

Aujourd'hui la Turquie

Istanbul - Paris - Ankara - Genève - Izmir - Bruxelles - Antalya - Montréal

2 YTL - 1,30 euro

N° ISSN : 1305-6476

Le journal francophone de la Turquie - numéro 6 * octobre 2005

Un accès
facile vers
le monde entier:
GeoPostYurtiçi...



www.geopostyurtici.com.tr

CHRONOPOST
INTERNATIONAL



La Turquie et l'UE



Hüseyin Kalaycı
Expert à l'ASAM, et spécialiste des questions européennes, a bien voulu nous répondre au sujet des relations entre l'UE et la Turquie.

Page 3

Le rendez-vous du Jazz



Patricia Barber
La célèbre chanteuse de jazz, Patricia Barber sera à Aya Irini le 5 octobre.

Page 11

Un sage des médias



Cüneyt Arcayürek
Écrivain et figure emblématique des médias turcs. Une vie consacré à l'étude et...

Page 5

Les vapeurs : les symboles d'Istanbul



Ahmet Paksoy, le directeur général d'IDO (Istanbul Deniz Otobüsleri) nous fait part des derniers développements dans les transports en commun maritimes à Istanbul.

Quel est le problème principal aujourd'hui à Istanbul ? À mon avis, c'est bien celui des transports en commun. Istanbul doit profiter de la mer et s'en servir. La flotte municipale servait à quoi auparavant ? Aux transports interurbains (effectuant sur de petites distances, de nombreuses rotations le plus rapidement possible). Par contre, les « deniz otobüsü (autobus maritimes) » répondent à un besoin totalement différent. C'est un moyen de transport confortable permettant de voyager sur

de longues distances. Il faut bien séparer les deux concepts. Nous avons voulu être efficaces dans les transports interurbains. Nous devons maintenant penser aux personnes allant tous les jours à leur travail, à leur école. Ces personnes prennent les vapeurs. Il fallait absolument investir dans les lignes urbaines, qui ont été confiées au secteur privé il y a 12 ans. Car le gouvernement ne s'en occupait plus. Il avait décidé de privatiser cette organisation alors que les transports en commun sont un service public. Ce sont les transports qui font d'une ville une ville. Avec des transports rapides et nombreux, les habitants peuvent régler leurs affaires bien plus vite, mais la circulation intense les en empêche le plus souvent. Il faut donc une planification. Les lignes urbaines font un pas important en ce moment avec l'intégration commune.

(lire la suite page 8)

Un peu d'histoire

Le sommet de Helsinki en décembre 1999 signait la candidature de la Turquie pour devenir membre à part entière de l'Union européenne. Sa candidature avait été refusée le 17 décembre 1989 par la CE pour des raisons économiques et démographiques, en masquant d'autres, d'ordre culturel et religieux : le gel des relations était inévitable. Les années 1990, ont vu réduire la place de la Turquie au profit d'éventuels pays d'Europe de l'Est. En dépit du Conseil d'association CE-Turquie confirmant l'égalité des critères pour tous les pays candidats, le sommet de Luxembourg de décembre 1997 prétextera un retard économique et des déficiences démocratiques pour l'écarter du champ européen. Dotée d'une économie compétitive, d'une société dynamique la Turquie offre des atouts non négligeables.



*Hüseyin Latif

La vie politico-sociale, depuis les réformes de Mustafa Kemal Atatürk, s'est modelée sur un principe d'eupéanisation. L'UE aurait tout intérêt à intégrer ce grand voisin et allié de l'OTAN pour qu'il puisse servir de modèle aux pays de la région. Son implication dans les Balkans occidentaux et l'évolution des relations gréco-turques sont des signes jouant en sa faveur. Son affermissement dans divers domaines intérieurs reste méconnu de l'opinion publique internationale. Dotée des caractéristiques essentielles d'un État moderne et laïc, le pays a su mettre en œuvre les réformes institutionnelles nécessaires à la démocratie et à l'État de droit, à l'image des pays européens. Les progrès réalisés pour intégrer l'UE lui sont un moteur de propulsion, devant servir au pays et à sa population. Le 3 octobre 2005 fera date dans les relations Turquie-UE 2005... La question est la suivante : qu'en ressortira-t-il ?

Yrd. Doç. Dr. Hüseyin Latif
Enseignant à l'Université de Beykent
Docteur de l'Université Sorbonne Nouvelle - Paris III

Beykoz : la porte du Bosphore

Nous avons rencontré Muharrem Ergül, le Maire de Beykoz. Il nous parle de son quartier, qui est pour lui le plus bel endroit d'Istanbul, de son histoire, de ses problèmes mais aussi de ses projets d'avenir.

Quelles sont les caractéristiques historiques et touristiques de Beykoz ?

Un des romanciers les plus connus de Turquie, Ahmet Mithat Efendi, a déclaré : « Le plus bel endroit du monde est la Turquie, le plus bel endroit de la Turquie est Istanbul, le plus bel endroit d'Istanbul est Beykoz, et le plus bel endroit de Beykoz est là où est ma maison. »

Beykoz possède une longue tradition historique : le quartier a été fondé il y a 2700 ans et a été le centre de plusieurs royaumes. Nous sommes à l'entrée du Bosphore, donc notre situation géopolitique est très importante. Le fait que de nom-

breuses ethnies soient passées par là en fait un centre pluriculturel. De nos jours, la Turquie est malheureusement mal connue à l'étranger. Cela vient de notre problème de communication. Si seulement votre journal avait existé il y a 30 ans, la situation ne serait peut-être pas la même. En effet, la Turquie est le carrefour de nombreuses influences. Nous avons coexisté avec les Grecs, les Juifs, les Arméniens, les Abkhazes, les Circassiens, les Géorgiens. Tous ces peuples vivaient dans la République de Turquie et en faisaient partie intégrante. Ils res-



pectaient l'unité nationale du pays. Nous devons redevenir cette société. L'Occident n'est pas comme cela, c'est Istanbul qui est le centre de la pluriculture. La preuve en est les multiples noms qui furent les siens. Car chaque civilisation qui est passée par là a marqué la ville, y a laissé des traces.

(lire la suite page 9)

Un voyage en Syrie



*Haydar Çakmak

Du 2 au 5 juillet 2005, nous, un groupe d'une soixantaine de personnes composé de professeurs et d'étudiants des universités d'Ankara, nous sommes rendus en Syrie, invités par les élèves de l'Université de Syrienne (Union Internationale des Étudiants Arabes). Nous avons visité les universités d'Alep, Hama et Lattaquié et

avons participé aux réunions organisées par leurs dirigeants. Ces réunions avaient pour objectifs de présenter les universités en question et de permettre aux étudiants et aux professeurs de faire connaissance. Les objectifs ont été atteints. De plus, le gouvernement syrien avait un autre but : ouvrir son pays à l'étranger et démontrer à l'opinion publique internationale qu'il n'est pas un État renfermé sur lui-même. En effet, les invitations n'avaient pas été envoyées qu'en Turquie et il nous a été confirmé que de nombreux visiteurs occidentaux et arabes avaient aussi été contactés.

Nous sommes bien obligés aujourd'hui de constater que Bachar El-Assad, tout comme son père avant lui, a entamé de profondes modifications en Syrie. Ce pays est aujourd'hui non industrialisé, avec des ressources agricoles insuffisantes, non intégré dans le système commercial international et en conflit avec de nombreux pays, dont les États-Unis et même ses voisins. Nous avons pu observer que le jeune président El-Assad donnait l'espoir à son peuple qu'il arriverait à changer l'image donnée par la Syrie au plan international et à améliorer ses relations avec les pays frontaliers. Bien que cela paraisse difficile au premier abord,

tout est lié à une seule décision d'El-Assad. Il est sûr que chambouler les lois, la politique, la bureaucratie, l'armée et les autres organisations influentes du pays, toutes habituées à un demi-siècle de système dictatorial, est un projet extrêmement compliqué. Mais la position immuable du président réussira à diminuer les protestations. L'opposition restante sera, elle, accueillie avec patience par les pays étrangers. Mais, pour cela, le gouvernement syrien doit démontrer sa bonne foi dans son projet. Pendant notre visite, nous avons été accueillis

avec beaucoup d'hospitalité et de sincérité. Mais, dans les prospectus qui nous ont été distribués, la ville turque de Hatay (Antioche) apparaît toujours située à l'intérieur de leurs frontières. Un État se considérant comme « grand » ne devrait pas faire ce genre d'erreur. Les États-Unis, la Russie, la Chine, l'Angleterre, la France, l'Allemagne,... lequel de ces pays proposerait une carte où des territoires étrangers seraient présentés comme lui appartenant ? Ceci est typique des mentalités obsolètes des régimes dictatoriaux et des États en régression, concept courant dans la littérature des relations internationales. On trouve dans tous les pays limitrophes de la Turquie des régions où les Turcs vivent en grand nombre. En Grèce, en Bulgarie, en Iran, même en Syrie, mais la Turquie

ne se permet pas pour autant un tel comportement. Il y va de la bonne entente entre voisins ! Les peuples de Turquie et de Syrie ont fait partie de la même nation pendant près de 500 ans. D'un point de vue religieux, nous sommes liés. Les Turcs aiment le peuple syrien. Ces relations

historiques nous ont ainsi permis de ne pas nous sentir à l'étranger pendant notre voyage. L'attente de tout peuple est de vivre dans un pays et dans une région où règnent la paix et la prospérité. Le rôle des gouvernement est d'appliquer des politiques promouvant la

Changer les lois, la politique, la bureaucratie, l'armée et les autres organisations influentes du pays est un projet extrêmement compliqué.

paix et mettant en commun les richesses, plutôt que celles dressant les peuples les uns contre les autres. Nous croyons sincèrement aux intentions pacifistes du jeune président El-Assad. Les vieilles polémiques datant de la guerre froide sont aujourd'hui oubliées. Déjà El-Assad a sincèrement construit le projet d'effectuer d'importantes réformes dans un futur pas si lointain.

À l'occasion de cet article, j'aimerais remercier l'Ambassade de Syrie à Ankara et tous ceux qui nous ont accueillis pendant notre voyage. Leur sincérité chaleureuse nous a profondément touchés.

*Dr. Haydar Çakmak
hcakmak@gazi.edu.tr

Professeur à l'Université de Gazi
Département des relations internationales



L'élargissement de l'UE et la question de la Turquie



*Mireille Sadège

Depuis la fin de la guerre froide et l'effondrement du régime communiste dans les pays de l'Europe de l'Est, la question de l'élargissement de l'Union et des nouvelles frontières de l'UE ne cesse d'être posée. Jusqu'où l'Union doit-elle s'élargir, quels sont les pays ayant vocation à y adhérer et avec quels critères d'adhésion ? L'obligation historique de l'Union à intégrer ces pays a rendu nécessaire le dernier élargissement en date de l'UE aux dix nouveaux pays de l'Europe de l'Est. À l'époque, l'adhésion de ces nouveaux membres n'a pas fait l'objet d'une grande polémique, bien que l'opinion publique européenne n'ait pas montré beaucoup d'enthousiasme. En fait, les craintes des citoyens européens s'expliquent par le

ralentissement économique et la montée du chômage de la zone Euro ce qui, à leurs yeux, rend difficile l'intégration de nouveaux pays membres. Aussi, pour la très grande majorité d'entre eux, l'élargissement de l'Union ne peut continuer de façon indéfinie. C'est dans ce contexte que s'est posée la question de l'adhésion de la Turquie à l'UE.

Que l'on soit « pour » ou « contre » son adhésion, la question de la Turquie suscite l'intérêt et laisse peu de gens indifférents en France. Aussi, à l'occasion des rendez-vous ponctuant le calendrier européen au sujet de l'adhésion de la Turquie, les médias français consacrent davantage d'émissions à ce pays. Mais une grande partie des programmes de télévision consacrés à la Turquie sont constitués de débats souvent houleux et partisans portant toujours sur les mêmes questions : l'identité culturelle, l'immigration, la religion... Le principal reproche que l'on peut faire à ces émissions est que les sujets sont traités souvent sommairement et de façon superficielle, en l'absence d'une véritable analyse de fond. Ainsi, le

souci d'audience des chaînes l'emporte souvent sur le désir d'objectivité d'un débat à caractère informatif et cela ne contribue qu'à renforcer les préjugés qui ne correspondent pas forcément à la réalité actuelle de ce pays.

En France, l'ouverture des négociations le 3 octobre est considérée comme l'entrée

définitive de la Turquie dans l'Union. Dans la réalité, il ne s'agit que du commencement d'un processus qui peut s'étaler sur 15 ou 20 ans sans oublier qu'au terme de celui-ci, la France prévoit un référendum sur l'entrée de la Turquie dans l'UE.

