5. A raison de 2 allers-retours par semaine, les lundi et jeudi.
6. Cf. *Intermedya Ekonomi* (hebdomadaire, Istanbul), 7 septembre 1997, p. 33.
7. *Ibid.*

Au plus fort de ce commerce des Russes et des Ukrainiens venaient par bus et voitures particulières, généralement, via la Moldavie, la Roumanie et la Bulgarie, ou via la Géorgie. En août 1996 encore, chaque semaine, 140 autobus en moyenne quittaient l'Ukraine pour Istanbul, par le littoral de la mer Noire[8]. Aussi, l'existence de ces liaisons par bus détermine-t-elle, aux points d'arrivée et de départ, de rupture de charge et de chargement, des foyers de présence et de négoce, aisément reconnaissables à l'entassement des paquets, aux mouvements incessants des mini-camionnettes ou des porte-faix (*hammal* [9]) et aux petits commerces opportunément induits par ces rassemblements. De même, à l'approche d'Istanbul, sur la grande route d'Edirne[10] (l'ex-Alexandropolis), Silivri (fig. 1) est devenue une escale, où peut se préparer le séjour à Istanbul.

La voie ferrée, en revanche, du fait du faible développement de celle-ci en Turquie, semble jouer un rôle négligeable : la gare de Sirkeci, sur la rive européenne, n'a pas fixé de « marché russe ».

3. La forme dominante de tourisme russe : le « tourisme à la valise » de « navetteurs »

Les chiffres de fréquentation et autres statistiques touristiques cachent des profils très variables, puisqu'ils englobent aussi bien le tourisme culturel de passage — on sait qu'Istanbul est de plus en plus intégré à des circuits touristiques dont la métropole turque n'est qu'un moment, souvent assez bref —, le tourisme culturo-urbain de séjour, que le tourisme d'affaires. Dans ce contexte, l'originalité du tourisme russe à Istanbul, c'est certainement l'importance du « tourisme à la valise » *(bavul turizmi)*. On parle de « tourisme à la valise » pour désigner depuis le milieu des années quatre-vingt, une forme de tourisme de shopping qui consiste à venir avec quelques dollars et à remporter avec soi l'essentiel de ce qu'on a acheté pour le revendre dans son pays d'origine, ou en route. Les produits les plus prisés sont les produits textiles, les cuirs et les fourrures.

---

8. Cf. *Le Monde*, 3 août 1996, p. 8.
9. Figures traditionnelles du monde du bazar, les *hammal*.
10. La grande ville d'Edirne même, située en Turquie et proche du poste-frontière avec la Bulgarie, était connue dès 1993 pour son marché russe d'objets d'occasion ; cf. *Hürriyet* (édition européenne), 29 mars 1993.

Mais si l'on se fie aux informations de la « division des étrangers » *(yabancılar şubesi)* de la Direction de la Sécurité d'Istanbul, on s'aperçoit que le nombre de Russes ou d'Ukrainiens officiellement établis (résidents) à Istanbul est faible (en tout cas pas à la mesure du nombre de navetteurs). L'impression de « présence russe » est en fait la résultante d'une rotation rapide d'individus ou de petits groupes se succédant. D'après de Tinguy (1997) et Blacher (1996), d'ailleurs, les navetteurs russes d'Istanbul viennent généralement 2 à 3 fois par an et ne restent que quelques jours. Pour autant, durant nos enquêtes dans les différents centres commerciaux nous avons pu constater que la proportion de vendeuses russes ou ukrainiennes n'était pas négligeable ; dans au moins un cinquième des boutiques nous avons noté que quand il y avait des vendeuses — car le monde du commerce reste un monde d'hommes en Turquie —, elles étaient russes ou ukrainiennes. Ces dernières contribuent donc à une féminisation de la profession, tout au moins pour certaines tâches, et sont peut-être des vecteurs de changement.

Pour autant, on n'oubliera pas que les Européens de l'Est ont précédé les Russes à Istanbul. Dès lors, le phénomène du « tourisme à la valise » ne saurait être réduit aux seuls russophones. Il l'excède bien largement. Les ex-Soviétiques — parmi lesquels les turcophones, des Azéris aux Ouïgours du Kazakhstan (Besson, 1998) s'individualisent — ne sont pas les seuls à venir pour quelques jours à Istanbul, ils croisent dans les boutiques de Lâleli, de Beyazît (ou d'ailleurs...), des ex-ressortissants des pays de l'Est plus ou moins proches — Bulgares bien sûr, mais aussi Roumains, ex-Yougoslaves (surtout bosniaques et macédoniens) et même Polonais, des Syriens, des Libanais et des Iraniens.

4. L'impossible estimation des effectifs mobilisés, comme des « retombées »

Compte tenu du caractère éphémère, informel et protéiforme de cette activité en perpétuelle « reconformation » — en fonction d'opportunités et de « créneaux » effectifs ou supposés (toujours la rumeur) —, le nombre des acteurs russes du « tourisme à la valise » peut difficilement être quantifié. Il peut tout au plus être l'objet

d'évaluations approximatives, à un moment et dans un lieu définis : ainsi en 1995 un journaliste russe — selon les *Izvestia* du 22 août 1996[11] — parlait-il de 10 000 à 15 000 clients « Russes » à Lâleli, quotidiennement. Mais il aurait dû préciser ce qu'il entendait par « Lâleli ».

De même, les bénéfices que retire Istanbul du « commerce à la valise », commerce par nature irrégulier *(kayît dîÒî)*, ne peuvent faire l'objet d'évaluations chiffrées sérieuses. Pourtant, à Istanbul, commerçants et politiques s'acharnent à donner des estimations ; les uns pour montrer l'apport précieux de ce commerce à l'économie turque dans son ensemble ; les autres pour inciter l'État à prélever son dû. L'estimation des revenus est donc l'objet d'incessantes polémiques, de même que l'évaluation du nombre de personnes travaillant, à Istanbul, directement ou indirectement pour les « Russes ». Quand on connaît la manière dont le marché du travail stambouliote fonctionne : pratique banalisée du double emploi, absence de contrat d'embauche écrit, effectifs à géométrie variable, non enregistrement des « entreprises » créées, absence de toute déclaration de bénéfices, ces querelles paraissent bien dérisoires.

En conséquence, on se situe encore dans l'ordre des rumeurs. Certains auteurs ou observateurs estiment que durant les plus belles années du tourisme à la valise à Istanbul (1992-1996), celui-ci rapportait à Istanbul de 10 à 15 milliards de dollars par an[12]. Pour la seule Ukraine un diplomate turc évaluait « entre 500 millions et un milliard de dollars » la valeur des échanges réalisés dans le cadre du tourisme à la valise entre l'Ukraine et Istanbul ; et en août 1996, la rumeur d'Odessa prétendait encore que le tiers des habitants de la ville vivait du commerce à la valise.

11. Cité par A. de Tinguy, 1997, p. 3.
12. Cf. « Önce bedenler satıldı » (d'abord les corps furent vendus), *Lâleli hikayeleri* (histoires de Lâleli) 2, *Yeni Yüzyîl*, 14/09/1887, p. 10 & *Yeni Yüzyîl*, 15/09/1997, p. 10 (pour une estimation faite par la Banque centrale turque).

B. Le phénomène des « Natachas » et les commerces illicites liés : amalgames et phantasmes stambouliotes

Les « Natachas », pour les Turcs, ce sont — depuis la fin des années quatre-vingt — les entraîneuses et prostituées non turques, perçues globalement comme russes — parce que grandes, blondes et au teint clair —, même si elles viennent en fait d'Europe centrale et de toute l'ex-URSS. Le fait qu'un prénom considéré comme typiquement russe dans l'imaginaire turc leur ait été affublé tend (à tort) à assimiler étroitement l'afflux de touristes à la valise russes et le développement d'une prostitution non turque, hors « quartiers réservés » *(genelevler)*. Presque chaque jour la presse stambouliote rapporte avec une complaisance non dissimulée, et à grands renforts de photos choc, des histoires de « Natachas », devenues un genre très apprécié. Tantôt il s'agit d'une arrestation spectaculaire à la suite d'une descente de police dans un hôtel, tantôt d'un crime, tantôt d'une reconduite à la frontière, tantôt d'un divorce retentissant d'un couple turc provoquée par une Natacha, tantôt d'une affaire de drogue... De ce fait, il n'est pas rare de voir, au petit matin, dans les camionnettes de la police, des « Natachas » arrêtées[13], que l'on mène à la « Sécurité », pour interrogatoire et reconduite à la frontière. Ceci dit, il est impossible d'avoir des données fiables sur l'ampleur des descentes de police dans les hôtels et autres lieux où les « Natachas » monnaient leurs charmes et sur le nombre d'arrestations.

Un livre, paru à Istanbul en 1995 (Günçîkan), a été consacré au phénomène, qui s'emploie à comparer l'afflux de Russes blancs au début des années vingt à celui des Russes dans les années quatre-vingt-dix. Mais il s'agit plus d'une juxtaposition d'anecdotes que d'une étude dont on pourrait s'inspirer. Il en résulte un phénomène « Natachas » qui mériterait une analyse à part entière, que l'on peut rattacher à la présence russe, sans pour autant le limiter à celle-ci, puisqu'il concerne tout autant les Ukrainiennes, Bulgares ou Roumaines.

Quoi qu'il en soit, le phénomène continue à alimenter la chronique des faits divers, ainsi que les conversations quotidiennes, et les femmes russes ou ukrainiennes continuent souvent à être per-

13. Ainsi le 18 février 1999, avenue Istiklâl (arrondissement de Beyofilu).

çues (et parfois péniblement traitées) comme des « Natachas » en puissance. Le suicide récent d'une femme russe vivant seule avec son enfant et pesamment stigmatisée comme « Natacha » par son voisinage est la preuve que ce type d'amalgame reste pratiqué[14]. Mais en février 1999, un article de journal titré « Les Natachas sont mortes, vivent les Mehrabanlar »[15], évoquait le fait que les prostituées russes, trop chères (entre 100 et 200 dollars), tendent de plus en plus à être remplacées par des prostituées géorgiennes ou azéries (entre 30 et 50).

