



EDITORIAL

Sommaire

LE ZOOM ÉCONOMIQUE	2
Situation économique et financière de la Turquie.....	2
Situation budgétaire de la Turquie en 2020 ...	3
Turquie : un budget 2021 résolument expansionniste.....	5
L'évolution du marché du travail en Turquie..	7
Le secteur de l'assurance en Turquie.....	10
Le commerce extérieur de la Turquie en 2020	13
Londres et Ankara sont parvenus à un accord de libre-échange.....	14
Le budget 2021 de l'Azerbaïdjan	16
STRATÉGIES SECTORIELLES	17
La mobilité automobile verte en Turquie	17
Création d'une agence de l'environnement en Turquie.....	19
Présentation du programme turc d'investissements pour l'année 2021	20
Azerbaïdjan/Haut-Karabagh : enjeux de la reconstruction	21
LA FRANCE DANS LA RÉGION.....	22
Le commerce bilatéral franco-turc de biens en 2020 : exportations françaises en croissance et déficit commercial en forte réduction	22
Les échanges de services entre la France et la Turquie.....	23
À L'AGENDA	25
ORGANIGRAMMES DU SER D'ANKARA & DES SE DE BAKOU ET DE TBILISSI	26
CADRE & DONNÉES SUR LA TURQUIE	27
CADRE & DONNÉES SUR LA GÉORGIE, L'AZERBAÏDJAN ET LE TURKMÉNISTAN	28

En ce début d'année, l'économie turque présente un profil bien différent de celui qu'elle affichait il y a quelques mois. L'activité économique accélère (p. 2), le processus de normalisation de la croissance du crédit est engagé, les investisseurs reprennent peu à peu confiance dans l'économie et un plan permettant un allègement progressif des restrictions liées au COVID pourrait être prochainement annoncé. Les stigmates de la crise et de la pandémie sont néanmoins toujours bien présents. La persistance de déséquilibres macroéconomiques et les besoins en financement externes du pays continuent de générer des fluctuations importantes du taux de change à la moindre rumeur. La forte dégradation du marché du travail (p. 7) demande la poursuite d'un soutien budgétaire bien ciblé (p. 5) pour garantir des ressources à une population très affectée par la hausse du chômage.

Les bons résultats des exportations françaises (+6% par rapport à 2019) sur le marché turc en 2020 (p. 22), dans un contexte pourtant très concurrentiel (p. 13), méritent d'être relevés. Cependant, malgré une réduction de moitié du déficit commercial de la France avec la Turquie, celui-ci demeure très élevé (1,5 Md €) et largement lié à des éléments structurels. Une nécessaire diversification des domaines d'échange et un élargissement de la base d'exportateurs sur cet important marché est nécessaire.

En Azerbaïdjan, l'une des toutes premières priorités est la reconstruction des districts recouverts à la suite de la guerre de l'automne dernier (p. 21), chantier qui s'annonce gigantesque compte tenu des besoins en infrastructures et de la nécessité de déminer au préalable ces territoires. Les autres grands dossiers sont la sortie de crise sanitaire à la faveur de la levée de la plupart des restrictions et du lancement de la campagne de vaccination il y a un mois, le développement de nouvelles voies de communication, en particulier vers la république autonome du Nakhitchevan et la valorisation du potentiel du pays en énergies renouvelables (hydroélectricité, solaire, éolien).

Au Turkménistan, le défi de la diversification de l'économie se pose avec une acuité plus forte que jamais du fait de la réduction en 2020 des achats de gaz par la Chine, pays qui absorbe 90% des exportations turkmènes de gaz. Les autorités ont récemment annoncé un accord avec l'Azerbaïdjan sur le partage d'un gisement gazier en mer Caspienne qui ouvre potentiellement des perspectives de débouchés au gaz turkmène via les gazoducs azerbaïdjanais. En parallèle, l'agriculture bénéficie d'un soutien renouvelé pour accélérer son développement alors que des pénuries alimentaires ont été constatées ces derniers mois.