Autrement dit, il n'y a aucune certitude en ce qui concerne l'adhésion de ce pays à l'UE, même dans 15 ans. Mais hormis quelques articles dans la presse écrite, on n'entend nulle part dire que le début des négociations peut apporter à la Turquie une stabilité économique et politique favorisant son développement et lui permettant ainsi d'entreprendre les réformes nécessaires à sa démocratisation. Cela contribuerait aussi à la stabilité et à la paix dans une région très stratégique (renfermant les plus importantes réserves énergétiques

mondiales) mais également très instable. De plus, en agissant de la sorte, l'Union européenne démontrera que la guerre des civilisations n'a pas lieu d'être.

Très nombreux sont les Français qui visitent la Turquie, destination touristique par excellence, mais force est de constater qu'ils ont une profonde méconnaissance du rôle et de la place stratégique qui sont ceux de ce pays. Cette situation provient en partie du fait que la Turquie met davantage en avant ses atouts touristiques que ses atouts stratégiques sur la scène internationale. D'autre part, bien que le fondateur de la République turque, Mustafa Kemal Atatürk, se soit fortement inspiré de la France pour ses réformes et, qu'en 1963, au moment de la signature de l'accord d'association, de Gaulle ait évoqué la «vocation européenne de la Turquie», la France ne s'est jamais réellement intéressée à la Turquie.

* Mireille Sadège, journaliste,
Docteur en histoire des relations
internationales



L'ouverture des négociations avec la Turquie contribuerait à l'équilibre et à la paix dans une région très stratégique mais également très instable.

La Turquie et l'UE



*Hüseyin Kalaycı - Necdet Pamir

Hüseyin Kalaycı, expert au Centre de Recherches Stratégiques Euro-Asie (ASAM) et spécialiste des questions européennes, a bien voulu répondre à nos interrogations au sujet de relations entre l'UE et la Turquie.

Actuellement, on voit en Europe une forte opposition à la Turquie. D'après vous, qu'est-ce qui motive cette politique hostile ?

Tout d'abord, si l'économie européenne était prospère, l'opposition à la Turquie n'aurait pas autant de partisans, car l'Europe verrait notre pays comme une nouvelle opportunité d'ouverture pour son marché saturé. Parallèlement à cela, la France et l'Allemagne, les deux moteurs de l'Union, sont en stagnation économique. Le problème du chômage, irrésolu depuis des décennies et semblant aujourd'hui insoluble, fait que la Turquie est vue comme une source de main-d'œuvre importante, et surtout meilleur marché, prête à envahir les pays européens. Comme si la Turquie allait devenir membre à part entière demain, et que tout à coup, des millions de travailleurs turcs allaient déferler sur l'Europe. En fait, l'hostilité n'est pas dirigée uniquement vers la Turquie, mais vers tous les pays qui pourraient proposer une telle main-d'œuvre. Un autre débat créé par la candidature turque est celui de la nature « européenne » de l'Union. Deux éléments essentiels alimentent ce débat : l'Islam, et le fait que la Turquie a toujours été « l'autre » pour l'Europe. Si la Turquie devient membre à part entière, elle sera aussi le pays le plus influent de l'UE. Et cela fait peur aux Européens, ce que je ne peux pas leur reprocher.

La France, pour redevenir le centre d'influence européen, a cherché à intégrer des pays méditerranéens, ce qui la plaçait du côté de la Turquie. Pourquoi ce changement ?

Encore une fois, ce sont des causes économiques les responsables. La France a

investi de manière importante en Turquie. D'ailleurs, ceux qui ont investi chez nous ne s'opposent pas à l'adhésion de notre pays. Mais la France pense qu'à long terme de gros problèmes pourraient naître du chômage grandissant et des difficultés économiques internes. Et les politiciens

veulent un résultat rapide. Ceux qui promouvaient l'adhésion de la Turquie il y a trois mois ont retourné leur veste quand le sujet de Chypre a été soulevé. Tous ces comportements viennent d'après moi de cette exigence de résultats à court terme. Dans peu de temps, auront lieu des élections, et l'opposition à la Turquie rapporte des voix. Mais la France ne voudra jamais laisser les Anglais résoudre la crise européenne actuelle. Je pense que la crise de Chypre était une occasion pour la France de se confronter à l'Angleterre.

Au sujet de la Turquie, les Européens ne veulent pas prendre de risques. Même si le résultat peut être positif à long terme.

L'Europe s'est agrandie sans vraiment demander au peuple ce qu'il en pensait. Était-ce une erreur tactique ? Cela pouvait-il être évité ? Après la guerre froide, l'opinion publique s'est-elle éloignée du concept « d'Europe » ?

Je ne pense pas de cette manière. Il y a un problème en Europe : l'opinion publique est un phénomène prenant naissance dans le secteur public, mais un secteur public européen n'est pas encore apparu. Les débats au sujet de l'Europe sont restés limités aux questions de profits nationaux. Les développements n'ont donc pas eu lieu avec un sentiment d'identité commune ou de partage, mais dans un but de profits nationaux. Le projet de Jürgen Habermas d'un « citoyen constitutionnel » n'a pas été réalisé.

Située dans une région très instable, la perspective européenne contribuera à l'augmentation des investissements étrangers en Turquie et le pays pourrait en tirer profit.

Pourquoi l'Europe n'y est-elle pas arrivée ?

L'UE est un projet dépassant cette Europe où les identités nationales sont encore très présentes. L'objectif était de créer une fédération d'États dans laquelle les identités nationales

allaient petit à petit se fondre pour devenir une identité européenne. Mais tout ceci est resté trop abstrait.

On peut remarquer une polarisation en Europe. Quelles sont vos prévisions ? L'Europe va-t-elle se scinder en deux groupes, ou va-t-elle simplement changer de forme ?

Je ne pense pas qu'elle se divisera. Si la constitution avait été votée, les Accords

de Munich auraient été valables jusqu'en 2009. De plus, l'Europe permet à de nombreux pays, particulièrement dans les Balkans, de garder une politique pacifiste. Grâce à l'adhésion à l'UE, les groupes d'identité régionale comme les Basques ou les Flamands ont gardé un profil pacifiste. Tout ceci est très important, surtout pour les Balkans. L'UE est donc un projet important permettant d'éviter certains conflits, et il serait difficile de s'en passer aujourd'hui.

Mais avec les nouvelles adhésions, l'UE devrait passer à un système plus souple, où la part politique serait moins importante. Mais comme l'identité européenne n'est pas liée à une caractéristique ethnique, il faudrait intégrer des valeurs communes aux critères de Copenhague. Avec ces critères libéraux communs, l'UE pourrait se diriger non pas vers un État unique, mais vers une confédération plus souple et plus économique.

Que pensez-vous du processus d'union politique en Europe ? L'UE pourra-t-elle un jour avoir une politique étrangère commune ?

C'était l'un des objectifs de la constitution européenne. Il y a beaucoup de différences de mentalités, surtout en matière de politique étrangère. Auparavant, on ne parlait que peu de ce problème, car la France et l'Allemagne imposaient leur volonté, et l'Angleterre n'était pas vraiment considérée comme européenne. Mais avec ces nouveaux pays proches du Royaume-Uni, deux, voire trois groupes se sont formés. Ceci rend encore plus difficile l'intégration politique. Je ne pense pas que la France et l'Allemagne pourront garder leur influence avec ces nouveaux pays dans l'Union.

L'économie des nouveaux membres est prospère en ce moment. De ce fait, nous nous dirigeons vers une union où l'intégration politique se fera moins importante. Mais la réelle faiblesse de l'Europe, c'est son impossibilité à mettre en place une politique étrangère commune, et ce particulièrement au sujet d'une potentielle défense européenne commune. Alors que l'Europe cherche toujours à faire office de contrepoids face aux États-Unis, on voit la Russie, la Chine et l'Inde se faire de plus en plus présentes. Si l'Europe avait été capable de parler d'une seule voix sur des sujets comme la guerre en Irak, les États-Unis ne pourraient pas se permettre d'agir à leur guise comme ils le font. Hélas, une telle unité semble encore bien utopique pour le moment.

D'après-vous, l'Europe pourra-t-elle rapidement devenir un bloc uni ?

Non, pas rapidement. Car trop de problèmes internes à l'Europe restent à régler. C'est la première fois qu'on rencontre autant d'appréhensions : l'UE va-t-elle se démanteler ? Qu'advient-il de nous ? Cette instabilité empêche d'élaborer une politique efficace. Si votre

politique étrangère n'est pas cohérente, le monde entier ne vous prend pas au sérieux. De toute façon, avant de devenir aussi puissante, l'Europe doit prendre des décisions importantes.

Quelle est l'importance du 3 octobre ?

L'ouverture des négociations pour l'adhésion de la Turquie à l'UE est évidemment un développement très important. Car, pendant cette période, même si les aides financières resteront limitées, la situation politique en Turquie se stabilisera.

Le problème de la Turquie est qu'elle est située dans une région très instable. Avec une perspective européenne, on peut s'attendre à ce que les investissements étrangers en Turquie augmentent rapidement. Et le pays pourrait en tirer profit. Certaines sections des négociations devraient permettre à la Turquie de se rapprocher des standards européens et d'acquiescer des valeurs plus universelles. Tout ceci ne peut être nié, mais j'ai une approche moins optimiste de la chose. Si la Turquie n'obtient pas son adhésion à la suite de ces négociations, cela deviendra un lourd handicap pour le pays. En ce moment, la question qui est sur toutes les lèvres est : « les Turcs seront-ils finalement membres ou non ? » Pourrait-on vraiment motiver le pays pendant toutes ces négociations si une adhésion n'était pas présentée comme une récompense ? Il vous sera demandé des actions qui ne vous feront pas plaisir, qui ne seront pas faites dans une optique de profit à court terme. Vous pouvez les réaliser si vous savez qu'elles aboutiront à votre adhésion, mais pourquoi les entreprendre si

elles ne doivent servir à rien ? Cette indécision ruine la motivation nationale. Et pour finir je pense que si la situation économique en Europe ne s'améliore pas, la Turquie n'obtiendra pas les résultats espérés de ces négociations. Si l'Europe continue à stagner, les

demandes envers la Turquie vont augmenter. Le sujet le plus important ici est la standardisation européenne. Ces derniers temps, l'UE demande beaucoup plus aux nouveaux candidats qu'elle ne le faisait auparavant. Et elle demande encore beaucoup plus de la Turquie. Il va se créer alors un déséquilibre en Europe, car on y assiste à une déstandardisation. C'est à mon avis dangereux et problématique, car il y va de la crédibilité de l'Union.

** Hüseyin Kalaycı est le spécialiste de l'EU à l'ASAM. Necdet Pamir est le coordinateur général de l'ASAM.*

Propos recueillis par Mireille Sadège, Bilge Demirkazan

L'UE est un projet important permettant d'éviter certains conflits, et il serait difficile de s'en passer aujourd'hui.

Les négociations en vue de son adhésion à l'UE devraient permettre à la Turquie de se rapprocher des standards européens et d'acquiescer des valeurs plus universelles.



le Parlement européen

« L'occidentalisation », du roman ottoman à l'Union européenne



*Şeyda Başlı

Jusqu'aux développements économiques, militaires et politiques du XVII^e siècle, l'Empire ottoman n'était aucunement influencé par la culture européenne. Mais les événements de ce siècle vont être à la source de grands changements dans la structure sociale et culturelle de l'Empire pendant les deux siècles suivants et inciteront la cour du sultan et les savants à entamer de nombreuses réformes. Pendant la période du Tanzimat, la littérature et la politique de l'époque étant étroitement liées, les romans d'alors ont joué un rôle important dans les débats à propos de ces réformes.

Les réactions face à l'occidentalisation, qui ont atteint leur apogée à la parution du Tanzimat fermi en 1839, ressemblent d'une manière intéressante à celles que l'on peut observer de nos jours à propos de l'adhésion de la Turquie à l'Union européenne. Les trois points de vue différents exprimés par les romanciers ottomans du XIX^e siècle à propos de cette occidentalisation ressemblent étrangement aux réactions d'aujourd'hui face aux critères de l'U.E. Au XIX^e siècle, les deux extrêmes, l'opposition complète et l'admiration totale, étaient accompagnés d'une pensée mitigée de synthèse de la technique européenne avec la culture ottomane. Les débats actuels sur les limites que l'on doit appliquer ou non quant aux sacrifices à effectuer dans l'objectif d'adhérer à l'Union rappellent beaucoup ces trois points de vue.