De la même manière, la présence russe tend à être associée au développement d'une mafia de la drogue et d'autres trafics illicites. Ainsi, en septembre 1998 la police turque a-t-elle arrêté à Istanbul huit personnes (quatre Turcs, trois Kazakhs et un Azerbaïdjanais) en provenance de Russie qui se livraient à un commerce dangereux de matière nucléaire (uranium et plutonium en l'occurrence).

C. La formation (éphémère ?) de « quartiers russes »

Dès la fin des années quatre-vingt, des « quartiers russes », objets de convoitises commerciales et de maintes élucubrations, sont apparus à Istanbul. Ce qui les définissait et les rendait visibles et repérables, c'étaient les enseignes — des magasins, des hôtels, des restaurants ou des sociétés de services — en caractères cyrilliques (et en langues russe et ukrainienne), l'allure des client(e)s et l'usage dominant de la langue russe dans les relations entre clients et vendeurs. Mais ces quartiers n'étaient « russes » que par leurs activités (ou plutôt la clientèle visée) et leur fréquentation ; ils ne l'étaient pas au sens résidentiel.

1. Lâleli-Beyazıt-Aksaray : le pôle principal

Quand on évoque le « quartier russe » à Istanbul, c'est d'abord pour désigner le quartier de Lâleli[16], qui s'étend de part et d'autre de l'avenue Lâleli, sise sur les pentes d'une des collines de l'an-

14. Cf. *Milliyet* (quotidien, Istanbul), 16 février 1999, p. 18.
15. Cf. *Milliyet* (quotidien, Istanbul), 8 février 1999, p. 13.
16. Qui tire son nom d'une époque, dite « de la tulipe » *(lâle)*, à la fin du XVIII[e] s. ottoman.

cienne Constantinople, en direction de la mer de Marmara. Du haut du quartier aux rues escarpées, on peut donc apercevoir, vers le sud, la vaste surface des eaux, en contrebas. Au nord le quartier est délimité par l'université et la large « avenue de l'armée » *(Ordu Caddesi)*, qu'emprunte en son centre depuis quelques années un tramway toujours bondé. Lâleli est donc situé au sein d'un des arrondissements historiques d'Istanbul — c'est-à-dire à l'intérieur de la ville historique délimitée par les remparts byzantins —, celui d'Eminönü ; en arrière du palais impérial de Topkapî, au sud de la Corne d'Or (fig. 1). Il s'agit d'un quartier traditionnellement touristique et commerçant — à proximité à la fois du grand marché couvert et de ses annexes, et des plus grandes et fameuses mosquées —, un quartier d'affaires, dont la population résidente est de moins en moins nombreuse[17]. On y trouve ainsi mêlés hôtels de standing variable[18], commerces en rez-de-chaussée et en étages, centres commerciaux récemment érigés (qui portent le nom de Ça¢arÒî, de *Bazaar*, de *Han*, de *Saray* ou de *« Center »*), *han* (s) ottomans restaurés, sociétés de transport cargo (cf. photo n° 1), ateliers et restaurants.

Le « Havuzlu Han », par exemple, compte environ quatre-vingt boutiques réparties sur six étages ; mais en février 1999, au moins un tiers des boutiques sont vides (non affectées). Le « Demiröz Center », quant à lui, construit à la fin des années quatre-vingt sur la rue Küçuk Haydar Efendi, s'étire sur 12 étages (sous-sol compris). Il totalise 201 boutiques, mais en février 1999, au moins un cinquième des locaux ne sont pas affectés (cf. photo n° 2). L'« Azak Center » — situé rue Tatlî kuyu, à proximité de l'avenue Tiyatro —, a été construit plus récemment que les deux précédents. Ses 180 boutiques sont pour une part (un tiers) vides (voire non « finies »). De même, l'Akgün Saray (aussi appelé, sur une enseigne ajoutée, « Rus Bazaar »[19]), situé sur l'avenue Tiyatro — considérée comme un des axes majeurs du Lâleli russe —, comprend environ 95 boutiques réparties sur sept étages : en février

17. Cf. « Lâleli hikâyeleri », *Yeni Yüzyîl* (quotidien, Istanbul), 13 septembre 1997, p. 14.
18. En effet, en novembre 1996 un incendie s'est déclaré dans un des hôtels de Lâleli (le « Tozbey Otel »), faisant 17 morts (tous ukrainiens) ; cf. *Hürriyet*, 18 novembre 1998, p. 6. En outre, à la suite de contrôles effectués par le ministère du Tourisme, quatorze hôtels qui ne répondaient pas aux normes d'hygiène ou de sécurité, ont d'ailleurs dû y être fermés au printemps 1997 ; cf. *Cumhuriyet*, 27 avril 1997.
19. Ainsi que « Velika Robna Kuça, Hungary Bazaar et Polski Bazaar ».

1999 le centre — qui comptait plusieurs vendeuses russophones issues de l'ex-URSS — était quasiment vide de clients et les commerçants pourtant spécialisés dans la vente en gros, se disaient près à vendre au détail, pour « tuer le temps ». De même, plusieurs *han*(s) historiques s'adressent explicitement à la clientèle russe et ukrainienne. Parmi eux on peut citer le TaÒhan (ou *han* de pierre), à l'entrée duquel, sur l'avenue Fethi Bey, une femme apostrophait en russe les passants triés au faciès, en février 1999. Ce *han* du XVIII^e^ siècle — aussi dénommé Sipahi Han — a été admirablement restauré en 1992-1993. Il comprend deux niveaux de boutiques : un au rez-de-chaussée, qui donne sur une calme cour centrale, et un à l'étage, ouvert sur une belle galerie voûtée ; soit au total soixante boutiques dont plusieurs, déjà à louer ou vendre en février 1998, l'étaient encore un an après. Au centre de la cour intérieure un paisible café a été opportunément aménagé, où l'on parlait en février 1999 autant arabe que russe.

A ceci s'ajoutent des formes mineures d'activité commerciale. Ainsi un petit marché en semi-dur, logé dans une impasse du quartier de Gedik PaÒa (dénommé à la fois « Mikro Bazaar » et « Telliofilu iÒ merkezi ») qui porte explicitement les mentions « Tchèquie, Pologne, Roumanie, Hongrie, Russie, Bulgarie », dont l'activité semble avoir décliné (photo n° 3). Ou, de façon encore plus informelle, les marchés de la vaste place Beyazît, à proximité de la grande mosquée du même nom, et au pied de l'Université d'Istanbul. Malgré les menaces des autorités municipales ce vaste marché informel (les objets vendus sont posés sur une bâche, à même le sol) persiste, mais moins par les Russes ou les Ukrainiens, maintenant, que par d'autres ressortissants de l'ex-URSS ou par les Européens de l'Est. Parallèlement, Lâleli se distingue par le grand nombre de « mannequins vivants » sur les trottoirs. Ce sont en fait plutôt des portemanteaux vivants, qui arborent dans la rue même, en faisant les cent pas, les vêtements vendus dans les magasins attenants. Mais il semble que ce métier, qui était le fait de femmes de l'ex-URSS ces dernières années et plus souvent dans le hall des hôtels que dans la rue, se masculinise, et se roumanise, voire se turcise.

Au noyau central de Lâleli *stricto sensu* se greffent deux secteurs qui lui sont contigus et fonctionnellement indissociables. A

l'est, le quartier de Beyazît, qui dépend lui aussi de l'arrondissement d'Eminönü, est situé près de la grande mosquée Beyazît. Il s'étend de part et d'autre de « l'avenue des Janissaires » *(Yeniçeriler caddesi)*, axe majeur de l'Istanbul touristique, qui prolonge à l'est l'avenue de l'armée. Aux magasins de cuir et textile, aux centres commerciaux — un ancien et célèbre cinéma des années soixante-dix (le *Marmara Sineması*) y a été transformé en centre commercial (le Centrum Bazaar) — et aux hôtels s'ajoutent des boutiques et restaurants destinés davantage aux touristes occidentaux.

A l'ouest, se trouve le secteur d'Aksaray, dépendant administrativement d'un autre arrondissement historique, celui de Fatih. Célèbre pour ses nombreux hôtels pour étrangers non occidentaux, ses agences de voyage et ses tavernes à bière et danseuses — plus que pour ses magasins —, il est situé à un nœud du réseau routier intra-urbain et à l'articulation entre le tramway et le système ferré léger (une manière de métro partiellement souterrain).

La partie nord de l'ensemble, entre l'avenue Şeyhzade et l'avenue Ordu est la plus luxueuse, tant en ce qui concerne le standing des hôtels que celui des magasins ou des restaurants ou salons de thé. A cet égard, les rues Genç türk et Ahmet Selahattin sont remarquables : dans cette dernière, relativement petite, on dénombre au moins quinze sociétés de transport-cargo (cf. photo n° 4) et plusieurs hôtels, dont le luxueux « Birds Otel ».