En Géorgie, le rebond économique annoncé pour 2021 reste pour l'instant très incertain avec une chute du PIB de 11,5% sur un an en janvier alors que le pays s'apprête à rouvrir totalement son économie au mois de mars. La démission surprise du Premier ministre Giorgi Gakharia en février, remplacé par l'ancien ministre de la Défense Irakli Garibachvili, réputé moins consensuel, a contribué à renforcer les tensions politiques avec l'opposition, le nouveau chef du gouvernement approuvant la décision de justice de procéder à l'arrestation du leader de l'opposition. Pour l'instant, cette crise politique qui dure depuis cinq mois n'a pas de conséquences sur l'économie, mais son prolongement dans la durée pourrait peser sur la mise en place des réformes et, in fine, sur l'attractivité du pays.

Daniel GALLISSAIRES,

Chef du Service économique régional d'Ankara



LE ZOOM ÉCONOMIQUE

Situation économique et financière de la Turquie

La Turquie a opéré un virage spectaculaire : le changement radical de politique monétaire rassure les investisseurs et devrait permettre de ralentir significativement la dérive des prix en 2021 et contribuer ainsi à corriger la principale faiblesse du pays, lequel apparaît toujours vulnérable à son endettement externe. Rare pays du G20 à afficher une croissance positive en 2020 (+1,8% en g.a), l'activité devrait accélérer significativement en 2021, ce qui aura un impact positif sur l'emploi, significativement dégradé par les conséquences de la crise sanitaire.

Le virage à 180° opéré par la Banque centrale commence à porter ses fruits

Le nouveau Gouverneur, M. Naci Agbal, met en œuvre une politique monétaire orthodoxe.

En premier lieu, le loyer de l'argent a été augmenté à deux reprises (475 pdb en novembre 2020 et 200 pdb un mois plus tard) ramenant le taux d'intérêt réel (négatif depuis avril 2019 et qui avait atteint son étiage, -5%, au début de l'été 2020) en territoire positif (+2% à la fin du mois de janvier 2021).

En deuxième lieu, la Banque Centrale a abandonné des outils de politique monétaire présentés comme des mesures « créatives ». Désormais, le refinancement est facturé au seul taux directeur principal (le taux repo à une semaine).

En troisième lieu, la Banque centrale a confirmé que la maîtrise des prix était son seul but et a abandonné de ce fait les objectifs de croissance de crédits.

Enfin, une nouvelle politique de communication centrée, notamment, sur le rappel de l'objectif principal de la lutte contre la dérive des prix, la prévisibilité et la transparence des actions de l'Institut d'émission ainsi que sa détermination à conduire une politique monétaire visant à atteindre sa cible d'inflation (5% sur le moyen terme) est mise en œuvre.

La nouvelle politique monétaire de la Banque centrale a permis de ramener la confiance des agents économiques dans la monnaie locale. D'abord, parce que la lire turque, laquelle avait perdu près de la moitié de sa valeur depuis le début de l'année, s'est apprécié de 17% depuis ses plus bas enregistrés au début du mois de novembre. Dans le même ordre d'idées, le prix des primes de CDS à 5 ans, qui avait culminé à 622 pdb au mois de mai dernier, soit un des prix les plus élevés parmi les pays assortis d'une note de crédit comparable à celle de la Turquie, a été ramené à 284 pdb au début

du mois de février 2021, un des prix les moins élevés par rapport aux autres pays assortis d'une note comparable. Enfin, sur le marché des taux d'intérêt, le taux à 10 ans s'est détendu de plus de 160 pdb depuis la nomination du nouveau Gouverneur.

Ensuite, parce que les résidents commencent à reprendre confiance dans leur monnaie. Alors que le taux de dollarisation des dépôts était passé de 50,4% au début de l'année 2020 à 57,1% avant la nomination du Gouverneur, les résidents convertissant leurs dépôts en devises au fur et à mesure que la monnaie locale se dépréciait : il a été ramené à 52,3% à la mi-février 2021. Enfin, parce que les rendements des actifs turcs sont redevenus attractifs, ce qui attire de nouveau les investisseurs et les flux de portefeuille. De fait, alors que les désinvestissements de portefeuille se montaient à 12,5 Mds USD sur les 11 premiers mois de l'année 2021, 4,8 Mds USD ont repris le chemin des marchés actions et obligataires turcs depuis la nomination du nouveau Gouverneur. Signe des temps, la part de la dette turque détenue par les non-résidents est passée de 3,36% au mois de novembre 2020 à 5,78% à la fin du mois de janvier 2021.

Bien qu'élevée de nouveau au rang de priorité absolue par la Banque centrale, la politique monétaire n'a pas encore d'impact tangible sur la trajectoire de l'inflation.