Les bases de l'opposition à l'occidentalisation au XIX^e siècle reposaient sur l'inadaptabilité des nouveautés européennes à la culture ottomane, ce qui se conclurait par une perte de puissance pour l'Em-

pire. Dans son roman *Turfanda mı yoksa Turfa mı?* (*Primeur ou bien sans valeur?*), Mizancı Murat met en valeur les différences radicales entre les deux cultures en utilisant la métaphore du mariage. Alors que les personnages liés aux coutumes ottomanes restent fidèles à des vertus telles que le mariage, la fidélité, l'amour et le respect, les personnages d'inspiration européenne

sont des exemples de perversion et tombent dans l'adultère, le mensonge et la luxure.

L'autre approche extrême s'exprime par une envie d'occidentalisation sans même chercher à s'interroger sur le bien-fondé des valeurs adoptées. Les personnages utilisant quotidiennement une langue étrangère, modernisant leur garde-robe en l'occidentalisant et adoptant un mode de vie basé sur la consommation sans pourtant prendre en compte les développements philosophiques qui étaient à la base du développement européen sont considérés comme « faux » ou, comme le dit Şerif Mardin, « extrêmes ».

Une des caractéristiques de ces personnages appelés les « snobs à l'occidentale » est que le plus souvent ils perdent à la fois leur fortune et leur personnalité en dépensant sans réfléchir pour s'occidentaliser, et le plus souvent pour des femmes. Un des meilleurs exemples de « snob à l'occidentale » est le personnage de Monsieur Bihruz (Bihruz Bey) dans le roman *Araba Sevdası* (*l'Amour des voitures*), écrit en 1875 par Mahmut Ekrem. Il y est expliqué dans une langue ironique le processus destructeur par lequel passe M. Bihruz pour finalement arriver à perdre non seulement sa fortune, mais aussi sa conscience et sa capacité d'analyse face au monde. Bihruz Bey est donc un exemple de critique extrême de l'occidentalisation.

Pendant la période du Tanzimat pourtant, l'approche la plus en vogue était cette synthèse des cultures, la technologie euro-

péenne et la pensée ottomane, défendue par des auteurs comme Şinasi, Namık Kemal ou Ahmet Mithat. Cette synthèse était donc basée sur une importation de technologies occidentales qui, sous le contrôle des valeurs morales ottomanes, auraient permis à l'Empire de regagner sa puissance perdue. Mais les auteurs défendant cette position n'ont jamais perdu de vue que l'occidentalisation pouvait mettre en danger le mode de vie ottoman et faire trembler ses valeurs séculaires. La seule solution face à ce danger était de mettre en pratique ce processus guidé par ces valeurs. De cette manière, les comparaisons entre les personnages ayant subi une « bonne » occidentalisation ou une « mauvaise » ont fleuri, et les personnages de « snobs à l'occidentale » sont devenus l'exemple même de « mauvaise » occidentalisation.

L'un des exemples les plus typiques de ce genre de comparaison est le roman *Felâtnun Bey ile Râkım Efendi* (*Monsieur Felâtnun et Monseigneur Râkım*) que Monseigneur Ahmet Mithat a écrit en 1875. Il y est décrit le manque d'éducation, la paresse, la stupidité, la passion pour l'habillement et la prodigalité du personnage de « snob à l'occidentale » du livre, M. Felâtnun. Celui-ci met les livres en français, qu'il ne sait pourtant pas lire, sur les étagères de son salon, dépense beaucoup pour s'habiller comme les mannequins des revues de mode européennes et mène une vie de débauche avec des actrices de théâtre étrangères. À la fin du roman, il se voit forcé de quitter Istanbul après avoir gaspillé la fortune de son père. De l'autre côté, on voit Monseigneur Râkım, un personnage cultivé, travailleur, stable et poli. Tout son entourage, et particulièrement les Occidentaux, l'admire et il commence à leur donner des cours de littérature ottomane. Orphelin

de naissance, Monseigneur Râkım récolte les fruits de son travail acharné à la fin du roman en se retrouvant à la tête d'une immense fortune.

À partir du début du XX^e siècle, on peut voir se multiplier les personnages « à l'occidentale » dans les romans de la période de Servet-i Fünun (le Trésor des sciences). Dans les romans *Aşk-ı Memnu* (*le Bonheur de l'amour*) de Halit Ziya Uşaklıgil (1900) et *Eylül* (*Septembre*) de Mehmet Rauf (1900), les « snobs à l'occidentale », critiqués pendant toute la période du Tanzimat, étaient mis en avant. En effet, les héros de ces romans, par leur côté occidentalisé, montrent

des ressemblances avec les personnages sus-cités. Mais, d'un autre côté, les personnages du Tanzimat qui représentaient la « bonne » occidentalisation ont disparu. Cela revenait à détruire ces dissensions dans le concept d'occidentalisation, en ne montrant que des personnages qui admiraient les valeurs européennes. De cette manière, des romans comme *Huzur* (*la Paix intérieure*) ou *Tutunamayanlar* (*Ceux qui ne peuvent s'accrocher*) ont mis en place tout au long du XX^e siècle une crise d'identité nationale en valorisant les idées occidentales.

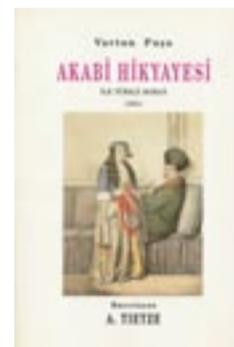
Ces débats à propos de l'occidentalisation dans les romans ottomans éclairent un peu plus les réactions dues à l'approche de la date fatidique du 3 octobre. Même si la période concernée semble aujourd'hui lointaine, elle permet de mieux comprendre le processus de création des préjugés interculturels entre la Turquie et l'Europe. Il y a beaucoup à apprendre dans cette littérature sur la manière de se comprendre entre les deux pôles des négociations qui vont débiter dans si peu de temps...

*Şeyda Başlı

est Doctorante à l'Université de Bilkent

Les réactions face à l'occidentalisation, en 1839, ressemblent à celles que l'on peut observer de nos jours à propos de l'adhésion de la Turquie à l'UE.

Les trois points de vue sont : l'opposition complète, l'admiration totale, et une pensée mitigée de synthèse de la technique européenne avec la culture ottomane.



LIVRES
FRANÇAIS

EFY KITABEVI

Librairie française

Nous vendons également les livres d'Oxford.

Istiklal Caddesi, Emin Nevruz Çikmazi No. 18
Beyoglu, Istanbul. Tél. 0212 251 01 77

Pour vos insertions publicitaires
et demande d'abonnement :
contactez-nous au
0 216 550 22 50.

BizimAvrupa

Gazetemizde yayımlanan yazıların Türkçelerini

www.bizimavrupa.com

da okuyabilirsiniz.

Le doyen des journalistes politiques



Cüneyt Arcayürek* et Mireille Sadège

Cüneyt Arcayürek : écrivain et figure emblématique des médias turcs, il a consacré sa vie à l'étude et à l'analyse de la vie politique de ce pays....

D'après vous, l'Europe est-elle nécessaire à la Turquie ?

Depuis l'époque du Tanzimat, la Turquie a toujours eu cet objectif : devenir européenne. C'est comme si devenir membre de l'Union européenne allait résoudre le problème du chômage ou même allait permettre à l'humanité de trouver un remède au cancer. Mais rien ne va se passer. Les gouvernements européens sont divisés : certains s'opposent catégoriquement à la Turquie, alors que d'autres semblent être partisans de son adhésion. C'est un paradoxe, car l'opinion publique ne veut pas de la Turquie, mais les politiciens en comprennent l'utilité pour assurer la sécurité européenne et pour leur ouvrir la porte de l'Asie Mineure. C'est une situation complexe. Les négociations vont commencer le 3 octobre, mais personne ne sait quand elles vont aboutir. Les prévisions étaient tout d'abord à dix ans, puis à quinze ans. Hier le Premier ministre autrichien a parlé de vingt ans. À mon avis, rien ne se passera avant 2030. Ils font tout ce qu'ils peuvent pour laisser la Turquie en dehors de l'Europe. Ils préféreraient nous accorder un partenariat privilégié pour nous aider dans les secteurs où nous en avons besoin, tout en nous maintenant à l'extérieur de l'U.E. Ils ont raison sur un autre sujet : un pays de 70 millions d'habitants deviendrait le deuxième pays à avoir le plus de voix au Parlement européen. Pourquoi l'UE souhaiterait-elle une telle situation ? C'est cela la vraie appréhension. L'Islam n'est qu'un prétexte. Ils utilisent tous les arguments possibles pour s'opposer à la Turquie. L'Islam influence évidemment leur décision, mais ce n'est pas à mon avis le facteur principal. Et ceux qui souhaitent l'adhésion de la Turquie la souhaitent pour sa situation géopolitique.

Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, la Turquie cherche à se rapprocher de l'Europe. Pourquoi n'arrive-t-elle pas à s'imposer ?

Parce que les Européens nous connaissent

mieux que nous ne nous connaissons nous-mêmes ! Est-ce que quelqu'un a expliqué clairement aux Turcs ce qu'il adviendra lorsqu'ils deviendront européens ? Le chômage diminuera-t-il ? Non, au contraire, avec une adhésion complète, ce sont les travailleurs allemands qui viendront travailler en Turquie. Les entreprises turques sauteront alors sur l'occasion d'engager de la main-d'œuvre qualifiée. Déjà à l'époque du Tanzimat, l'Empire ottoman était sous-développé par rapport à l'Europe, à cause de facteurs tels que la religion ou la qualité de vie. De son côté, l'Europe prenait alors des longueurs d'avance dans l'armement et la culture. Aujourd'hui, nous cherchons à les rattraper en les attirant dans notre pays pour qu'ils nous fassent profiter de leur expérience. Et eux, croyez-vous qu'ils vont nous attendre patiemment ?

Vous connaissez très bien la politique en Turquie. Comment sommes-nous passés de la situation des années 1950 à celle d'aujourd'hui ?

L'instauration de la démocratie n'est pas si facile. C'est une question de culture, d'éducation. Pendant des siècles, les Turcs avaient à leur tête un homme aux pleins pouvoirs. Puis est arrivé Mustafa Kemal, un des personnages les plus importants du siècle dernier, qui a aboli ce pouvoir monarchique pour fonder une république. Il a essayé par deux fois d'installer la démocratie, sans y arriver. Finalement, la Turquie s'est vue forcée de passer à un régime démocratique pour pouvoir faire partie de l'ONU. Puis ce fut İnönü, qui a été au pouvoir lors du passage au bipartisme. Le facteur religieux a commencé à se faire sentir en politique dans les années 1950. Certains prétendent aujourd'hui que même Atatürk souhaitait qu'il existe des formations pour les imams. Évidemment qu'il le voulait... fonder cinq ou dix centres de formation pour imams, comme cela ils auraient été bien formés. Être européen n'est pas si facile, instaurer la démocratie non plus.

L'armée turque a une spécificité : elle se fait le porte-parole de la laïcité et de la démocratie. Comment expliquez-vous cette situation ?

L'armée a toujours eu une place importante en Turquie. Les janissaires, l'armée ottomane, se révoltaient et faisaient tomber les sultans. Aujourd'hui encore, elle est capable de coups d'État. L'armée d'Atatürk est évidemment une armée républicaine et laïque. C'est ce qui est le plus

logique. Quel parti présent au gouvernement pourrait se dresser contre la laïcité ? Ils prétendent donc la défendre. Et puis, si vous ne le faites pas, les Européens vous étiquetteront comme « fanatique religieux » et vous mettront à la porte. D'un autre côté, ils ne peuvent critiquer Atatürk. Même si le peuple turc se mettait à ne plus croire en lui, il a été accepté par le monde entier. Atatürk et la laïcité sont deux piliers indestructibles.

Certains pensent que vos propos sont antidémocratiques...

Ma vision des choses est qu'il faut d'abord faire ce que nous pouvons pour la Turquie, puis, si cela nous est profitable, nous pourrions dire « oui » à certains concepts. Mais certaines personnes vous disent qu'il ne faut pas toucher à l'Europe. La Turquie est en passe de réussir son développement, a-t-elle été aidée par l'Europe ? Non, elle s'est élevée à ce niveau par ses propres moyens. Depuis les réformes d'Atatürk, la Turquie a fait beaucoup de chemin pour en être aujourd'hui à un niveau où elle

Si nous pouvons profiter des courants culturels venant de l'UE, profitons-en. Mais cela ne doit pas revenir à accepter toutes leurs conditions.

pourrait être comparée aux pays européens sur de nombreux points. Est-ce l'Europe qui a réalisé ces progrès ? Non, c'est la Turquie, seule. Si la Turquie a pu autant réaliser sans l'aide de l'Europe, pourquoi en aurait-elle besoin dans le futur ?