C'est donc le vaste ensemble Aksaray-Lâleli-Beyazıt — entre l'avenue Şeyhzadebaşı au nord, l'avenue Gedikpaşa à l'est, et le haut de l'avenue Namîk Kemal, à l'ouest (fig. 2) — qui constitue le principal « quartier russe » d'Istanbul : où que l'on soit dans Istanbul, à la seule indication « quartier russe », tout chauffeur de taxi vous conduit dans ces parages. Au total donc, le pôle complexe Aksaray-Lâleli-Beyazıt, début 1999, est encore orienté en direction de la clientèle « russe ». Ce pôle non homogène — ni dans son tissu urbain, ni dans le détail de ses activités — comprend donc un grand nombre de quartiers (au sens stambouliote), plus d'une dizaine en fait[20]. Ainsi, la partie inférieure (au plan topographique) de

20. Soit : Balabanafia, Kemal Paòa, Mimar Kemalettin, Niòanca, Mesih Paòa, Lâleli, Gedik Paòa, S. Ishak, Inebey et Gureba Hüseyin Afia et Aksaray.

cet ensemble, en contrebas de l'avenue Inkılâp et de l'avenue Mesih Paşa — caractérisée par un bâti plus dégradé et globalement moins élevé, comme par une population résidente plus importante — concentre-t-elle davantage d'ateliers et de sociétés de transports. C'est le cas du quartier de Nişanca, le lond de l'avenue Türkeli, qui a la particularité de mêler commerces de proximité à destination d'une clientèle proche et commerces ou tout autre service, à destination des Russes et Ukrainiens.

Dès lors, l'étendue réelle de ce complexe — qui ne se limite pas à quelques lieux emblématiques et visibles — rend difficile le dénombrement des effectifs de fréquentation, comme celle des entreprises travaillant pour la clientèle russe. Néanmoins, au plus fort de la fréquentation russe on a prétendu que Lâleli (entendu au sens large) concentrait 40 000 (voire 70 000) « lieux de travail » *(işyeri)* — soit à la fois des commerces, des sociétés de services et des ateliers — tournés principalement vers la clientèle « russe ». Ces valeurs ont de quoi surprendre ; elles demeurent invérifiables compte tenu du fait qu'une grande partie des entrepreneurs ne déclare leur activité ni à la mairie d'arrondissement, ni à l'État. Pour autant, par la seule méthode empirique du comptage, rue par rue, puis de l'extrapolation, ces chiffres apparaissent plausibles. Actuellement, la surcapacité semble structurelle : on a construit en dépit du bon sens, en tablant sur une demande qui irait croissant.

2. *Le quartier de Tophane (Karaköy) : accostage et emplettes immédiates*

Le quartier de Tophane — dans l'arrondissement de Beyofilu, du côté nord de la Corne d'Or — coïncide avec un point d'arrivée des « bateaux russes », à savoir le port de Salıpazarı. Les produits vendus dans des supermarchés — comme le « Novorossiysk supermarket » (sic), rue Gümruk — y sont plus diversifiés qu'à Lâleli et les restaurants russes (comme le restaurant Odessa) y sont plus rares. Depuis quelques années plusieurs entrepôts-vente spécialement destinés à la clientèle russe y ont été ouverts. Citons, par exemple, l'entrepôt « Ileri Pazarlama » ouvert en 1995 par l'homme d'affaires O. Ülkügüner, à la place d'anciens entrepôts

des douanes[21] et destiné à exposer en permanence les produits d'exportation turcs. Par ailleurs, l'arrivée des Russes et la volonté de les retenir ou attirer, a suscité une belle opération de restauration que l'on doit signaler dans la mesure où les façades rafraîchies et savamment colorées — dans des teintes ocres et bordeaux très choisies — tranchent par rapport au tissu environnant encore sombre et dégradé. C'est celle de la désormais mal-nommée « Cité Française » — rebaptisée « Karaköy Export Center » (cf. photo n° 5) —, sorte de lotissement intra-urbain au bâti assez élevé (R+3) de la deuxième moitié du XIX^e^, situé entre l'avenue Galata Mumhanesi et l'avenue KemankeÒ. Fermée par deux magnifiques portails grillagés — délimitant le « Passage des Français » —, la « cité » abrite maintenant magasins (et notamment un « Russki Magazin »), agences de voyage spécialisées et bureaux. Cependant, jusqu'à présent, il n'y a pas eu d'effet d'entraînement : cette opération prestigieuse et remarquable demeure isolée.

Mais Tophane ne peut être comparé à Lâleli dans la mesure où non seulement son extension et sa fréquentation apparente sont bien moindres, mais aussi où il n'offre qu'une gamme restreinte de services : les magasins de cuir ou textile et les hôtels manquent. De façon analogue, on pourrait ajouter à Tophane : le secteur de l'aéroport de Yeşilköy (Bakırköy) pour les Russes arrivant par avion et celui de Yenikapı (Aksaray) pour ceux arrivant par la route.

3. L'esquisse d'un processus de diffusion des Russes ?

A partir de ces foyers centraux, perçus comme les cœurs de la présence russe à Istanbul, s'est produite une diffusion vers d'autres quartiers et arrondissements qui entretiennent des liens organiques avec les premiers. Globalement le processus est le suivant : il y a transformation de lieux de production périphériques en lieux de vente en direct, à part entière. Il est désormais surprenant de voir dans des quartiers bien peu touristiques apparaître — en rez-de-chaussée d'immeubles bien souvent « auto-construits » — de tapageuses boutiques de produits en cuir ou de fourrures s'adressant explicitement à une clientèle russophone. C'est ce que nous avons pu constater dans l'arrondissement de Zeytinburnu (fig. 1) lors d'une enquête portant sur l'organisation de la filière cuir à Istanbul,

21. Cf. *Ekonomist* (hebdomadaire économique, Istanbul), 6 décembre 1998, pp. 52-54.

en mai 1997. Depuis le milieu des années quatre-vingt-dix en effet, ce qui n'était qu'un secteur d'ateliers discrets ou de sommaires commerces en gros de peaux, a été transformé en centre d'exposition et de vente (en gros et au détail) de produits finis. Mais nombre de commerçants ayant une boutique à Zeytinburnu ont simultanément une boutique à Lâleli-Beyazît. Une transformation commerciale de Zeytinburnu — ancien centre stambouliote des tanneries, maintenant transférées à Tuzla — s'est d'ailleurs opérée de la « façade maritime » de l'arrondissement — caractérisée par de grands magasins de cuir, installés au bord de la mer de Marmara, sur un axe routier très emprunté par les touristes en provenance ou à destination de l'aéroport —, vers l'intérieur. De la même façon, mais cette fois pour le textile, le quartier de Merter — dans l'arrondissement de Güngören —, ancien quartier de fabrication, s'est progressivement mué en pôle de vente en gros, voire au détail. Un fait divers dont la presse turque s'est faite l'écho a d'ailleurs dernièrement rappelé que cette diffusion concernait aussi des résidents russes. En l'espèce, il s'agissait du suicide d'une Russe, vivant depuis cinq ans à Istanbul, mariée depuis trois ans à un Turc ; mais stigmatisée comme « Natacha » par son voisinage de Güngoren, depuis la mort de ce mari[22].

Ce même processus de diffusion, d'ailleurs, semble aussi s'opérer en direction de l'arrondissement de Şişli (fig. 1) et du quartier d'Osmanbey[23]. Quoi qu'il en soit, cette diffusion a eu pour effet de diluer la présence russe et, en quelque sorte, de la banaliser à l'échelle de toute presque toute l'agglomération. Mais les liens fonctionnels entre ces nouveaux pôles commerciaux « périphériques » — sans parler des pôles de fabrication disséminés dans toute la mégapole : comme Yenibosna, Esenler, Ümraniye, Tuzla, Gaziosmanpaşa, voire dans toute la Turquie — et les pôles historiques de Lâleli et Beyazît sont intenses. Nombre de boutiques de Lâleli ne sont donc plus qu'une pièce dans un dispositif complexe s'étendant à l'échelle de l'ensemble de la mégapole, associant divers magasins et usines.

22. Cf. *Milliyet* (quotidien, Istanbul), 16 février 1999, p. 18.
23. Cf. *Radikal* (quotidien, Istanbul), 2 janvier 1997.

4. L'étonnante renaissance du russe comme langue d'affaires à Istanbul

Par ailleurs, le russe, comme langue de négociations a connu un surprenant essor. La quantité de « guides de conversation » *(konuşma kılavuzu)* russe/turc en vente à bas prix dans les quartiers fréquentés par les « Russes » est à cet égard très significative. Prenons comme exemple celui édité en 1995 par la maison Meltem[24]. Ce guide, qui présente le russe en introduction comme « une des langues étrangères les plus ardues essentiellement à cause de l'alphabet cyrillique » (p. 5), offre un apprentissage sommaire et pratique, en langue transcrite exclusivement. En effet, il s'adresse en priorité « aux personnes désireuses de parler avec les nombreux touristes russes qui viennent dans notre pays » (p. 5), et au-delà avec l'ensemble « des 300 millions de russophones dans le monde ». En quatrième de couverture de ce guide il est même précisé « [...] la clé de votre réussite sociale c'est de savoir le russe » ; argument commercial, certes, mais signe tout de même que les bénéfices que les Turcs espèrent tirer de cette présence russe sont immenses...

On peut supposer que dans cette renaissance les Turcophones d'Union Soviétique, puis d'ex-Union soviétique ont joué un rôle clé. Qu'ils soient Azéris, Tatars de la Volga ou Turkmènes, ces Turcophones d'URSS (dénommés *türki* ou *soydaş* (c'est-à-dire « frères de race ») par les Turcs d'Anatolie) ont été des médiateurs importants. De même, au cours de nos enquêtes nous avons noté que les Kurdes de Turquie, dont la langue maternelle est une langue indo-européenne qui a plus d'affinités structurales avec le russe que n'en a le turc, malgré d'évidentes contagions lexicales, sont nombreux à tenir boutique en jouant de leurs avantages linguistiques. Enfin dans nombre de boutiques ce sont des « Turcs de Bulgarie » ou des turcophones de Roumanie[25] qui servent de médiateurs entre clients russophones et patrons turcs[26].

---

24. Intitulé *Kendi kendine pratik. Rusça konuşma Kîlavuzu,* 192 p., mars 1995.
25. Tel Mikhaïl, employé chez Öznür, à Beyazît et interrogé en mai 1998.
26. Cf.Lefebvre M.-L. & Hily M.-A. (éd.) (1996), *Les situations plurilingues et leurs enjeux*, Paris, L'Harmattan, « Espaces interculturels ».