En premier lieu, même si leur rythme ralenti, la dérive des prix à la consommation, et plus encore celle des prix à la production, respectivement +14,97% et + 26,16% au mois de janvier 2021 en g.a, incitent la Banque centrale à un optimisme prudent (l'Institut d'émission prévoit une progression des prix de 9,4% en 2021) et à conserver une position et un discours ferme, rappelé après chaque réunion mensuelle de son Comité de politique monétaire.

En deuxième lieu, les pressions inflationnistes restent élevées et l'accélération espérée de la croissance et donc de la consommation interne pourrait les renforcer. Ainsi, le prix du baril de pétrole a progressé de plus de 40% au mois de février 2021 en g.a et la vive accélération de la dérive des prix des biens alimentaires (lesquels forment 26% de l'indice des prix) suscitent l'inquiétude de l'Autorité monétaire, et ce d'autant plus que cette accélération serait notoirement sous-évaluée, ce qui a conduit à la création d'un Conseil consultatif sur les statistiques des prix, auquel l'Institut d'émission participe.

Dans ce contexte, les risques demeurent élevés, ce qui nécessitera le maintien d'une politique monétaire restrictive durant une période de temps probablement plus longue qu'anticipée par les économistes. Le

maintien d'une politique monétaire restrictive entretiendrait, par ailleurs, l'appréciation régulière de la monnaie locale tout au long de l'année (ce qui aura un effet désinflationniste via le prix des produits importés).

L'activité économique devrait accélérer significativement en 2021

Déjouant la plupart des pronostics, la croissance de l'économie turque devrait être vigoureuse. En premier lieu, le scénario présenté par l'Exécutif, et qui paraissait encore exagérément optimiste pour la plupart des observateurs lors de la présentation du NEP 2021-2023 à la fin du mois de septembre dernier, d'une croissance positive en 2020 se concrétise. Malgré le retrait des stimuli monétaires et budgétaires expansionnistes à partir de la fin de l'été, les bonnes performances enregistrées au 3^{ème} trimestre et au 4^{ème} trimestre 2020 (croissance du PIB respectivement de +6,3% et +5,9% en g.a) permettent à l'économie turque d'enregistrer une croissance positive de 1,8% en 2020, soit une des rares performances positives (avec la Chine) des pays du G20.

En deuxième lieu, les indicateurs avancés indiquent une amélioration des perspectives économiques pour l'année 2021. Ainsi, la confiance des consommateurs affiche une progression de 6,1% au mois de février 2021 en g.a tandis que l'indice PMI (54,4 au mois de février) est à son plus haut niveau depuis le début de l'année 2018. Dans l'industrie, le taux d'utilisation des facteurs de production a pratiquement retrouvé son niveau de l'année dernière (75,6% contre 75,8% en janvier 2020) et la production industrielle affiche une progression annuelle supérieure à 10%, pour le troisième mois consécutif, au mois de décembre dernier. Seuls les indices de confiance dans les secteurs des services et des ventes de détail, particulièrement affectés par les restrictions sanitaires, marquent le pas.

In fine, les économistes anticipent une accélération soutenue de l'activité en 2021. Le FMI, la Banque mondiale et l'OCDE ont révisé à la hausse leurs prévisions de croissance à respectivement +6%, +4,5% et +2,6%, des prévisions proches de celles avancées par les économistes locaux : +4% en 2021 et 2022 selon le panel d'économistes sondés par la Banque centrale.

Cela étant, le rythme et l'intensité de la croissance dépendront également de l'évolution de la situation sanitaire dans le pays et dans les principaux partenaires de la Turquie. D'abord, parce que le maintien d'une politique monétaire restrictive nécessaire pour ancrer les anticipations d'inflation et rassurer les investisseurs est indispensable sur le long terme. Ensuite, parce que la vigueur des exportations, lesquelles ont,

structurellement, une contribution positive à la formation du PIB, dépendra de la reprise dans les principaux partenaires commerciaux de la Turquie, UE en tête. Or, même si les progrès des politiques vaccinales semblent inciter à un certain optimisme, le retour à une situation économique normale pourrait être plus lent qu'anticipée. Enfin, parce que l'activité touristique pourrait encore pâtir cette année des conséquences de la crise sanitaire : alors que les dépenses touristiques se montaient à 35 Mds USD en 2019, elles n'en représentaient plus que 12 Mds USD en 2020. A ce stade, les professionnels du secteur anticipent une hausse des réservations correspondant à environ 70% de celles enregistrées en 2019, soit l'équivalent d'environ 20 mds USD de recettes espérées. Cela étant, ce pronostic est entouré d'un degré élevé d'incertitude en raison des doutes liés à l'évolution de la crise sanitaire et du retour de la confiance des touristes, avant le début de la saison haute touristique.