Si nous pouvons profiter des courants culturels venant de l'UE, profitons-en. Mais cela ne doit pas revenir à accepter toutes leurs conditions.

Comment sont les relations entre la Turquie et les États-Unis ?

Les États-Unis sont nos amis, nos alliés !!! Si vous vous penchez sur l'histoire politique de la Turquie, vous verrez que les États-Unis sont les amis de la Turquie tant que les actions de celle-ci leur profitent. Sinon, ils s'empressent de se dresser contre elle. C'est ce qui s'est passé pour Chypre. Quand les relations avec l'UE sont au beau fixe, il peut apparaître un semblant d'opposition face aux États-Unis, mais la Turquie ne pourra jamais se dresser contre eux.

Elle l'a pourtant fait lors de la guerre en Irak.

Les Américains avaient déjà amené leurs navires dans les environs d'Iskenderun alors que les accords étaient encore loin d'être signés. Une telle signature aurait fait que 50 000 à 100 000 soldats américains auraient été présents sur le sol de Turquie. Comment aurions-nous pu accep-

ter une chose pareille ? Les Américains ne repartent pas des lieux où ils se sont installés. Malgré tout, le gouvernement était d'accord pour leur donner la permission, mais l'accord n'est pas passé à l'Assemblée. Je m'en étonne encore aujourd'hui, mais il est vrai que les pressions du CHP et les dissensions internes de l'AKP ont été des facteurs importants.

Mais qui donc peut être un allié pour la Turquie ?

Elle-même. Premièrement, il faut une stabilité politique, et ce n'est pas possible avec eux. Deuxièmement, il faut améliorer l'économie du pays. Quand nous serons un pays puissant pour nous-même, si la Turquie continue son développement démocratique, ce sont eux qui lui courront après.

Et que pensez-vous du Moyen-Orient ?

À mon avis, la politique turque dans cette région est loin d'être efficace. La raison en est qu'elle n'a pas les moyens d'appliquer la politique qu'elle devrait.

La Turquie pourra-t-elle, comme vous l'avez dit, devenir « un pays puissant en lui-même et s'imposant au monde entier » ?

Non. La Turquie veut absolument faire partie des courtisans d'une autre puissance. Quand sa situation se détériore, elle se réfugie vers les États-Unis. Mais elle ne peut pas faire la même chose avec l'UE car l'Europe ne veut pas intégrer la Turquie. En 1963, ils nous ont proposé de signer des accords qui auraient fait de nous un membre de l'Union. Ils en avaient alors besoin car, à cette époque, l'Europe était un groupe d'États comprenant cinq pays en difficulté et ne sachant pas comment il allait évoluer.

Pourriez-vous commenter la hausse des ventes du journal Cumhuriyet ?

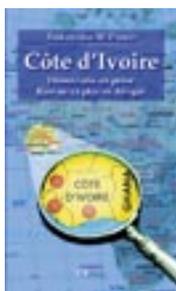
Cette hausse vient de ce que c'est le seul journal qui essaie d'écrire la vérité. Nous ne prétendons pas tout faire pour le mieux, mais au moins nous essayons. Nos informations sont vraies. Nous n'avons pas de patron. Nous sommes nos propres patrons.

Propos recueillis par Mireille Sadège & Bilge Demirkazan

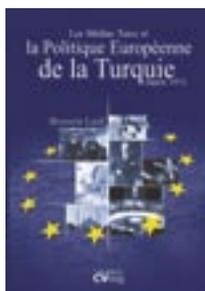
*Qui est Cüneyt Arcayürek?

Né à Ankara en 1928, il a fait ses débuts dans journalisme à « Ulus », l'organe de presse du CHP, en 1947. Il a travaillé pour de nombreux journaux, dont Hürriyet pendant un certain nombre d'années. Si l'on exclut la période où il a exercé la fonction de Conseiller Principal à la Présidence, Cüneyt Arcayürek écrit depuis 1985 pour le journal Cumhuriyet.

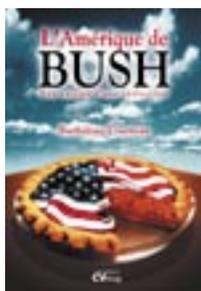
Aux Éditions CVMag



« Côte d'Ivoire, Démocratie en peine Rien ne va plus en Afrique », 240 pages, par Bakayoko M. Pasco, 25 euros.



« Les médias turcs et la politique européenne de la Turquie », 504 pages, par Hossein Latif, 29 euros.



« L'Amérique de Bush, les enjeux d'une réélection », 300 pages, par Barthélémy Courmont, 14 euros.



« JavouéTout, Confession contemporaine », 148 pages, par Daniel Latif, 14 euros



« La France et la Turquie dans l'Alliance atlantique », 314 pages, par Mireille Sadège, 22 euros

L'économie non déclarée en Turquie



*Selda Atik

Sujet d'actualité depuis les années 1990 en Turquie, les débats sur l'économie non déclarée battent leur plein ces derniers temps. La publication officielle du budget public de l'année 2005 et le fait que le niveau

espéré n'ait pas été atteint en sont les raisons principales.

L'économie non déclarée est définie comme les activités non enregistrées et qui ne sont pas incluses dans les calculs du revenu national, tout au moins d'une manière classique.

D'une autre façon, l'économie non déclarée est celle qui ne figure pas sur des documents officiels, qui reste secrète. Cette économie est liée à deux facteurs :

Actuellement en Turquie, seules 40,5 livres sur 100 sont imposées.

d'une part, les suppléments de prix dus aux impôts, aux taxes et aux charges sociales ; et, d'autre part, toutes les opérations réalisées dans un cadre illégal. Il ne faut pas oublier de mentionner aussi la main-d'œuvre non déclarée, celle représentée par les travailleurs au noir, particulièrement difficile à calculer.

Comme dans tous les pays en voie de développement, ce type d'économie nuit fortement à la Turquie. Le respect porté au pays s'en voit diminué, précisément à une période où tous les regards sont dirigés vers lui. De plus, on peut y voir aussi l'un des obstacles majeurs au bonheur des citoyens,

de par le non-respect des règles destinées à protéger leurs droits.

À côté de ce problème social, les pertes économiques qui en résultent sont loin d'être négligeables. La diminution

du Produit National Brut a atteint 5 % cette année, bien au-dessus des prévisions. Cela crée des difficultés à attirer des entreprises prêtes à effectuer des investissements

étrangers directs, qui pourraient pourtant faire augmenter la main-d'œuvre active, faisant diminuer par la même occasion le taux de chômage. Une de ces difficultés est le taux élevé des taxes et des charges sociales. Tant que ces problèmes ne seront pas résolus, les investissements locaux et étrangers n'augmenteront pas en volume, et la solution au chômage croissant sera toujours aussi lointaine.

À ce sujet, le Comité de Spécialistes Comptables du ministère des Finances a mis en évidence certains résultats frappants dans son rapport fiscal de l'année 2004 : seules 40,5 livres sur 100 sont imposées, ce qui fait que pour les 6 139 713 milliards de livres turques déclarées, 8 999 395 milliards de livres ont été blanchies. Quant à la main-d'œuvre non déclarée, la situation n'est pas différente : d'après le D'YE (Institut Public de Statistiques), 48,9 % des 20,8 millions de personnes actives en Turquie travaillent au noir.

Des révisions du système d'imposition et une volonté politique ferme sont indispensables afin d'éradiquer cette économie non déclarée.

La première question qui vient à l'esprit face à un tel tableau, c'est évidemment de trouver une solution. Les points sur lesquels il faudrait insister pour éradiquer cette économie

non déclarée sont des révisions du système d'imposition et une volonté politique ferme.

- Le système d'imposition turc n'est pas en accord avec le système « d'économie de marché », il faut

donc le revoir.

- Il faut revoir les coûts de la main-d'œuvre car, en faisant diminuer le travail au noir, la compétitivité nationale augmentera proportionnellement.

- Une volonté politique ferme doit être exprimée et des décisions radicales doivent être prises.

* Selda Atik, Chercheur à l'Université de Hacettepe, École supérieure de Sciences Sociales

Un pas de géant dans la privatisation : TÜPRAŞ



*Eda Bozköylü

Les privatisations ont commencé en Turquie en 1984 quand l'État a fait passer sous la responsabilité d'entreprises privées la fin de la construction de certains complexes ou la rénovation totale d'autres. En

1985, les actions de 243 organisations, 22 complexes non terminés, 198 immeubles, 6 autoroutes, les deux ponts du Bosphore, 89 complexes terminés, 6 ports, les droits de licence des jeux de hasard et les stations de contrôle automobile ont fait l'objet d'une procédure de privatisation.

Encore aujourd'hui, 30 organisations sont dans cette situation, dont 27 dans un programme bien précis. 21 de ces organisations ont 50 %

L'Administration de Privatisation recevra cette année 200 millions de dollars de profits supplémentaires grâce à TÜPRAŞ.

(YTL) a provoqué un choc sur les cours de la Bourse. L'index a bien failli dépasser les 34 000 points.

Mais pourquoi donc la privatisation de TÜPRAŞ est-elle si importante pour l'économie de la Turquie ?

La privatisation de cette entreprise stratégique, dont 35 % des actions sont publiques, est très importante. Car, en plus d'être une des sources de revenus les plus importantes pour l'État dans le cadre des privatisations, TÜPRAŞ est une société dont l'influence pèse sur les équilibres économiques du pays. Ses prix influencent en effet directement l'inflation, et sa position dominante et son approvisionnement sont étroitement liés à la sécurité nationale.

La clôture du dossier si attendue s'est opérée le lundi 12 septembre 2005 et 51 % des actions du géant turc des raffineries de pétrole ont été vendus pour le prix record de 4,14 milliards de dollars au partenariat Koç-Shell.

Le Comité de la concurrence va, dans un mois, donner son avis sur les positions du groupe Koç-Shell et des deux autres ayant fait une offre, le partenariat Indian Oil-Çalık et le groupe Oyak. Puis il faudra attendre encore un délai d'une semaine pour obtenir la signature du Haut-Comité de Privatisation, avant de pouvoir appeler les sociétés concernées pour la signature des contrats, préparés suivant les échéanciers de financement qui leur auront été donnés. L'Administration de Privatisation recevra cette année 200 millions de dollars de profits supplémentaires grâce à TÜPRAŞ.

TÜPRAŞ avait déjà été vendu il y a un an et demi pour 1,9 million de dollars, mais l'adjudication avait été annulée. Avec une politique de développement stable et la hausse des prix du pétrole, la valeur de

TÜPRAŞ est montée jusqu'à 4 milliards de dollars, ce qui a ravivé l'économie du pays. Avec ce rachat, la valeur totale de TÜPRAŞ sur le marché a atteint les 8,11 milliards de dollars.

D'un autre côté, les milieux du secteur énergétique ont fait remarquer que le fait que la partie publique de la plus grande société de Turquie ait été rachetée a réconforté l'opinion publique et que les

10% obtenus par le groupe Shell, partenariat anglo-hollandais, permettront un apport d'expérience et de technologie non négligeable. Mehmet Savran, P.-D.G. de TÜPRAŞ dans les années 1987-1991, à l'époque de Turgut Özal, a précisé que la société qui aura racheté TÜPRAŞ deviendra l'entreprise dominante dans le secteur énergétique de la Turquie.

D'après Savran : « TÜPRAŞ est un monopole, il n'y a rien de plus important que de contrôler toute la phase précédant la distribution du pétrole. Celui qui l'achètera deviendra le maître de l'énergie en Turquie ». Encore d'après Savran, la raison pour laquelle les demandes de rachat de TÜPRAŞ ont été plus importantes que lors de la vente précédente sont que peu de raffineries ont été créées depuis, que chaque raffinerie a une capacité bien déterminée et que les prix du pétrole augmentent continuellement.

La structure du consortium ayant effectué l'offre la plus avantageuse pour TÜPRAŞ est la suivante : The Shell Company of Turkey : 0,10%, Opet : 3%, Aygaz : 7%, Shell Overseas : 9,90% et Koç Holding : 80%.

Les groupes Koç et Shell, partenaires pour 90 %, sont pourtant encore de nos jours, sur le marché turc, deux entreprises concurrentes. Avec leurs 600 stations-service, Opet et Shell seront dorénavant présents

aussi dans le processus de raffinage. Avec ce rachat de la seule raffinerie de Turquie, elles pourront effectuer la distribution de produits pétroliers, mais aussi de produits pétrochimiques

comme le polystyrène ou le caoutchouc. Par ailleurs, le directeur général de Shell Turquie a précisé que, bien que sa société soit minoritaire dans le rachat des actions TÜPRAŞ, elle mettra en commun

son expérience en la matière, acquise grâce aux 55 raffineries leur appartenant, et fera donc aussi office de conseiller technique.