5. Des interactions banalisées ?

Si l'on admet que la « fréquentation russe » est majoritairement féminine (de Tinguy, 1997 & Blacher, 1996), il faudrait établir une anthropologie des contacts entre Turcs et clientes russes, ou désignées comme telles. De fait, alors que que l'espace urbain et le monde de la boutique à Istanbul restent dominés par les hommes, les modalités de la rencontre, non simples et évidentes a priori, ont évolué. On peut dire qu'il s'est produit dans une certaine mesure un phénomène d'accoutumance (et d'éducation mutuelle), en ce sens que l'irruption d'une grande femme blonde, souvent savamment maquillée, dans une petite rue étroite peuplée de mâles aux aguets ne produit désormais plus le même effet-surprise qu'il y a dix ans.

II. UN CYCLE QUI S'ACHÈVE ? LES À-COUPS DE LA FRÉQUENTATION RUSSE : ESSAI DE PÉRIODISATION ET CRITIQUE DE LA RUMEUR

A. Un infléchissement sensible de la présence russe depuis 1996

On peut affirmer que l'épisode russe du « tourisme à la valise » est sinon terminé, du moins en fort déclin ou en phase de mutation. Il a duré près d'une dizaine d'années (1988-1997) : inauguré par les Européens de l'Est (Roumanie, Bulgarie, Yougoslavie), il est actuellement poursuivi, mais sur un mode mineur, par d'autres clientèles que les Russes. La baisse des revenus rapportés par cette activité semble amorcée dès 1996, date à laquelle on a noté qu'ils s'effondraient de moitié, une diminution qui n'a fait que s'aggraver depuis. Mais là encore il faut faire la part de la *doxa*....

1. Les symptômes de la crise : la baisse de fréquentation

Les signes les plus évidents tiennent à la chute de la fréquentation : les rues sont moins encombrées qu'auparavant — de clients ou de sacs — et les multiples centres commerciaux donnent une impression de vide, quels que soient le jour et l'heure auxquels on s'y rend. Même si il y a eu développement inconsidéré de l'offre au point que l'on peut parler de surcapacité commerciale, la demande

directe n'est plus ce qu'elle était. De la même façon les gérants d'hôtels se plaignent depuis le début de l'année 1998 ; leur taux de remplissage est médiocre par rapport aux années précédentes.

En outre, cet infléchissement de la fréquentation se confirme quand on examine l'évolution des liaisons par bateaux. En effet, si avant la crise on dénombrait à Karaköy 10 bateaux par semaine en provenance de la seule Russie, depuis la crise, on n'en dénombre plus que 2. En en plus dans chacun de ces 2 bateaux les passagers sont de moins en moins nombreux. Le trafic en provenance de l'Ukraine paraît, comparativement, mieux se maintenir.

Mais cette chute de la fréquentation peut être liée, dans une certaine mesure, à une mutation vers la formation d'un espace du type du Sentier (à Paris), où la vente en gros et sur commande (à distance) assure l'essentiel de l'activité : dans ce cas on comprendrait cette érosion de la visibilité du client.

2. Les conséquences immédiates : une baisse de revenus et la fermeture de boutiques et d'ateliers

On mesure mal encore l'ampleur des conséquences du tarissement du flux russe. Mais il semble que des milliers de petites entreprises, qui s'étaient spécialisées dans la clientèle russe, soient d'ores et déjà menacées (ou déjà fermées). Ce sont principalement les secteurs du cuir et du textile-habillement (dans toute la Turquie) qui sont le plus touchés par la baisse de fréquentation russe. Le secteur du cuir, dont on sait qu'il fut l'un des plus stimulés par la demande russe ces dernières années, connaît de ce fait de graves difficultés, très perceptibles. Les exportations en 1998 auraient, en un an, diminué de plus de 10 % en valeur. Les commandes passées par la Russie ne sont pas honorées ; en conséquence les stocks gonflent de manière inquiétante et dans le seul arrondissement de Tuzla (arrondissement de la périphérie asiatique d'Istanbul, fig. 1), réputé pour sa spécialisation dans le travail amont du cuir (préparation des peaux), fin 1998, quatre-vingt-neuf entreprises ont dû fermer et près de 3 500 ouvriers ont déjà été licenciés[27].

---

27. Cf. « Deri'de 1.5 milyar dolarlık "hüsran" »,*Yeni Yüzyıl* (quotidien, Istanbul), 14 février 1999.

Par ailleurs, les locaux vides (à louer ou à vendre) témoignent aussi de cette désaffection. Dans ce contexte de marasme, les prix à la location des locaux commerciaux ont enregistré une chute de l'ordre de 200 % en deux ans... Pire, au « marché couvert », les boutiques louées il y a quatre ans 2 000 marks, ne trouvent en février 1999 pas de locataire, même pour 400 marks[28].

3. La visibilité croissante (et par défaut) d'autres clients

Un autre symptôme de cette désaffection russe, c'est l'affirmation relative d'autres clients étrangers, maghrébins (voir Péraldi, 1998), iraniens ou centre-européens. Ceux-ci, sur un mode mineur, semblent perpétuer la tradition du commerce à la valise, dans ses formes premières (négociation directe et transport sur soi de la marchandise achetée).

Mais le relais n'est en fait qu'à peine assuré par les Roumains, dont la présence à Aksaray à proximité du « marché des Balkans » (*Balkan Pazarı*) est très sensible. S'ils se livrent à un commerce à la valise s'apparentant à celui des Russes à l'origine, leur présence — ainsi que celle de ressortissants de l'Asie centrale ex-soviétique — alimente aussi un marché du travail illégal[29]. Et la « relève roumaine » — dotée localement d'une nette visibilté, comme dans l'avenue Büyük Reşit Paşa[30] —, ne paraît pas à la hauteur, tant en termes quantitatifs qu'en termes de pouvoir d'achat.

En ce qui concerne les Iraniens (souvent azéris, donc turcophones), leurs réseaux d'achat sont connus et leur présence reste limitée, au rythme des arrivées de bus (qui ne dépassent pas trois par jour). Leur tourisme à Istanbul, d'abord familial et de curiosité, ne semble qu'accessoirement commercial.

28. Cf. *Yeni Yüzyıl*. 22 septembre 1999, p. 7.
29. Cf. « Istanbul, paradis pour le travail illégal » (Istanbul kaçak işçi cenneti), *Hürriyet* (Istanbul), 15 février 1999, p. 5 & *Radikal*, 15 février 1999, p. 13.
30. Où deux compagnies de bus spécialisées assurent quotidiennement cinq allers et retours entre Istanbul et plusieurs ville de Roumanie (dont Iaşi et Bucarest).

B. Raisons phantasmatiques et raisons plus objectives

1. Les raisons invoquées par les milieux commerçants et relayées par la presse (ou l'inverse)

A ce stade, il nous paraît important de considérer ce que rapporte la rumeur commerçante quant aux raisons de cet infléchissement à la baisse de la « fréquentation russe ».

— Un voyage terrestre de plus en plus dangereux ?

Quand on interrogeait les commerçants en mai 1998, beaucoup invoquaient, invariablement, les dangers du voyage terrestre, qui auraient dissuadé plus d'un candidat au navettage. Dans ce sens, d'effrayantes histoires de brigandage ou de racket sur la route, dont auraient été victimes des Russes et des Ukrainiens voyageant en bus comme en voiture individuelle — tant du côté de la Bulgarie, de la Moldavie que du côté de la Géorgie —, circulaient en abondance. Il est sûr que les « tchelnoki », à l'aller (avec leurs devises), comme au retour (avec leurs marchandises) sont des cibles toutes désignées pour les bandits de grand chemin de l'après-communisme. Selon cette explication seule la sûreté de la route, qui suppose la stabilisation — non encore acquise — des pays traversés, pourrait permettre un retour à la normale.

— L'émergence de pôles concurrents à l'étranger ?

Remarquns d'emblée que dès la fin 1996, le quotidien turc *Cumhuriyet* titrait avec inquiétude : « Les pays arabes s'affirment comme des rivaux du bazar de Lâleli »[31], signe d'une tentative de trouver des responsables face à l'épuisement de la manne russe. De fait, la deuxième explication avancée par les commerçants interrogés en mai 1998 pour expliquer la crise — et toujours invoquée en février 1999 —, est celle de l'apparition de concurrents étrangers qui auraient capté à leur avantage les navetteurs russes, en leur offrant des conditions de transport avantageuses. Selon cette rumeur tenace[32], les « habituels touristes à la valise » auraient été détournés par Dubaï, qui offrirait aux Russes des aller-

31. « Arap ülkeleri Laleli pazarına rakip çıktı », *Cumhuriyet*, 31 décembre1996.
32. Elle apparaît dans la presse en février 1999 pour expliquer les difficultés du « marché couvert ».

retour gratuits en charter de Moscou, par la Chine (selon la rumeur de Lâleli durant l'été 1998), par la Syrie, voire par la Grèce. En ce qui concerne cette dernière, on peut voir dans cette rumeur accusatrice — manifestement infondée — une expression de la « psychose grecque » dans certains milieux turcs.

En outre, depuis la « crise asiatique » et les dévaluations ou dépréciations qui ont suivi, la rumeur évoque aussi l'apparition de pôles asiatiques concurrents d'Istanbul, au Vietnam et en Indonésie.

— Des mesures anti-turques prises à l'extérieur ?

Les raisons qui précèdent rejoignent la thèse du complot ourdi de l'extérieur, très souvent convoquée en Turquie, dès qu'une difficulté surgit. Ainsi, le Président russe B. Yeltsine est-il fréquemment accusé de mener, sous l'influence malveillante de nationalistes russes extrémistes (donc anti-turcs), une politique anti-turque[33]. Il y aurait donc volonté de nuire à la Turquie, en la privant de ce qui semblait être devenu une source non négligeable de revenus.