* Eda Bozköylü, Chercheur

À propos de TÜPRAŞ

Société performante même pendant les périodes difficiles, TÜPRAŞ est apparue quand İPRAŞ (la Raffinerie de Pétrole d'Istanbul S.A.), fondée en 1961, s'est vue transformée en TÜPRAŞ le 25 octobre 1983. Sa capacité de raffinage est passée de 17,2 millions de tonnes de pétrole brut par an lors de sa fondation à 32 millions de tonnes par an aujourd'hui.

De nos jours, TÜPRAŞ représente 86 % de la capacité totale de raffinage de la Turquie. La société possède par ailleurs une infrastructure parfaite et une situation logistique adaptée à l'importation de produits pétroliers comme le pétrole brut ou le LPG. Grâce à toutes ces caractéristiques, TÜPRAŞ possède la cinquième plus grande capacité de raffinage d'Europe.



ALSTOM-Turquie

ALSTOM a pour activité la conception, la construction et les services d'entretien des produits et systèmes utilisant les dernières technologies, nécessaires pour la production d'énergie et son transport. Aujourd'hui, 25 % des centrales productrices d'énergie à la surface du globe ont été construites par ALSTOM. Ses trains circulent sur tous les continents. D'autre part, le design et la construction du train le plus rapide, ainsi que du métro automatique à la plus grande capacité du monde lui sont aussi dus. ALSTOM construit par ailleurs les plus grands navires au monde, tels que le Queen Mary 2, le plus grand navire de croisière à ce jour. Avec ses 69 600 employés répartis dans 70 pays différents, ALSTOM a atteint un chiffre d'affaires d'environ 16,7 milliards d'euros en 2004. Rencontre avec le Président de l'une des plus grandes sociétés françaises, qui nous parle des atouts que représente la Turquie pour son entreprise.

Depuis quand le groupe ALSTOM se trouve-t-il en Turquie ?

Depuis 1950, ALSTOM est présent en Turquie. Notre principale fonction à cette époque était de fournir aux Chemins de Fer turcs les véhicules nécessaires. Pendant les années 1970 et 1980, la société s'est développée dans le secteur énergétique. Ce sont les équipements d'ALSTOM qui ont été utilisés dans la réalisation des barrages de Keban et d'Atatürk. Comme exemples actuels de projets dans le secteur de l'énergie, nous pouvons citer la centrale thermique de Çan et les centrales hydroélectriques de Deriner et d'Ermenek. De plus, les centrales déjà construites en Turquie bénéficient d'une maintenance

assurée par notre société. Notre dernière réalisation dans les transports en commun a été le métro d'Istanbul.

Comment avez-vous participé à ce dernier projet ?

Nous prenons généralement en charge un projet depuis les études préliminaires jusqu'à la remise des clés finale. Mais, dans des cas particuliers, nous pouvons aussi simplement fournir du matériel pour des projets dans les domaines de l'énergie ou des transports en commun. Nous avons acquis le pré-agrément pour la deuxième étape du Projet Marmaray (tunnel sous le Bosphore).

Dans ce projet précis, nous en sommes à finaliser notre offre concernant la rénovation, l'électrification et la signalisation des lignes de banlieue Gebze-Haydarpaşa et Sirkeci Halkali.

Pourquoi ne participez-vous pas aux appels d'offres des Chemins de Fer turcs ?

Les conditions du Comité d'appel d'offres publiques ne correspondent pas aux critères de notre société. En fait, la législation turque dans ce domaine ne prévoit pas de limitation concernant les pénalités de retard, les dédommagements liés aux pertes directes et indirectes et l'incertitude quant à la date d'entrée en vigueur du contrat rend impossible toute présentation d'offre à cet appel. Si vous suivez les développements des appels d'offres, vous verrez qu'aucun des concurrents sérieux d'ALSTOM ne s'y est intéressé.

Les entreprises qui veulent prendre part à ce marché acceptent-elles ces conditions ?

Ce sont le plus souvent des entreprises européennes de taille moyenne ou des sociétés du Moyen-Orient. Cela montre qu'elles ont décidé de prendre ces risques.

Sans ces entreprises, la Turquie changerait-elle la législation des appels d'offres de marchés publics ?

À mon avis, un effort est déjà fait dans ce sens. Nous avons le même problème

La dernière réalisation d'ALSTOM dans les transports en commun a été le métro d'Istanbul

dans le secteur de l'énergie, mais quand des entreprises acceptent ce type de lois, il devient difficile de les modifier.

Quelle position occupe ALSTOM-Turquie dans le classement mondial, d'après sa taille ?

La Turquie est un marché important pour ALSTOM. Maintenant, tout dépend de ce que vous appelez sa taille. Nous n'avons pas d'usine de production en Turquie, mais ce pays reste important et nos ventes y sont assez bonnes, même si cela peut changer à tout moment.

Pourriez-vous nous parler des projets d'ALSTOM relatifs à l'énergie ?

ALSTOM a, jusqu'à aujourd'hui, travaillé dans le but de développer la capacité de production d'énergie de la Turquie. Pour donner quelques exemples, les centrales hydroélectriques de Keban et d'Atatürk sont d'excellentes références. En ce moment, ce sont les centrales hydroélectriques de Deriner et d'Ermenek qui sont au centre de nos travaux. La Turquie représente vraiment un marché important pour ALSTOM dans le domaine des centrales hydroélectriques. Quant à la partie thermique de la production d'énergie, nous travaillons actuellement sur les centrales d'Afsin Elbistan A, d'Hamitabad et enfin de Çan.

Combien d'employés travaillent pour ALSTOM en Turquie ?

Nous avons une équipe-noyau de 20 à 25 personnes en Turquie, qui s'occupent de la direction, de la vente, de l'entretien et de la commercialisation de nos produits. Le nombre total de nos employés varie suivant nos projets. En ce moment, 150 employés travaillent sur le site de Çanakkale. Mais ce nombre peut augmenter facilement selon les projets qui nous sont confiés.

Avez-vous des projets pour l'avenir ? Allez-vous continuer dans les mêmes secteurs ou diversifier vos activités ?

Nous ne comptons pas nous lancer dans d'autres secteurs. Nous allons donner encore plus d'importance au secteur hydroé-



*George Thwaites

lectrique, car nous y attendons davantage de productivité pour 2008-2009. De nos jours, l'énergie produite suffit à la Turquie, mais celle-ci devra forcément faire de nouveaux investissements dans les années à venir, et je prévois pour l'instant cette échéance pour 2008-2009.

Et si la législation des appels d'offre des Chemins de Fer Turcs change d'une manière qui vous convienne ?

C'est un point très important, et qui concerne aussi le secteur de l'énergie. Mais comme aucun appel d'offres n'a encore été planifié dans ce dernier secteur, personne n'en a parlé. Le gouvernement, tout comme les organisations avec lesquelles nous sommes en relations, le sait et je pense qu'il fera ce qu'il faut pour trouver une solution au problème.

Si une crise éclatait entre la France et la Turquie, cela influencerait-il la position et les activités d'ALSTOM ?

Un dialogue existe entre les gouvernements des deux pays. C'est une très vieille tradition et nous ne pouvons la nier. Mais il est évident que si des problèmes politiques survenaient entre la France et la Turquie, ALSTOM s'en verrait influencé. Si une crise éclatait, nous le sentirions, mais j'espère sincèrement que cela n'arrivera pas, car la Turquie est un marché important, très profitable pour de nombreuses entreprises françaises.

**Le Président d'ALSTOM-Turquie
Propos recueillis par
Mireille Sadège & Bilge Demirkazan*

- EN BREF - EN BREF - EN BREF - EN BREF - EN BREF - EN BREF

THOMSON - Le groupe français cède son activité de fabrication de tubes cathodiques au groupe indien Videocon au prix de 240 millions d'euros.

TÜPRAŞ - Après avoir racheté 14,76 % de TÜPRAŞ il y a 6 mois et étant encore en négociations pour Galataport, les frères Ofer ont pour nouvel objectif les Acéries Ereğli.



ERDEMİR - La vente d'Erdemir reportée en octobre. La vente massive des actions publiques de Erdemir, représentant 49 % des actions de la compagnie, se conclura par la réception des dernières offres le 26

septembre puis par une vente aux enchères durant la première semaine d'octobre. 13 investisseurs, dont 8 étrangers, ont pour l'instant obtenu la pré-attestation de capacité d'investissement nécessaire pour effectuer une offre. Ces investisseurs ont la possibilité de créer des consortiums entre eux ou avec d'autres sociétés.

FMI - La Turquie, alors qu'elle vient de signer le 19e stand-by avec le FMI, est le deuxième pays le plus endetté envers ce même fonds. Avec le Brésil en première place, les dettes de la Turquie se montent aujourd'hui à 17,8 milliards de dollars.

LE GROUPE UZAN - La vente des sociétés du Groupe Uzan qui a été mis sous la responsabilité du Fonds d'Assurance de Dépôts d'Épargne (TMSF) va s'effectuer jusqu'à la fin de l'année. Avec Telsim en tête de liste, les 9 compagnies de construction, les 7 radios, les 2 chaînes de

télévision et le journal du groupe Uzan intéressent de nombreuses sociétés turques et étrangères.



DÉCALAGE EUROPE/ETATS-UNIS.

- Entre 1980 et 2000 la croissance américaine a dépassé celle de l'Europe de 0,9% par an en moyenne. Le différentiel a atteint 1,4% entre 1992 et 2005. L'Europe a mal vécu les débuts de la mondialisation. Ainsi la révolution des technologies de l'information n'atteint que tardivement l'Europe (en 1998). L'innovation est devenue essentielle pour la croissance. Tant que la zone euro n'innovera pas suffisamment, sa productivité et son potentiel de croissance resteront faibles. L'Europe souffre d'un manque d'investissement et a besoin de financiers capables d'accompagner des projets de long terme. Les entreprises, elles

profitent de bas taux d'intérêt et leur trésorerie est aujourd'hui abondante, mais la faiblesse de la consommation européenne les pousse à chercher à l'étranger des projets d'investissement plus rentables.

CARREFOUR - Numéro deux mondial de la grande distribution, et numéro un en Europe, a annoncé l'acquisition des activités à Taiwan du britannique Tesco, et la cession à ce dernier de ses activités en République Tchèque et en Slovaquie.

On constate en France un essoufflement du concept des hypermarchés et une montée en puissance du hard discount. Carrefour a décidé de se renforcer sur ce segment. Le groupe a acquis en juillet 2005 la chaîne de hard discount Penny Market (101 magasins dans le nord de la France).



Les vapeurs : les symboles d'Istanbul



*Ahmet Paksoy

(Suite de la page 1)

Si vous faites attention, vous remarquerez que dorénavant, lorsque l'on parle de transports maritimes, c'est IDO qui vous vient à l'esprit, et non pas une multitude de société en compétition. Nous avons arrêté les transports en « deniz otobüsü » sur les courtes distances car il n'y a plus aujourd'hui de compétition entre ceux-ci et les vapeurs.

Puis nous avons réalisé les projets que nous avons pour les transports à Istanbul et, en quatre mois, nous avons vu une augmentation de 30 % du nombre de voyageurs. Auparavant, 150 000 voyageurs prenaient les lignes urbaines contre 195 000 aujourd'hui. Qu'a donc fait IDO dès son arrivée dans ce secteur ? Des services plus efficaces dès la première minute. Nous avons donné beaucoup d'importance à l'informatisation. Nous sommes obligés d'utiliser les technologies modernes. Les gens font à présent leurs courses sur Internet. C'est pourquoi nous devons nous aussi aller à leur rencontre. Aujourd'hui, nos ventes sur Internet ont vu une hausse considérable de 26,1 %. Nos ventes WAP aussi ont augmenté. Notre central d'appel a été renouvelé. Dorénavant, si vous appelez le 444 4 436, quelqu'un vous répondra immédiatement. Là aussi, une augmentation des ventes de 83,8 % a été remarquée.

Nous allons intégrer les transports maritimes aux lignes de tramway et de métro. C'est alors que les lignes maritimes seront vraiment utilisées.

L'année dernière, 127 000 billets ont été vendus par téléphone, pour 258 000 cette année. Cela veut dire que si vous offrez au citoyen un certain confort, il se fait lui-même demandeur de ce confort. Si nous créons un système performant, les ventes vont forcément augmenter

aussi. En 2006, nous ouvrirons la ligne Istanbul-Bursa en ferry. Durée du trajet : une heure.

En 1994, les « deniz otobüsü » ont apporté à la ville un nouveau concept de transports en commun plus rapides et les lignes de ferries furent créées. À partir de 1994, les lignes de Bandırma et Yalova ont été mises à la disposition des voyageurs, élargissant le réseau à la mer de Marmara. Maintenant le réseau des lignes maritimes va profondément changer. Nous allons intégrer les transports maritimes aux lignes de tramway et de métro. C'est alors que les lignes maritimes seront vraiment utilisées. Dans les six prochains mois, au maximum dans un an, de merveilleux changements attendent les Stambouliotes.

En fait, avoir une augmentation de 40 000 voyageurs par jour en quatre mois, c'est énorme. L'année dernière, les « deniz otobüsü » avaient battu leur record de voyageurs transportés. Nous avons augmenté la flotte de 70 à 80 %, et le nombre de voyageurs de 40 %. Cet été, nous avons encore vu le nombre de voyageurs augmenter de 10 %, pour une augmentation de la flotte de 30 %. Le pourcentage de remplissage des bateaux aussi a augmenté de 9 %. Nos objectifs stratégiques pour les 5 ans à venir restent réalistes : 8 à 9 % d'augmentation des transports maritimes en général.

Les beautés d'Istanbul ne se comptent pas, mais certaines sont devenues réellement symboliques, comme les vapeurs par exemple. Aujourd'hui, le nom d'Istanbul rappelle les paysages du Bosphore et ses navires. Notre responsabilité sociale et culturelle est de les préserver. Des quais en ruines sont-ils dignes d'une métropole ? Dès notre prise en charge de la situation, nos différents groupes de travail se sont mis au travail. Parfois nous avons fait très peu de choses et parfois nous avons rasé certains embarcadères pour les reconstruire en totalité. C'est un véritable héritage que nous avons entre les mains. Nous devons faire vivre, faire connaître ce symbole d'Istanbul. Pour cela, nous avons associé le concept moderne d'un embarcadère à celui des anciens quais en bois. Il en sera de même avec la flotte, un de nos groupes de travail a un projet en cours qui sera réalisé avant la fin de l'année. Lorsque l'on parle de nouveau projet, les gens pensent automatiquement que les vapeurs vont être remplacés par des « deniz otobüsü ». Je le répète : nous n'allons pas installer des « deniz otobüsü » ! Nous allons juste renouveler. Allez jeter un coup d'œil au site Internet www.sirketihayriye.com. Vous verrez les bateaux qui ont disparu. Personne ne s'en est inquiété. Nous avons racheté 32 vapeurs. Où sont passés les autres ? La flotte d'Istanbul est vieille de plus de 30 ans mais depuis 1989,

Dorénavant, lorsque l'on parle de transports maritimes, c'est IDO qui vous vient à l'esprit.

elle n'a pas été renouvelée.

Demandez aux habitants d'Istanbul ce qui a changé depuis que nous gérons les transports. Vous entendrez toujours que depuis que IDO est intervenu, tout est plus beau, plus propre, plus confortable et moins cher. Nous sommes une société visionnaire. Nous n'utilisons pas de peinture toxique, mais de la peinture au silicone, car IDO n'utiliserait jamais des matières interdites par les règlements de l'Union européenne. Nous allons utiliser les mêmes peintures pour les vapeurs. Les essais ont commencé. Quand nous avons décidé de ne plus utiliser de peintures toxiques en 2004, nous avons aussi pensé à la faune marine. La peinture étanche que nous utilisons, appelée Karana, n'est pas toxique pour

les animaux. Notre objectif est d'atteindre le niveau de l'Europe. C'est pour cela que tous ces changements vont être appliqués aux vapeurs.

Et enfin, les personnes handicapées ne peuvent toujours pas, pour l'instant, monter dans les vapeurs. Mais nous adaptons les embarcadères pour permettre à ces personnes de voyager sans avoir à être aidées. Nous donnons une importance capitale à la sécurité. Nous avons pensé à la sécurité à la fois sur les bateaux et dans les embarcadères. Les gens doivent arriver à faire confiance à IDO, nous devons les faire sourire. C'est pour cela que de nombreux projets sont en voie de réalisation.

*Ahmet Paksoy
est le Directeur Général d'IDO



La couleur d'Istanbul ...

Ce matin, j'ai observé depuis la fenêtre d'un vapeur reliant Kadıköy à Beşiktaş la couleur d'Istanbul. À l'instant où un autre bateau est passé tout près, j'ai longuement contemplé la mer bouillonnante, le jaune, le blanc et les panaches noirs de fumée.

En face de moi se présentaient la majesté de la Mosquée Bleue, la splendeur de Sainte-Sophie et la solitude des tours d'Haydarpaşa. Alors que je buvais mon thé, j'ai entendu de nombreuses personnes déclarer que la dernière transformation d'Istanbul, qui a déjà tant changé ces vingt dernières années, serait la mise hors service des vapeurs.

Sur la mer agitée, des mouettes se battent pour un emballage en plastique.

Ce matin, j'ai dû changer mon itinéraire pour aller prendre le bateau à cause d'une meute de chiens errants. Je vais dans peu de temps monter dans un des dolmuş jaunes aux aspects de minibus et je me souviens alors des dolmuş de mon enfance : des Plymouth, des Chevrolet, des Buick aux bandes en damier... Les anciens chauffeurs d'Istanbul en parlaient comme des « 48, 50 ou 52 », pour leur année de production. Pendant les années 70, tout le monde disait que ces voitures traînant leurs nombreuses années derrière elles allaient changer. Dans les années 80, comme partout, de grands changements ont eu lieu : les moteurs ont changé, on est passé au diesel. Puis les dolmuş et les taxis jaunes sont

arrivés. Les Chevrolet, les Plymouth, les Skoda ont soudain disparu. Comme si les années 1948, 50 ou 52 avaient été jetées loin dans le passé. Qui sait ? Peut-être certaines lames de rasoir que nous utilisons sont-elles des modèles de 1952...

Les rues sont si pleines qu'on arrive à peine à s'y déplacer. Partout, on rencontre une vague humaine, que ce soit à Beyoğlu, à Bakırköy ou à Kadıköy. Auparavant, il n'y avait qu'un quartier de Mahmutpaşa, qu'un seul Eminönü ou Tahtakale. Aujourd'hui, chaque quartier est devenu un Mahmutpaşa, un Eminönü ou un Tahtakale...

Un jour, « l'Indépendante » est venu faire naufrage devant Haydarpaşa. La mer a

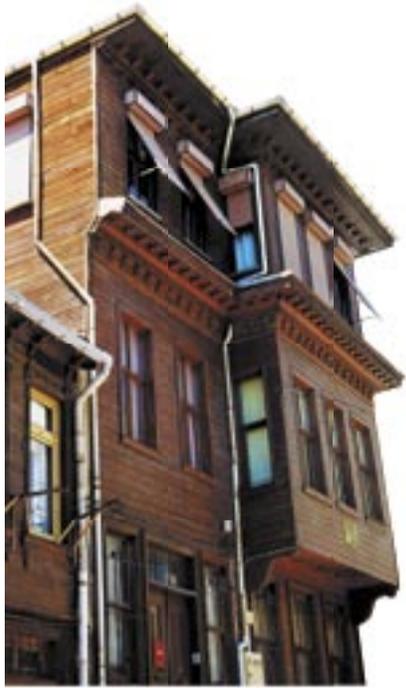
été polluée, les plages de Moda, Fenerbahçe, Caddebostan, Süreyya et Tarabya ont fermé. Puis nos acteurs de cinéma ont cessé de s'embrasser et de flirter dans les films.

Les commissaires moustachus de nos quartiers ont disparu. Les gardiens, eux, avaient déjà rendu l'âme avant même de prendre leur retraite, pour cause de pauvreté.

Et maintenant la lumière du vieux réverbère qui nous éclaire depuis des années est devenue un sujet de conflit entre la municipalité et une compagnie d'électricité au nom changeant tous les trois ou quatre mois. Bravo à toi, le FMI...

Hüseyin Latif

Beykoz : la porte du Bosphore



(Suite de la page 1)

Quels sont les problèmes de Beykoz ?

À partir du XV^e siècle, quand on a commencé à pouvoir se déplacer facilement le long du Bosphore, Beykoz est devenu un lieu de villégiature. C'est un des quartiers les plus étendus d'Istanbul. Puis, au XIX^e siècle, un complexe industriel s'est installé à Beykoz, alors que le Bosphore aurait dû échapper à cette industrialisation envahissante. Ici ou là, on peut trouver des usines à des endroits peu adaptés. En dix ans, trois usines ont fermé. En résultent deux conséquences. Tout d'abord, un problème d'emploi. Car Beykoz accueillait auparavant beaucoup d'émigrants venant d'Anatolie. Ces arrivées ont cessé ces dernières années. La solution à ce problème réside dans la construction de complexes touristiques et culturels. Ensuite, notre quartier a été déclaré patrimoine naturel. Nous ne pouvons plus toucher aux bâtiments, ce qui constitue évidemment un risque potentiel en cas de séisme, car de nombreux immeubles ont besoin d'être rénovés. De plus, nous avons un réel problème de transport. Nous essayons de le régler par voie terrestre, mais ça ne pourra se faire qu'en utilisant aussi des voies maritimes. Nous devons utiliser davantage les possibilités offertes par la mer. Ce sont donc les problèmes d'emploi et de transports, plus l'impossibilité de rénovation immobilière qui constituent les difficultés majeures de Beykoz.

Les problèmes d'emploi et de transports, plus l'impossibilité de rénovation immobilière constituent les difficultés majeures de Beykoz.

Pourquoi n'arrivez-vous pas à régler les problèmes de transports ?

Nos habitants n'en ont pas envie. Ils demandent plutôt des autobus. Il y a quelques années, une ligne de vapeurs passant par Beykoz avait été mise en service. Mais comme personne ne l'utilisait, elle a été rapidement fermée.

Que peut-on manger à Beykoz ? Du poisson, j'imagine...

Notre quartier est bordé par la mer d'un côté, les jardins et la forêt de l'autre. Vous pouvez trouver du poisson frais à Beykoz tout au long de l'année, ce qui est rare, même hors de Turquie. Vous trouverez aussi en toute saison des fruits et des légumes frais. De plus, le restaurant municipal interdit que les poissons soient congelés. Nous n'offrons à nos clients que des produits locaux. Jadis, la restauration professionnelle n'existait pas ici. Mais, ces cinq dernières années, bien manger est devenu une véritable valeur culturelle à Polonezköy, Cumhuriyet Köyü, Avlu Feneri Köyü, Poyrazköy, Anadolu Kavağı et Beykoz. De plus, nous avons d'importantes sources d'eau douce.

Nous avons été les premiers en Turquie à prendre sur le budget de la municipalité pour aider les écoles.

Vous avez cité le problème du chômage. Quels sont vos projets pour y faire face ?

Le secteur de la pêche est assez dynamique ici et peut se développer. Nous possédons aussi de nombreux ouvriers verriers. Mais l'usine de verrerie a fermé. Nous préparons aujourd'hui un projet de 270 000 dollars qui a pour objectif de donner du travail aux hommes et femmes entre 18 et 35 ans (45 pour les hommes). Nous allons leur apprendre à travailler le verre et les financer pour qu'ils ouvrent des ateliers. Nous comptons accueillir environ 250 personnes, mais nous avons déjà eu du mal à en inscrire 75. Le projet va durer 18 mois.



Parlons un peu de sport, et du club sportif de Beykoz. Où en est-il ?

Notre équipe de basket-ball est en première ligue, l'équipe de football en troisième ligue. Les plus anciens habitants de Beykoz sont tous des sportifs. Moi-même, par exemple, j'ai pratiqué le football en professionnel. J'ai de plus joué au basket-ball, au volley-ball et pratiqué l'aviron. Tous ceux de mon âge faisaient du sport, sans exception. Et nous essayons toujours d'en pratiquer le plus possible.

Avez-vous d'autres projets dont vous voudriez parler ?

Nous recensons les personnes importantes, les artistes, les scientifiques de notre histoire. Nous organisons aussi des programmes de commémoration d'artistes locaux ou étrangers. Et puis, nous avons les devoirs routiniers d'une municipalité, comme rendre Beykoz plus européen. Par exemple, quand j'ai parlé de pluriculturalisme, j'ai oublié de citer Polonezköy. Aujourd'hui encore, les descendants des immigrants polonais arrivés ici il y a 142 ans parlent polonais. Ils sont chrétiens et pratiquants. Nous cherchons à mettre en valeur Polonezköy, c'est pourquoi nous avons contacté plusieurs villes en Pologne, pour un possible jumelage.