2. Des raisons plus sérieuses

— La « crise financière russe » de l'été 1998 ?

Incontestablement celle-ci a eu des répercussions sur la fréquentation russe à Istanbul, ne serait-ce qu'en affectant le pouvoir d'achat et l'accès aux devises des clients potentiels. Mais si l'apogée de cette crise date d'août 1998, la baisse de la fréquentation à Istanbul est bien antérieure (de deux ans au moins). Cette crise n'a donc fait qu'aggraver un processus déjà enclenché[34].

— Une chute de la qualité ?

A ceci s'ajoutent les griefs des acheteurs russes trop souvent abusés et trompés sur la marchandise, d'une part, et excédés par les mauvaises conditions de l'acheminement de la marchandise turque vers la Russie, d'autre part. De fait, profitant de l'immunité que

33. Cf. *Radikal* (quotidien, Istanbul), 2 janvier 1997.
34. Cf. « Lâleli devalüasyon istedi », *Hürriyet*, 18 août 1998.

conférait le caractère incontrôlé et non réglementé de ce commerce, certains commerçants turcs peu scrupuleux, se sont sentis autorisés à vendre (de plus en plus cher) des produits de qualité douteuse. Ces pratiques assez généralisées ont considérablement nui à l'image de marque des produits turcs. La mise en place, en juin 1998, à l'initiative de l'« Association des Industriels et des Hommes d'affaires de Lâleli » (LASIAD) d'une coordination[35] visant à limiter ces abus apparaît comme l'aveu de manquements flagrants et comme une tentative de réaction (trop tardive ?) à ceux-ci.

— La progressive institutionnalisation du commerce à la valise

Par delà les précédentes, la raison la plus probante semble résider dans les politiques déployées par les États concernés afin de réglementer le commerce à la valise. En effet, à partir de 1995, en Turquie comme en Russie (ainsi qu'en Ukraine), les États ont cherché à « mettre la main » sur le commerce à la valise, en s'employant à le contrôler, pour en bénéficier. D'un côté comme de l'autre, donc, taxes et impôts — à l'importation comme à l'exportation — ont été soudainement instaurés. Les produits qui n'étaient pas taxés au passage des frontières et à l'arrivée en Russie ou en Ukraine le sont désormais[36]. Ainsi depuis le 1er août 1996, la valeur totale à partir de laquelle les marchandises entrant en Russie sont taxées (de l'ordre de 30 % *ad valorem*) a été abaissée de 2 000 à 1 000 dollars par voyageur, famille ou groupe, dans le cas d'une voiture. De même en Turquie, le début de contrôle exercé par les autorités sur ce commerce au départ très lucratif, a eu des effets dissuasifs. Aussi, à partir de 1997 le « commerce à la valise » est-il intégré dans la comptabilité nationale turque et pris en compte, à part entière, dans le mouvement des importations et des exportations.

De la sorte, dès août 1997, près de 700 (dont 421 à Istanbul) personnes et institutions turques, spécialisées dans la clientèle russe, pouvaient se prévaloir d'un statut officialisé, en s'engageant

35. Cf. « Bavulun nefesi daralıyor » (le tourisme à la valise s'essouffle), *Cumhuriyet Hafta*, 12 juin 1998, p. 8.

36. Cf.« Bavul ticaretine Kırîm ve Ukrayna'dan da fren » (Frein au commerce à la valise de Crimée et d'Ukraine aussi), *Hürriyet*, 10 juillet 1996.

à payer l'équivalent de la TVA (KDV en turc)[37] dans les officines du ministère des Finances. A un niveau plus local, la municipalité d'Eminönü (où se trouve une partie des quartiers russes) exige depuis 1997 que tous les points de vente soient officiellement patentés, autre façon de limiter le commerce informel. Fin 1997, le maire de l'arrondissement d'Eminönü, Ahmet Çetinsaya, a fait détruire plus de 30 boutiques sans autorisation, signe que les affairistes peu scrupuleux avaient prospéré... au risque de ternir l'image du quartier.

De même, la visite de l'ex-Premier ministre T. Çiller en Russie à la fin de l'année 1996 a marqué une volonté de coordonner les efforts des États dans ce processus de normalisation et de mise sous tutelle de ces échanges à l'origine spontanés et informels. Dans ce processus de rationalisation la création d'un centre d'information à Lâleli, spécialement à l'adresse des russophones est projetée. Ce centre permettra à tous les Russes victimes d'abus de faire entendre leurs griefs et de rentrer dans leurs droits. Mais le passage d'un commerce hors-règlement *(kayıt dışı)* à un commerce réglementé correspond aussi à une prise en charge de celui-ci par de nouveaux groupes d'intérêts que symbolisent les représentants turcs du « Conseil des Affaires Turco-CEI » récemment instauré. Ce conseil est soutenu par la banque d'aide aux exportations (EXIMBANK) et l'Association des Exportateurs turcs (T.I.D.).

Toutes ces mesures ont donc eu pour effet de réduire la marge bénéficiaire des navetteurs comme des vendeurs turcs. En un certain sens, l'officialisation du commerce à la valise entre l'ex-URSS et la Turquie a signé sa fin, l'obligeant à prendre d'autres formes.

— La fin du « bazar » russe ou la dématérialisation du commerce avec la Russie

Pour résumer, il semble qu'émergent des formes plus médiatisées (et contractuelles) d'échanges commerciaux, qui ne nécessitent plus le déplacement régulier des acheteurs et la négociation au coup par coup. Ceux-ci passent commande aux producteurs, à distance, ou par l'intermédiaire d'hommes de confiance ou de sociétés de transport-cargo (photo n° 6). Le temps de l'exposition de la

37. Cf. « Bavul ticaretine ruhsat » (autorisation pour le commerce à la valise), *Türkiye*, 13 août 1997.

marchandise dans l'espace public, pour convaincre l'acheteur russe de passage qui emportera avec lui ce qu'il a acheté, paraît passé. Mais la mutation fut rapide : en 1998 déjà moins de 10 % des produits vendus à des étrangers à Lâleli sont emportés par les acheteurs eux-mêmes[38]. En février 1998 on compte ainsi désormais plus de 45 sociétés de transport implantées à Lâleli.

— L'émergence de centralités commerciales concurrentes à Istanbul

Pour finir, il faudrait invoquer une autre raison, qui tient au fait qu'avec l'extension et l'éclatement de la métropole stambouliote, d'autres quartiers commerciaux sont apparus, de toute part, qui rivalisent avec les anciens pôles commerciaux centraux, situés au cœur historique. Dès lors, si l'on constate aussi une chute de la fréquentation et des achats au fameux « marché couvert »[39], connu des touristes, c'est aussi sans doute du fait de l'apparition ces dernières années de nouveaux pôles commerciaux, qui ont capté une partie de la clientèle nationale et étrangère.

C. La réplique turque : « S'ils ne viennent plus à nous, nous irons à eux »

1. Structuration des exportateurs turcs vers la Russie

En un certain sens, la Russie est (re)devenue un horizon d'affaires pour les milieux stambouliotes, maintenant décidés à conquérir le pays des navetteurs perdus.

Face à la crise indéniable du commerce à la valise, une réaction s'est donc faite jour. Les acteurs de celle-ci sont « l'Union des hommes d'affaires turco-russes » et surtout « l'Association des Exportateurs stambouliotes » (ISEDER), récemment fondée, qui voudrait transformer le quartier de Karaköy en « nouveau Hong Kong ». Ces exportateurs stambouliotes ont créé le « Centre de Développement des Affaires turco-russes », dans le but de relancer

38. Cf.« Laleli'de kamyon operasyonu », *Ekonomist* (hebdomadaire Istanbul), 15 février 1998, p. 30.

39. « Marasme des affaires au "marché couvert" » (Kapalıçarşı'da işler kesat), *Yeni Yüzyıl*, 22 février 1999, p. 7.

les liens économiques entre les deux pays, ceci selon d'autres modalités et d'autres formes[40] (et notamment avec le soutien des gouvernements concernés). Il s'agit d'abord de diversifier les produits à échanger, en ne se limitant pas aux branches textile et cuir. En outre, un centre d'exposition de produits turcs, où 400 firmes pourront exposer leurs produits, devait voir le jour à Moscou en février 1999 ; des structures équivalentes devraient ouvrir ultérieurement à Kiev et Rostov. En retour et dans un esprit de réciprocité, le centre d'exposition de Salıpazarı à Karaköy exposera aussi des produits russes, à destination de la clientèle turque.

Par ailleurs, l'amélioration des procédures de livraison en Russie pour satisfaire ceux qui commandent à distance ou qui ne peuvent tout emporter avec eux — on est donc au-delà du « tourisme à la valise » au sens strict — compte parmi les objectifs prioritaires que se sont fixés les exportateurs turcs.

2. L'activité des entreprises turques à Moscou... et dans toute la Russie

Plus largement, on ne saurait oublier la place prise par les entreprises turques — du bâtiment surtout, mais pas seulement — dans la Fédération de Russie. Parmi elles citons la holding ENKA : implantée en Russie depuis 1988 (c'est elle qui, en 1990, a été chargée de construire les logements destinés aux soldats soviétiques rapatriés de RDA), elle entretient de bonnes relations avec le maire de Moscou Youri Loujkov, présenté de manière très élogieuse dans la presse turque de droite et d'extrême-droite[41]. En dix ans, la holding y aurait fait plus de 370 millions de dollars d'investissements ; son chef-d'œuvre est le centre d'affaires qu'elle y a construit à Moscou. De même, en collaboration avec Migros Türk-Koç, émanation de la plus puissante holding turque, et la firme Ram, ENKA vient d'ouvrir deux centres commerciaux (dénommés Ramstore) à Moscou. Le premier (d'une surface couverte de 20 000 m^2) a été inauguré en décembre 1997[42] ; le second l'a été en décembre 1998 : outre un supermarché, il compte sur trois étages

40. Cf. *Milliyet* (quotidien, édition européenne), « Yıkılmadık, ayaktayız », 21 décembre 1998, p. 5.
41. Comme par exemple le quotidien *Tercüman* ; cf. « Rusya kapısı açık », 30 novembre 1998, p. 6.
42. Cf. *Türkiye* (édition européenne), 1er décembre 1997, pp. 1, 17.

80 boutiques, un fast-food et un complexe cinématographique de 700 places[43]. On pourrait aussi citer l'entreprise GAMA, qui se targue d'avoir construit en 1993 et 1994, un complexe pour la société GAZPROM à Moscou[44] ou l'entreprise ERIMTAN, qui a édifié le « Grand-Hotel Marriott ». De même la firme ABKA — qui a aussi participé à la construction des logements pour soldats rapatriés en 1991 — s'est distinguée en construisant un centre commercial à Moscou (Gnezdnikovsky), primé par la chambre des architectes de la ville[45]. Au total à la fin de 1994, 43 firmes turques du secteur de la construction étaient en activité dans l'ensemble de la Russie, soit plus qu'au Kazakhstan (23), en Azerbaïdjan (11) et au Turkmenistan (25)[46]. Et selon A. de Tinguy (1997, p. 9) les travailleurs turcs représentaient en 1995 près de 15 % de la main-d'œuvre étrangère en Russie, pour la plupart dans le bâtiment. Plus : en juin 1998 on dénombrait entre 20 000 et 40 000 travailleurs turcs du bâtiment dans la seule capitale russe.

En conséquence, alors même que les autres investisseurs étrangers semblent prendre leurs distances par rapport à la Russie, les Turcs prétendent y renforcer leur position, acceptant — selon le patron de ABKA — des conditions de travail et des modalités de rémunération que n'acceptent pas les entreprises occidentales. De plus, nombre d'entreprises occidentales ou asiatiques opèrent en direction du « monde russe » à partir du pôle d'Istanbul, considéré comme une bonne « base arrière » pour investir celui-ci.

En dernier lieu, la rumeur stambouliote raconte même que de l'argent a été récolté à Istanbul pour soutenir le maire de Moscou — considéré comme favorable aux Turcs — lors de la dernière campagne électorale russe (pour les municipales). Ce soutien à Lujkov constitue une sorte de pari sur une personnalité perçue comme favorable aux Turcs, peut-être appelée à un destin national plus important. Quoi qu'il en soit, fin août 1998, au moment le plus aigu de la crise financière russe — alors que la bourse d'Istanbul enregistrait une forte chute de ses valeurs cotées, signe d'une certaine interdépendance entre les deux économies — un ministre

43. Cf. *Ekonomist* (hebdomadaire économique, Istanbul), 6 décembre 1998.
44. Cf. *Hürriyet* (quotidien, Istanbul), 17 août 1993.
45. Cf.*Hürriyet*, supplément « Habitat », 15/02/1999.
46. Cf. *ICOC*, Istanbul Chamber of Commerce, n° 46, 1996, p. 47.

d'État turc s'est rendu à Moscou pour affirmer que la Turquie était « jusqu'au bout aux côtés de la Russie[47] ». Quelques jours après, G. Taner, le ministre de l'Économie, abondait, à Moscou, dans le même sens, en soutenant que la Turquie était toujours prête à « partager son pain avec la Russie ». Des liens d'affaires sont donc tissés,encore mal connus, qui à présent associent Istanbul à Moscou.

D. En deçà de la conjoncture : de puissantes permanences. Istanbul, escale et lieux de transit obligé pour les Russes

1. Les Russes et le Bosphore : une vieille histoire

Pour des raisons géographiques aisément compréhensibles — et presque indépendamment de la conjoncure économique et politique — on peut parler d'une présence russe maintenue *de facto*, à Istanbul, via le Bosphore. En effet, Istanbul demeure un verrou maritime peu contournable pour les pays riverains de la mer Noire (et pour ceux dont la mer Noire constitue un débouché obligé), au premier rang desquels se trouve la Russie. La vive question des modalités de l'acheminement des hydrocarbures de la Caspienne vers les marchés occidentaux en est un des indices les plus saillants. En effet, la mise en exploitation « libérale », tous azimuts, des richesses de la mer Caspienne — suite à l'effondrement de l'URSS — a réactivé « la question des détroits turcs », que l'on pouvait croire gelée depuis 1936 (accords de Montreux établissant la souveraineté turque) ou 1945 (affirmation de prétentions soviétiques à un droit de regard sur les détroits turcs). Ainsi, le très grave accident survenu dans le Bosphore le 1er mars 1994 — une collision entre deux tankers, qui a fait plus de quinze morts, de nombreux blessés et causé d'inestimables dégâts écologiques — a-t-il rappelé à l'opinion mondiale le caractère stratégique et sensible des « Détroits » (dont on sait qu'ils constituaient un des principaux dossiers de l'ancienne « question d'Orient »). En Turquie, cette catastrophe a suscité de vives réactions, hostiles à l'exportation par la mer Noire (du port russe de Novorossisk) des pétroles kazakh ou azéri, ainsi que du gaz naturel turkmène (une solution par tubes

47. Cf. Hürriyet (édition européenne), 28 août 1998, p. 10.

vers la Méditerranée, et par la Turquie, étant préférée). L'accroissement récent du trafic d'hydrocarbures dans le Bosphore est donc perçu à Istanbul comme une menace permanente, au cœur de la mégapole. Ainsi, une révision radicale des accords de Montreux (1936), de façon à ce que la Turquie puisse exercer un véritable droit de contrôle sur le trafic maritime, a-t-elle été réclamée par la Turquie, pour des raisons de sécurité. Elle s'est traduite par le règlement contesté de juillet 1994, unilatéralement édicté par la Turquie et non reconnu par la Russie, qui impose le guidage des bâtiments les plus importants (surtout des tankers), que n'exigeait pas le traité de Montreux.

Les chiffres du tableau n° 5, par trop datés, permettent cependant de prendre la mesure du caractère international de la voie maritime majeure que représente le Bosphore, et surtout du poids de l'ex-URSS parmi ses « utilisateurs ».

Le tableau n°5 suggère qu'Istanbul a des horizons d'échanges prioritairement balkaniques et pontiques (URSS d'alors, maintenant Russie, Ukraine... ; Roumanie et Bulgarie), avant que d'être méditerranéens. Si l'on ne dispose pas de chiffres plus récents quant à l'évolution de la hiérarchie des pavillons étrangers depuis 1983, le devenir du trafic (nombre global de bateaux et leur tonnage total) dans le Bosphore est mieux connu. En 1995 le nombre de bateaux de commerce étrangers ayant emprunté le Bosphore s'est élevé à 28 800 ; ce qui représentait un total de 95 millions de tjb (soit nettement moins qu'en 1985, avant l'effondrement de l'URSS : 105 millions)[48].

48. Cf. *Cumhuriyet* (quotidien, Istanbul), 8 juin 1996, p. 7.

Tableau n° 5. Les principaux pavillons étrangers des bateaux de commerce passant par le Bosphore en 1983

Pays ou pavillons	Bateaux se rendant dans un port du Bosphore	Bateaux transitant	Total des bateaux	Tonnage total (en tjb)
URSS	787	7 996	8 783	53 262 168
Grèce	495	1 353	1 848	16 540 545
Roumanie	221	1 517	1 738	13 524 198
Liban	134	1 072	1 206	1 037 608
Panama	362	740	1 102	6 003 550
Bulgarie	128	708	836	4 035 798
Libéria	120	494	614	8 609 672
Chypre-Nord	116	468	584	2 762 588
Italie	95	351	446	4 074 164
Yougoslavie	113	291	404	2 917 903
RFA	158	166	324	1 959 872
Malte	87	219	306	918 687
Inde	12	231	243	2 687 317
Pays-Bas	175	65	240	723 365
Total (*)	3 560	17 214	20 774	134 379 759

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

Source : INAN Y. (1995), *Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukusal Rejimi*, Ankara, Turhan, pp. 125-126.

Fin 1998, la querelle russo-turque sur le Bosphore n'est pas réglée : la Russie (soutenue par la Grèce, la Bulgarie, l'Ukraine et la République de Chypre) réclame toujours la réinternationalisation des Détroits auprès de l'Organisation internationale de la Navigation (IMO), émanation de l'ONU. La Turquie, quant à elle, réaffirme sa souveraineté totale, inaliénable, sur cette voie de passage[48]. Pour contourner Istanbul, la Russie a, un temps, envisagé un projet

48. Et notamment à l'occasion de la vingtième assemblée générale de la « Commission sécurité » de cette organisation, qui s'est tenue en mai 1998, à Londres ; cf. *Radikal* (Istanbul), 13 mai 1998.

d'oléoduc, par la Bulgarie et la Grèce — les deux pays formant la « couronne d'épines orthodoxe » de la Turquie européenne —, qui ne semble pas sérieux. De même, les projets soutenus par la Turquie : celui de l'acheminement du gaz turkmène par un gazoduc de 800 km passant via l'Iran — une façon de contourner la sphère d'influence russe —, comme celui d'un réseau de tubes traversant la Turquie du port pontique de Samsun à la Méditerranée, tardent à voir le jour...

2. Un passage obligé vers la Méditerranée orientale

Istanbul fait figure pour les Russes et Ukrainiens de plaque-tournante ou de nœud de transit vers la côte sud de la Turquie (notamment celle des stations d'Antalya) ou vers les côtes chypriotes, qu'ils convoitent et fréquentent de plus en plus. Enfin, en tant que siège et que principal centre d'impulsion et de décision de la ZCEMN (Zone de Coopération Économique de la Mer Noire ; KEI en turc) instituée en juin 1992, Istanbul est institutionnellement connectée au principal riverain (et rival) de la mer Noire, à savoir la Russie (Akagül & Vaner, 1993). En misant sur le développement concerté de cet espace pontique, la Turquie semble redonner à Istanbul un rôle de pôle de référence pour ces voisins du nord.