Nous aidons énormément les organisations pédagogiques. Nous avons été les premiers en Turquie à prendre sur le budget de la municipalité pour aider les écoles. Nous avons par ailleurs créé le chenil le plus grand et le plus moderne de Turquie.

Avez-vous des maison avec vue sur la mer que l'on pourrait acheter à bas prix pour les rénover ?

Évidemment. Nous avons des monuments historiques de deuxième classe, la plupart avec vue sur la mer. Tant que votre rénovation reste dans le cadre des lois, il n'y a aucun problème.

Aidez-vous ce genre d'investissements ?

Nous les souhaitons même ! Les infrastructures sont là. Que les gens viennent acheter, nous les aiderons dans leur projet, dans leur rénovation.

Qui est Muharrem Ergül ?

Né en 1945 à Trabzon, il est actuellement Maire de Beykoz, après avoir exercé les fonctions de Secrétaire Général de la Municipaux de la ville d'Istanbul et de Directeur des Théâtres de Ville de la Municipalité d'Istanbul.

Les vapeurs des lignes urbaines



*Kenan Göçer

Les vapeurs aux dents de nacre du Bosphore ont pendant un demi-siècle transporté un nombre de personnes au moins égal à la population de la Turquie, et fait se rencontrer des millions d'amants.

La mairie d'Istanbul, cherchant pourtant à rester dans les traditions en projetant de construire un pont à poutres sur la Corne d'Or, un derviche géant à Sivriada et des statues de Fatih le Conquérant à Haydarpaşa, est prête à transformer la ville en une cité américaine ou une métropole des Émirats arabes dans la Baie de Bafra, en éliminant peut-être l'un des plus importants symboles stambouliotes. Les grands noms ayant participé au Congrès Mondial d'Architecture en juillet 2005 ont déclaré que les bateaux étaient l'un des éléments les plus importants dans la silhouette de la ville. Si quelques-uns des vapeurs des XIX^e et XX^e siècles, traversant le Bosphore depuis 166 ans,

C'est depuis la Tour de Galata que l'on goûte le mieux le plaisir de regarder les vapeurs aller et venir.

avaient été conservés, la ville aurait hérité d'un immense trésor. Changer les vapeurs d'Istanbul par des catamarans trois fois plus chers, sans lumière, mis au point pour les pays nordiques, revient à essayer de changer les pieds d'un footballeur pour qu'il joue mieux.

Beaucoup des habitants d'Istanbul imaginent que les vapeurs sont tous identiques, comme les autobus ou minibus de la ville. Bien au contraire, chacun d'eux a sa propre identité et des caractéristiques différentes. Par exemple, le bateau Paşabahçe, du fait de sa différence avec les vapeurs classiques.

Paşabahçe est un bateau à l'esthétique différente, et cela peut se remarquer juste en le caressant des yeux, sans même rechercher une caractéristique structurale particulière. Il a une odeur différente, car construit en grande partie en bois. C'est encore aujourd'hui le bateau le plus vieux et le plus rapide de la flotte. Avant tout, il est unique... Car les autres bateaux, même les plus beaux, ont forcément un jumeau. Par exemple, la seule différence entre les deux magnifiques navires Fenerbahçe et Dolmabahçe se situe dans leurs ancres, respectivement noire et blanche. Maltepe est identique à Suadiye. Seuls ces deux vapeurs ont leur cheminée placée devant le mât. C'est depuis la Tour de Galata que l'on goûte le mieux le plaisir de regarder les vapeurs aller et venir.



La Galerie Artist : Promouvoir les artistes turcs dans le monde entier



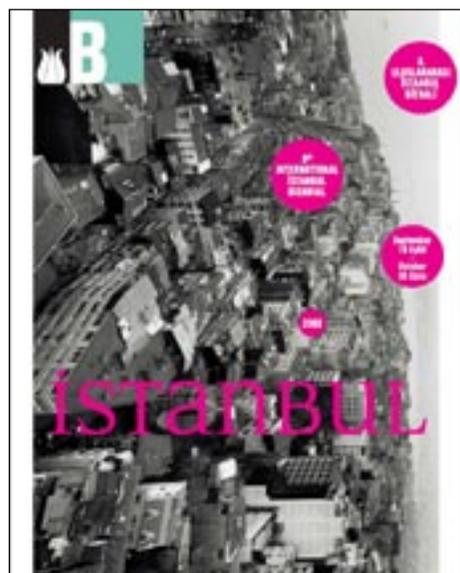
*Dağhan Özil

Depuis combien de temps la Galerie Artist existe-t-elle ?

La Galerie Artist a vu le jour en avril 1986 à Ankara avec l'exposition de Burhan Doğançay. Nous allons fêter nos vingt ans l'année prochaine. D'une manière générale, nous avons cherché à respecter la vision avant-gardiste de notre projet, mais il y a eu des périodes où nous en avons dévié légèrement. Depuis la fondation, nous avons cherché à protéger le trait contemporain. Il y a trois ans, nous avons présenté une exposition à Berlin, exposition que nous avions prévue tout d'abord pour Paris. Nous exposons là-bas des artistes internationaux. Nous y apportons aussi des artistes turcs et, en contrepartie, nous fai-

La biennale artistique et culturelle

La neuvième « Biennale Internationale d'Istanbul », organisée par l'Association d'Art et de Culture d'Istanbul (İSKV) a commencé le 17 septembre et se terminera le 30 octobre. Sept lieux différents sont dédiés à cette organisation. Cette biennale, qui rassemble les œuvres de 53 artistes et groupes d'artistes internationaux sous le thème « d'Istanbul », est devenue aujourd'hui une gigantesque plate-forme artistique moderne.



sons connaître des artistes étrangers en Turquie. Nous travaillons en majorité avec des Belges et des Allemands, mais aussi quelques Américains et des Italiens. Notre espace ici affiche sur 2000 m² et est constitué de 7 salons. Il est considéré comme le plus grand espace employé uniquement comme galerie en Europe, et il se place dans les cinq premiers dans le monde. Les artistes étrangers venant en Turquie s'adressent dorénavant à nous en priorité.

Mais notre infrastructure ne peut pas les accueillir tous. Pour notre vingtième anniversaire, nous avons fait un grand pas dans notre objectif international, et j'espère bien que pour notre vingt-cinquième année, le monde entier nous connaîtra. De plus, nos efforts communs avec nos directeurs pour fusionner avec l'Europe ont enfin donné des résultats. Nous avons été acceptés à la FIAC, du 6 au 10 octobre. Nous sommes une des 156 galeries participant à cet événement extrêmement important dans notre secteur. On peut dire que nous faisons donc partie des 156 meilleures galeries du monde. Pensez donc qu'au total environ 3000 galeries avaient postulé !



Reyvan Somuncuoğlu

Si je ne me trompe pas, vous êtes ingénieur en physique. Pourquoi vous êtes-vous lancé dans le métier de mécène ? C'est à la fois coûteux et demande beaucoup de travail ainsi que de patience...

Vous avez tout à fait raison : le métier de mécène ne rapporte pas beaucoup, et pourtant nous travaillons 24 heures sur 24, vous pouvez en être sûre. J'ai travaillé avec les meilleurs peintres de Turquie et je suis celui qui a vendu le plus d'œuvres dans ce pays. Mais si j'avais fait un autre métier, ma situation financière actuelle aurait été bien différente. La presse et l'édition ne rapportent pas beaucoup non plus. Mais nous sommes arrivés à quelque chose de concret en vingt ans. Même pendant les crises, alors que tout le monde faisait faillite, nous projetions de nous agrandir. Je vois

les prochaines années comme une période euphorique, car Istanbul est candidat pour devenir un centre artistique. Ce siècle sera le siècle des Turcs. Cela fait cinq ans que nous nous y préparons. Au siècle dernier, aucun artiste turc n'a laissé de traces ou inscrit son nom de manière indélébile dans l'histoire de l'art. Vous ne pourrez voir les œuvres d'un peintre ou d'un sculpteur turc dans aucun musée du monde. Mais la Turquie ne va pas continuer à être absente de l'art au XXI^e siècle.

Quelles sont les différences entre les galeries à l'étranger et en Turquie ?

Ici, le secteur est encore très nouveau. Aujourd'hui, un client sait que s'il nous achète une œuvre au lieu de l'acheter directement à l'artiste, il peut nous la revendre pour le même prix.

Parlez-nous de la collection de la Galerie Artist.

Nous avons en ce moment un très large éventail d'œuvres. Notre collection atteint de nos jours 2000 œuvres, sans compter les esquisses, les imprimés et les statues.

Les œuvres sont en très grande majorité des œuvres contemporaines, et 10 % sont étrangères. Mais nous voulons équilibrer notre collection dans les cinq prochaines années jusqu'à ce qu'une moitié soit turque, l'autre étant composée d'œuvres étrangères.

Comment devient-on artiste ? Quels sont les critères définissant un artiste ? Et comment donnez-vous une valeur concrète à une œuvre ?

Il faut prendre en compte un facteur très important pour les artistes encore vivants : dans 30 ans, cette œuvre aura-t-elle vu sa valeur augmenter ou baisser ? À quoi est-ce lié ? Comme auparavant, une œuvre voit sa valeur varier en fonction de l'auteur et de la présentation. Une œuvre nue, hors-contexte, ne se vendrait peut-être pas si bien. La valeur d'une œuvre nue ne change pas avec le temps, de toute façon sa valeur n'est jamais intrinsèque. Il faut donc essayer d'anticiper ce que devien-

dront les œuvres lorsque leurs auteurs ne seront plus.

*Dağhan Özil
est le Directeur de la Galerie Artist



Jan Fabre

LA FIAC

La Galerie Artist présentera ses œuvres lors de la Foire Internationale d'Art Contemporain (FIAC) de Paris du 6 au 10 octobre. Les artistes présentés seront : Ilya Kabakov (1933, Russie), Richard Serra (1939, San Francisco, États-Unis), Panamarenko (1940, Anvers, Belgique), Jan Fabre (1958, Anvers, Belgique), Ömer Uluç (1931, Istanbul, Turquie).



Ömer Uluç



Paris à travers l'objectif du photographe Muammer YANMAZ

www.muammeryanmaz.com

15^e FESTIVAL DE JAZZ D'AKBANK



5 OCTOBRE / MUSÉE DE SAINTE-IRÈNE

20h30 / Patricia Barber Quartet

12-15 OCTOBRE / SALLE DE CONCERT CEMAL REŞİT REY

mercredi 12 octobre / 20h30 / Trio

Abdullah Ibrahim

jeudi 13 octobre / 20 h 30 /

Orchestre Italian Instabile

vendredi 14 octobre / 19h30 / Quintet

Dave Holland

vendredi 14 octobre / 21h45 / Orchestre

Spanish Harlem

samedi 15 octobre / 19h30 / Trio Tord

Gustavsen

samedi 15 octobre / 21h45 / Henry

Threadgill's Zooid

5-15 OCTOBRE / BABYLON

mercredi 5 octobre / 22h / Chicago

Underground Quartet

jeudi 6 octobre / 21h30 / Flanger

vendredi 7 octobre / 23h / İlhan

Erşahin's İstanbul Sessions

samedi 8 octobre / 20h / Tuna Ötenel

Band

samedi 8 octobre / 23h30 / Rigmor

Gustafsson & The Swedish Jazz Trio

dimanche 9 octobre / 19h30 / Clarinettes :

Oğuz Büyükberber, Michael

Moore et Hüsnü Şenlendirici

/ 21h00 / Barana & Co

lundi 10 octobre / 20h / Şenol

Küçükyıldırım & Aydın Esen / 22h00 /

Free Key Trio

mardi 11 octobre / 20h / The Happy

Dog Project / 22h / Quartet Petrov,

Khalifé, Spassov, Hadzimanov

mercredi 12 octobre / 21h30 / Henry

Grimes, Marilyn Crispell, Andrew Cy-

rille

jeudi 13 octobre / 21h30 / Troublema-

kers Live

vendredi 14 octobre / 23h / Soweto

Kinch

samedi 15 octobre / 23h / Spanish Har-

lem Orchestra

8 OCTOBRE / CENTRE DE SPECTACLES YENİ MELEK

/ 22h / Nils Petter Molvær / 23h30 /

Mongolian Jet Set

15 OCTOBRE / CENTRE DE SPECTACLES YENİ MELEK

/ 22h / TOSCA Dwell Dell Sound System

Tour

5-15 OCTOBRE / CENTRE D'ART ET DE CULTURE D'AKBANK

jeudi 6 octobre / 19h / Davul

Öncülüğünde Ornette

vendredi 7 octobre / 15h / European Jazz

Network - séminaire / 17h00 / European

Jazz Network - séminaire

samedi 8 octobre / 14h / Seda Binbaşgil

- conférence

/ 19h30 / Randıman Kakara Trio

mari 11 octobre / 17h / Marilyn Crispell

- atelier

mercredi 12 octobre / 19h30 / Hakan

Başar Quintet « Creative Force Project »

jeudi 13 octobre / 19h30 / Saadet Türköz

Duo « Song Dreaming »

vendredi 14 octobre / 19h30 / Soyut

Boyut

samedi 15 octobre / 14h / Şahin During

« Latin Percussion Workshop »- atelier

/ 17h30 / Paolo Damiani Band « Rito-

mello »



Le plus beau jour d'un amoureux d'Istanbul
24 septembre 2005

Baucoup de bonheur à Müjde et Kasım

Envie de faire passer une publicité dans nos pages ? Contactez-nous au 0 216 550 22 50.