Les Russes d'Istanbul ne sont plus les aristocrates émigrés, en transit vers l'Europe, du début des années vingt. Ce sont encore moins les défenseurs de la chrétienté menacée par le Turc. Leur présence ne peut pas être non plus réduite à celle des « Natachas », phénomène complexe qui dépasse très largement la communauté des russophones. Toujours considérés comme des « voisins » *(komÒu)* par les Turcs — malgré l'absence de frontières terrestres communes —, les Russes, autres riverains de la mer Noire, occupent une place à part à Istanbul, mais désormais surtout en tant que représentants d'un vaste marché convoité et en tant que partenaires obligé dans le jeu géopolitique régional. Ainsi, si les manifestations devant le consulat russe d'Istanbul ont été virulentes, début novembre 1998 — au moment où le leader du PKK, quittant la Syrie où il venait d'être déclaré *persona non grata*, avait fui vers la Russie —, l'expulsion très rapide de ce dernier, de Russie, doit être interprétée comme le signe d'une bonne entente entre les gouver-

nements turc et russe. Donc le phénomène éphémère du commerce à la valise — dont les belles heures appartiennent au passé — ne fut qu'un bref épisode dans l'histoire complexe et tumultueuse des relations entre la Russie et Istanbul. Une histoire inachevée, qui met en scène une grande puissance pontique et une mégapole de la mer Noire, jadis convoitée par celle-ci, mais maintenant — en tant que foyer polarisateur de flux de personnes et de marchandises — partenaire obligé dans la redéfinition des relations entre la Russie et le monde extérieur. En ces temps de pragmatisme et de circulations intenses, l'inanité de l'approche culturaliste, encline à voir dans le face-à-face russo-turc une expression du « choc des civilisations », n'est — nous l'espérons — plus à démontrer.

Université de Toulouse-Le Mirail
Institut de géographie Daniel Faucher
UMR « Monde iranien » (Ivry-sur-Seine)

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

AKAGÜL, D. ; VANER, S. 1993. « Peut-il se constituer un sous-ensemble régional autour de la mer Noire ? »,*Cahiers d'études sur la Méditerranée orientale et le Monde Turco-Iranien*, n° 15, Paris, FNSP/CERI, pp. 9-50.

ANONYME. 1995. *Kendi kendine pratik rusça konuşma kîlavuzu,* Istanbul, Meltem.

BESSON, F.-J. 1998. « Les Ouïgours hors du Turkestan oriental : de l'exil à la formation d'une diaspora », *Cahiers d'études sur la Méditerranée orientale et le Monde Turco-Iranien*, n° 25 (« Les Ouïgours au XX^e^ siècle. »), pp. 161-190.

BETANCOURTH, C. 1995. « La virtualisation et les villes-mondes multiculturelles », *Futur antérieur*, 1995/4, Paris, L'Harmattan, pp. 65-85.

BILICI, F. 1993. « Une réalisation concrète avant la lettre : la coopération en mer Noire orientale », *Cahiers d'études sur la Méditerranée orientale et du Monde Turco-Iranien*, n° 15, Paris, FNSP/CERI, pp. 169-183.

BLACHER, P.S. 1996. « Les "Shop-turisty" de Tsargrad ou les nouveaux russophones d'Istanbul », *Turcica*, n° 28, pp. 11-50.

CELAL, T. 1988. « La ville-monde », in YERASIMOS S. (dir.), Istanbul, Autrement, Série « Monde » H.S., Paris, ppp. 151-154.

ERKIN, F.C. 1968. */Les relations turco-soviétiques et la question des Détroits/,* Ankara, Başnur Matbaası (en turc).

GÜNÇIKAN, B. 1995. Haraşo'dan Nataşa'ya, Istanbul, Arion Yayınevi, 144 p.

ILKIN, S. 1993. « Les tentatives de coopération économique de la Turquie et la zone de coopération économique de la mer Noire », *Cahiers d'études sur la Méditerranée orientale et le Monde Turco-Iranien*, n° 15, Paris, FNSP/CERI, pp. 51-76.

KĬLĬÇASLAN, I. 1993. « Istanbul Metropolünde yapısal degişimler » /changements structurels dans la métropole d'Istanbul/, *Planlama*, Ankara, 93/1-4, pp. 16-17.

Hérodote, 4° trim. 1989, n° 54-55, « Les marches de la Russie », Paris, La Découverte.

PERALDI, M. 1998. « Le cycle algérien dans Lâleli morose », *Lettre d'information de l'Observatoire urbain d'Istanbul*, Istanbul, IFEA-G. Dumézil, n° 14, pp. 19-22.

REUMAUX, F. 1994. *Toute la ville en parle. Esquisse d'une théorie des rumeurs*, Paris, L'Harmattan, 210 p.

TINGUY, A. de. 1993. « La Russie a-t-elle une politique à l'égard de son sud ? », *Cahiers d'études sur la Méditerranée orientale et du Monde Turco-Iranien*, n° 15, Paris, FNSP/CERI, pp. 78-105.

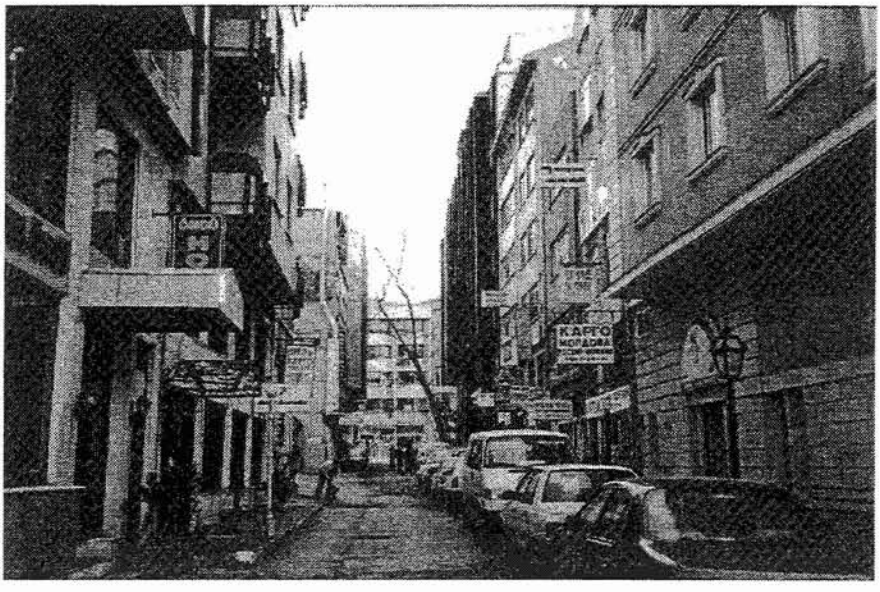
TINGUY, A. de. 1997. « Le phénomène des "tchelnoki" et la constitution d'espaces transfrontaliers entre la Russie, l'Ukraine, la Transcaucasie et la Turquie », communication (inédite) au colloque « Méditerranée orientale et mer Noire entre mondialisation et régionalisation », Antalya (Turquie), 11-13 septembre 1997.

YERASIMOS, S. 1997. « Istanbul : la naissance d'une mégapole », *Revue de géographie de l'Est*, n° 2-3, t. 37, Nancy, pp. 189-215.

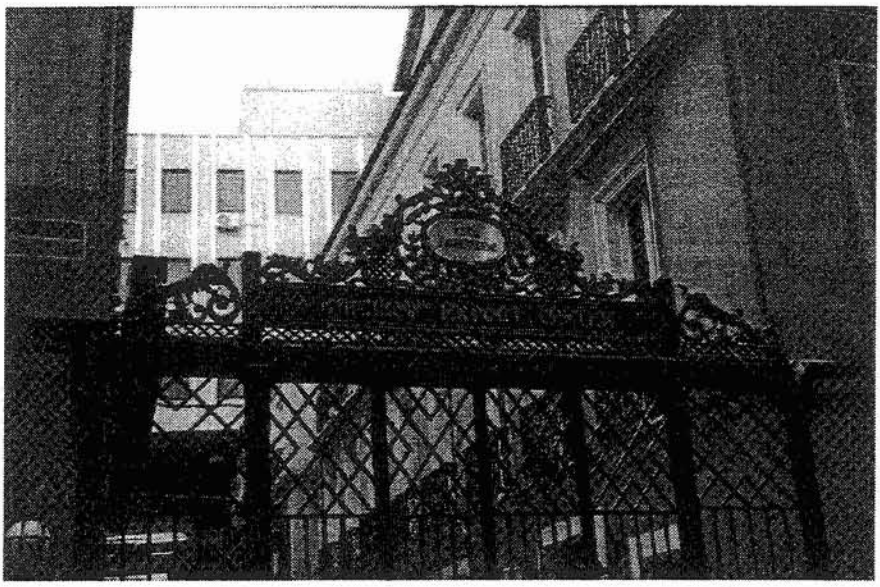
Société de transport-cargo sur l'avenue Şeyzadebaşı (février 1998)

Le « Demiröz Center » à Lâleli (février 1999)

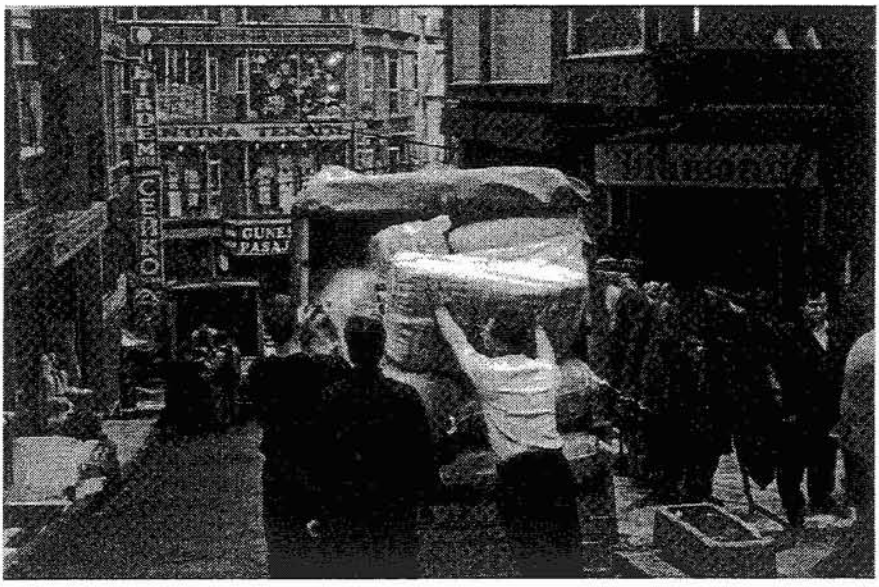
Le Mikro Bazaar de Beyazıt (février 1999)



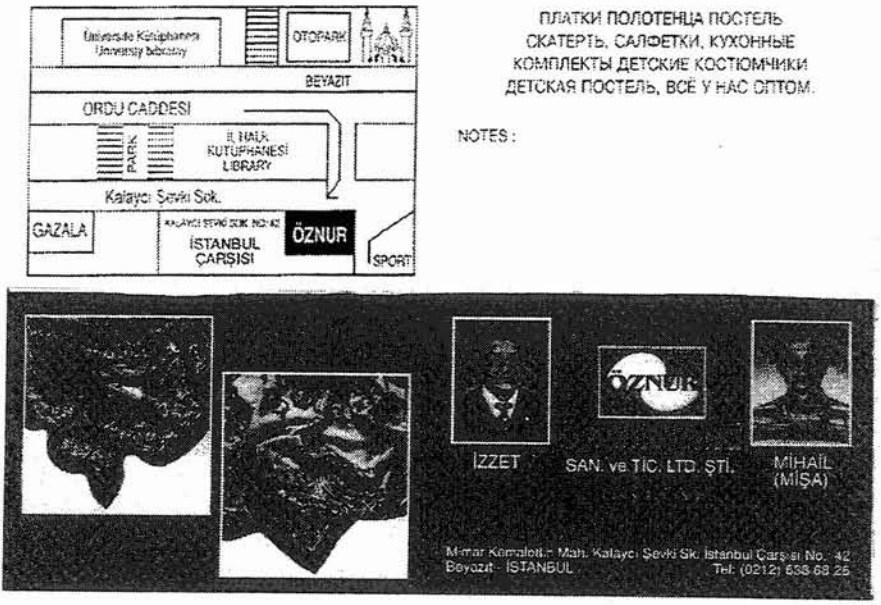
Rue à agences-cargo (Lâleli, février 1999)



Le « Karaköy Export Center » (février 1999)



Transport par mini-camionnette, de Beyazıt, vers le bateau ou vers l'aéroport (février 1999)



Exemple de carte de visite commerciale
d'une petite boutique de Beyazıt (mai 1998)

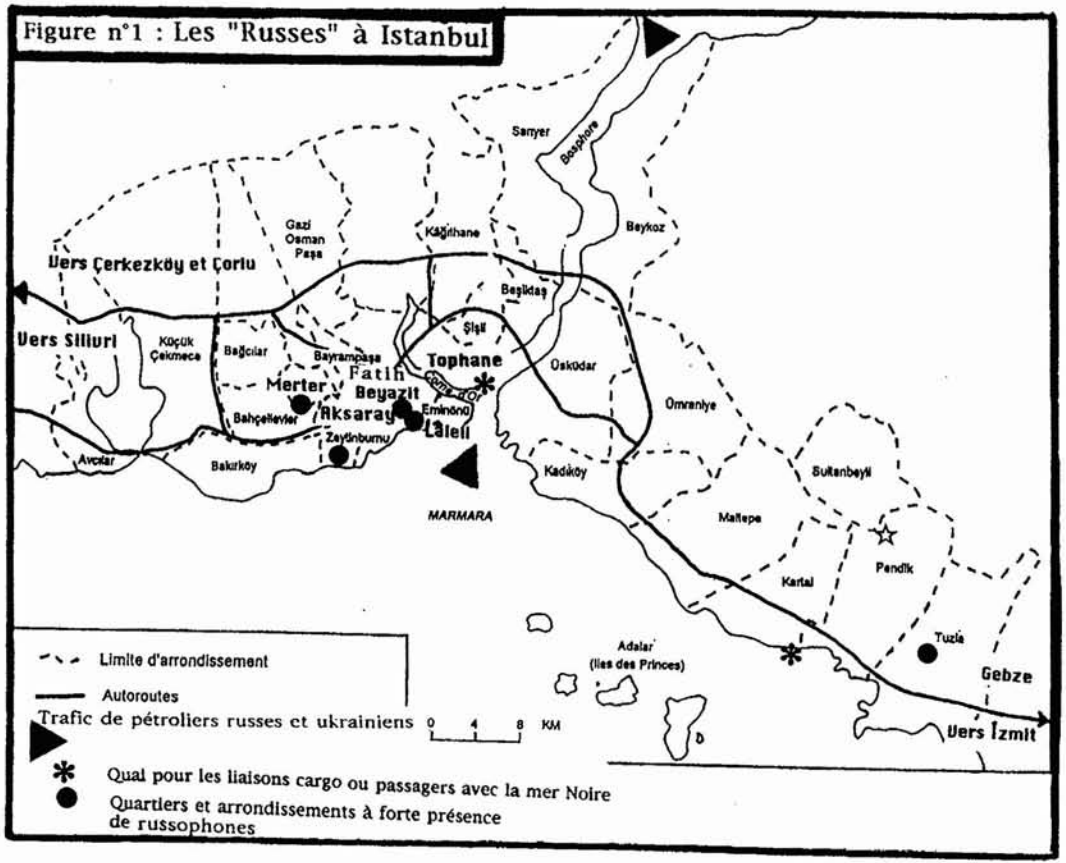
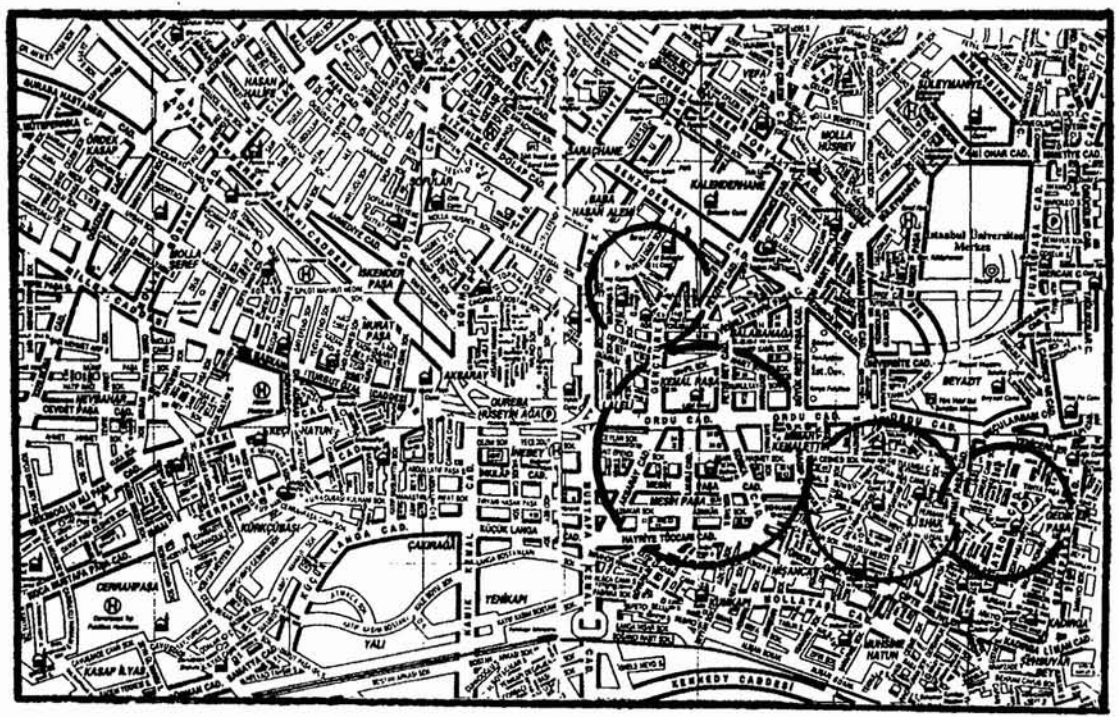


Figure n°1 : Les "Russes" à Istanbul
Sarıyer
Bosphore
Beykoz
Gazi Osman Paşa
Kâğıthane
Vers Çerkezköy et Çorlu
Beşiktaş
Vers Silivri
Küçük Çekmece
Bağcılar
Bayrampaşa
Şişli
Tophane
Üsküdar
Fatih
Merter
Beyazıt
Eminönü
Aksaray
Bahçelievler
Zeytinburnu
Laleli
Ümraniye
Avcılar
Bakırköy
Kadıköy
Sultanbeyli
MARMARA
Maltepe
Pendik
Kartal
Tuzla
Adalar
(Iles des Princes)
Gebze
Vers İzmit
Limite d'arrondissement
Autoroutes
Trafic de pétroliers russes et ukrainiens
0 4 8 KM
Quai pour les liaisons cargo ou passagers avec la mer Noire
Quartiers et arrondissements à forte présence de russophones

Figure n°2 : Le complexe Lâleli-Beyazıt-Aksaray : les "quartiers russes" de la péninsule historique d'**İstanbul**



Source : *Istanbul A-Z. Rehber-Atlas*, s.d., Istanbul, Aysa, p.150-151