Bulletin d'abonnement (Turquie)

Pour recevoir chez vous Aujourd'hui la Turquie, veuillez remplir et renvoyer ce coupon à l'adresse indiquée en précisant le nombre d'exemplaires.

11 numéros : 40 € Turquie 20 numéros version PDF : 15 €

Abonnement de soutien pour les entreprises 11 numéros

Le kit de 50 exemplaires 300 €

Prénom : Nom :

Adresse :
.....

Ville : Code postal : Pays :

N° de téléphone :

Email :

Date :/...../.....

Signature :

Mode de paiement (rayer la mention inutile) :

- chèque (à l'ordre de Bizimavrupa Yay. Ltd)

- virement Yapi Kredi (n° de succursale : 0217-0 Moda İstanbul

n° de compte en euros : 3005115; en YTL : 1008772)

Bizimavrupa Yayıncılık Ltd. - Moda Cad. No:77 D.3 - 34 710 İstanbul - Turquie

Tél: 0 216 550 22 50 - Fax: 0 216 550 22 51 - Email: alaturque@alaturque.com alt 6

Bulletin d'abonnement (Europe)

Pour recevoir chez vous Aujourd'hui la Turquie, veuillez remplir et renvoyer ce coupon à l'adresse indiquée en précisant le nombre d'exemplaires.

11 numéros : 80 € 20 numéros version PDF : 15 €

Abonnement de soutien pour les entreprises 11 numéros

Le kit de 50 exemplaires 600 €

Prénom : Nom :

Adresse :
.....

Ville : Code postal : Pays :

N° de téléphone :

Email :

Date :/...../.....

Signature :

Mode de paiement (rayer la mention inutile) :

- chèque (à l'ordre de CVMag)

- virement bancaire à l'ordre de Les Editions CVMag - Credit Lyonnais

n° de compte 30002 Paris Bonne Nouvelle 00467 0000445120G

Les Editions CVMag 37 rue d'Hauteville 75010 Paris - France

Tél. 01 42 29 78 03 Fax: 01 42 29 54 20 - Email: cvmag@cvmag.fr alt 6

Rêver de nouveaux Galatasaray...



*Kemal Belgin

Assis de bon matin devant mon ordinateur pour écrire cet article pour Aujourd'hui La Turquie, je remarque qu'hier soir, je n'avais pas encore décidé du sujet que j'allais aborder, car un journal, même mensuel, demande à rester le plus actuel possible.

Mais l'actualité se crée d'elle-même, et je n'ai eu aucune difficulté à trouver l'inspiration nécessaire... car hier soir Beşiktaş a perdu 1-0 à İnönü face au club suédois de Malmö. Galatasaray a été défait sur le même score par Tromsø, en Norvège. À peine deux jours plus tôt, en Ligue des Champions, Fenerbahçe était vaincu 3-1 par l'AC Milan, à Milan, en encaissant deux buts coup sur coup dans les dernières minutes du match.

Quelles conclusions en tirer ? Après chaque tirage au sort des différentes coupes d'Europe, les médias turcs présentent les adversaires de nos clubs comme des proies faciles. Tout particulièrement lorsqu'il s'agit de l'avant-dernier du championnat norvégien ou d'un club en difficulté de la ligue de Suède, on entend déjà des commentaires moqueurs sur les équipes

qui pourraient se dresser devant nous au prochain tour... Or le football ne pardonne pas ce genre de mentalité.

Quelle est donc la situation réelle ? Précisons immédiatement qu'en moyenne, même la plus banale des équipes européennes joue à une vitesse supérieure à celle des clubs turcs... Les médias turcs confondent les termes de « capacité technique » d'un footballeur et de « technique de jeu », se privant par là même de toute analyse sérieuse de la situation. Sans conteste, même les plus petits clubs européens, ne comptant aucune star, ont un niveau de technique de jeu bien plus élevé que n'importe quel club turc. Car les joueurs européens sont avant tout des professionnels, et la culture footballistique apparaît là-bas sous un jour différent. La situation est identique pour les entraîneurs qui les forment et qui déterminent les tactiques de match.

Donnons quelques exemples marquants pour étayer nos affirmations... Face à Tromsø, les joueurs du Galatasaray, surtout les joueurs turcs, ont constamment

envoyé la balle haut et en avant, alors que les Norvégiens n'ont jamais dévié de leur organisation initiale et ont profité de toutes les portions sèches du terrain. Donc, sur le plan de la « technique de jeu », ils se sont montrés bien supérieurs aux joueurs du Galatasaray. Un autre exemple, celui du match Beşiktaş-Malmö : avec son libero mobile, Beşiktaş semblait

avoir remonté le temps, utilisant une tactique obsolète depuis près de 40 ans. Par ailleurs, Malmö, cette équipe si ordinaire, est restée réaliste pendant tout le match avec un bloc défensif solide formé de quatre joueurs. De la même manière, c'est

son faible niveau de « technique de jeu », notamment dans les dernières minutes, qui a causé la défaite de Fenerbahçe face à Milan. Quant à la vitesse de jeu, alors que les clubs turcs ne dépassent jamais la deuxième vitesse, les clubs européens sont en troisième, voire même en cinquième depuis longtemps.

Une seule équipe turque a atteint le niveau des clubs européens, j'en ai déjà parlé dans un de mes précédents articles, c'est

le Galatasaray des années 1998-2001. Utilisant une « technique de jeu » irréprochable, cette équipe a su remporter la Coupe de l'UEFA et la Super Coupe Européenne, exploit qui ne sera peut-être jamais répété dans l'histoire du football turc. Dans le prolongement de cette équipe, la sélection nationale a obtenu une place de troisième lors de la Coupe du Monde 2002.

Les clubs turcs vont encore disputer beaucoup de matches dans l'arène européenne. Peut-être même, lorsque vous lirez ces lignes, les trois équipes susmentionnées auront-elles remporté haut la main leurs deuxième matches européens de la saison... Hélas, deux semaines ne pourront pas suffire à refermer le gouffre qui s'est creusé entre l'Europe et la Turquie dans les domaines de la technique, de la discipline et de la vitesse de jeu. Je suis persuadé que les entraîneurs de Turquie doivent faire progresser leurs équipes en vitesse et en discipline, même si elles ne participent pas aux compétitions internationales. Ce n'est qu'à ce prix que l'on pourra un jour affirmer sérieusement qu'un adversaire est pour nous une proie facile. Sinon... nous pouvons toujours rêver de nouveaux Galatasaray...

* Kemal Belgin
Enseignant à l'Université de Marmara

RIZA ÇALIMBAY : entraîneur de Beşiktaş



*Hasan Latif & Rıza Çalimbay

Vous avez pris en charge une équipe aux très nombreux joueurs. Cela vous pose-t-il des problèmes lorsque vous préparez votre équipe pour un match précis ?

Oui, évidemment. C'est le problème en ce moment, même pour les 18 joueurs titulaires et remplaçants. Forcément, tous nos joueurs ne peuvent pas faire partie de l'équipe pour un match précis. Mais nous avons beaucoup de matches à jouer : la Coupe de l'UEFA, la Ligue nationale et la Coupe de Turquie, nous avons donc besoin de chacun. Ce qui est important, c'est que les joueurs non sélectionnés pour tel ou tel match restent au même niveau que ceux qui jouent, c'est ce qui est réellement difficile à obtenir. Être footballeur demande aujourd'hui un état d'esprit vraiment professionnel : certains joueront, d'autres resteront remplaçants ou même ne seront pas dans la liste officielle.

Beaucoup de critiques sont émises au sujet de la défense de Beşiktaş...

Je n'accepte pas ces critiques largement infondées. Beşiktaş est l'équipe de Turquie qui encaisse le moins de buts. Et ce depuis que je suis en poste. Et nous sommes aussi certainement l'équipe dont les

défenseurs marquent le plus de buts. Mais les critiques continuent. Nous avons pour l'instant encaissé seulement deux buts en championnat, c'est tout !

Quel type d'entraîneur êtes-vous ? On dit que vous êtes sévère et rigoureux sur la discipline. Est-ce là les qualités nécessaires pour être un bon entraîneur de football ?

Un entraîneur doit tout d'abord avoir un caractère de leader. Oui, j'aime la discipline, mais je ne suis pas un despote pour autant. Une bonne discipline est nécessaire dans le football, je souhaite que mes joueurs s'impliquent vraiment tout au long des 2 heures d'entraînement. C'est ça ma discipline : je veux qu'ils mettent en valeur la formation appliquée, qu'ils prennent plaisir à faire le métier qu'ils exercent. Je ne leur demande pas de se coucher à 11 heures pour se lever à 7 !

Ils peuvent faire ce qu'ils veulent pendant leurs jours de congés, même s'amuser jusqu'au matin, aucun problème. Mais sur les autres sujets, je suis intransigeant, car être un footballeur professionnel exige de respecter certaines règles, de faire certains sacrifices. Voilà ce que je veux. Le football est un trésor inespéré pour les joueurs car, malgré leur jeune âge, ils peuvent jouer et gagner beaucoup d'argent.

Parlons maintenant un peu des médias, des relations entre Beşiktaş, vous et

les médias. Il y a de nos jours des programmes sportifs différents sur chaque chaîne. Qu'en pensez-vous ?

Je n'en regarde aucun, jamais, sauf si je tombe dessus par hasard. Car chaque programme va dans un sens différent. Ils traitent tous d'un sujet commun, mais leurs commentaires sont tous différents. À mon avis, ce n'est pas regardable, donc je m'en passe. Je reste concentré sur mon travail. Il est évident que je reste ouvert aux critiques, chacun a sa propre vision du sujet, et chacun a un travail à faire. Je respecte donc et je me tais. Mais je ne les prends pas en compte, car je sais très bien ce que je fais. Eux, ils ne font qu'observer pendant 90 minutes puis repartir. Ils ne viennent jamais à un entraînement. Que s'y est-il passé ? Où en est la situation ? Y a-t-il des blessés ? Ils ne le savent pas.

De toute façon, tout le monde en Turquie est un spécialiste du football et de la politique. Si vous êtes journaliste sportif, vivez avec ce sport ! Si votre spécialité, c'est Beşiktaş, faites des recherches à fond ! Mais ce n'est

pas le cas, tout ce qu'ils font, c'est parler le soir pendant deux heures.

Quelle est la différence entre les footballeurs européens et turcs ?

Il n'y a qu'une différence : ils sont plus professionnels que nous, je l'ai vu lors de mon séjour en Angleterre. C'est tout.

De quelle manière sont-ils plus professionnels ?

De toutes les manières ! C'est

leur métier, leur profession. Que font les nôtres ? À peine l'entraînement terminé, ils se dépêchent de partir pour une quelconque raison. Là-bas, après l'entraînement, ils mangent, dorment au club, puis s'en vont. En Europe, si un joueur est blessé, il va venir continuellement pour qu'on s'occupe de lui. Ici, il faut l'amener presque de force pour pouvoir l'ausculter. J'ai engagé un nouveau spécialiste de la nutrition. Pourquoi ? Nos sportifs ne savent absolument pas se nourrir. En Europe, ils n'en ont pas besoin. Ils ont un jour de camp avant les matches, et parfois même ils s'en passent ! Je connais bien le club d'Aston Villa en Angleterre, et ils n'ont pas de camps pré-matches : ils se rencontrent le midi, mangent ensemble puis vont jouer ! Chez nous, un camp est plus que nécessaire, c'est obligatoire. Mais ils ne sont pas plus talentueux que nous. Tout est lié à la formation. Il y a un manque certain d'écoles de formation de football en Turquie, et nous avons donc des difficultés à faire apparaître de nouveaux talents. Mais, avec le temps, cette situation devrait s'améliorer, nous sommes déjà en bonne voie.

*Propos recueillis par Hasan Latif, Enseignant à l'Université de Sakarya & Bilge Demirkazan journaliste



*Bilge Demirkazan & Rıza Çalimbay