La Turquie sort fragilisée de la crise sanitaire. Même si le pays paraît engagé sur la voie du redressement, des points de fragilité demeurent. En premier lieu, la dette externe, laquelle diminuait régulièrement depuis le 2^{ème} trimestre 2019, progresse de nouveau : elle atteint 59,1% du PIB à la fin du 3^{ème} trimestre 2020. Dans le même ordre d'idées, le niveau des réserves de change de la Banque centrale peut toujours être considéré comme très faible, quelle que soit la mesure utilisée.

En deuxième lieu, la robustesse des bilans des banques pourraient être sujette à caution. A la fin du premier trimestre, l'Exécutif avait mis en œuvre des mesures incitatives et punitives afin d'accélérer la distribution de crédits et la reprise de la croissance. Le portefeuille de prêts des banques a ainsi progressé de 35% en un an alors que la croissance sera probablement juste positive, ce qui suscite des interrogations quant à la qualité des crédits accordés. A ce stade néanmoins, le superviseur affiche sa confiance en rappelant la solvabilité élevée des établissements de crédits (18,7% à la fin de l'année) et en estimant que l'impact sur le taux de créances douteuses restera gérable.

Situation budgétaire de la Turquie en 2020

Au cours de l'année 2020, l'impact économique de la crise sanitaire a contraint le gouvernement à revoir à la hausse sa prévision de déficit public (4,9% du PIB contre 2,9% prévu initialement). Finalement, sur l'ensemble de l'année, les dépenses ont été supérieures aux prévisions initiales, en raison des mesures de soutien instaurées par les autorités, et les recettes fiscales ont été bien meilleures qu'anticipées, grâce au rebond

rapide de l'activité économique. Par ailleurs, l'accroissement du déficit du solde budgétaire a entraîné un creusement de la dette publique et de son coût dans un contexte de tension sur les taux d'intérêt et les primes de CDS.

Hausse marquante des dépenses, transferts courants en tête, et accélération des recettes fiscales au bénéfice d'un rebond rapide de l'activité économique

Le budget du gouvernement central pour l'année 2020, adopté dans la lignée des objectifs du « New Economy Program » (NEP) tels que présentés en septembre 2019 par l'ancien ministre des Finances Berat Albayrak, prévoyait un déficit de 2,9% du PIB (-138,9 Mds TRY, soit -15,6 Mds EUR) sur la base d'une croissance économique de 5%. Ces objectifs ont été largement revus à la baisse dans le cadre de la nouvelle version du NEP (2021-2023) présentée en septembre 2020, laquelle anticipait désormais un déficit budgétaire de 4,9% du PIB pour 2020 (-239,2 Mds TRY, soit -27 Mds EUR) sur la base d'une croissance économique de 0,3%.

In fine, sur l'ensemble de l'année 2020, le déficit budgétaire s'élève à -172,7 Mds TRY (-20 Mds EUR, +38% en g.a), soit environ 3,5% du PIB (sur la base d'une croissance du PIB de 1%), c'est-à-dire le déficit annuel le plus élevé depuis une décennie. Cette contre-performance résulte, d'une part, de l'impact de la crise sanitaire, laquelle a entraîné une contraction de l'activité économique au 2^{ème} trimestre (-10,3% en g.a), entraînant un fort ralentissement de la croissance sur l'ensemble de l'année, et, d'autre part, de la mise en œuvre par le gouvernement d'une politique budgétaire très accommodante afin de soutenir les entreprises et les ménages. Parallèlement, le déficit du solde primaire atteint également un niveau record (-38,8 Mds TRY, soit -4,4 Mds EUR, +56,4% en g.a), reflétant la pression croissante qu'exerce le déficit sur l'endettement de l'Etat.

Les dépenses, qui s'élèvent à 1 202 Mds TRY (135 Mds EUR, +20% en g.a), ont atteint leur plus haut historique et, bien que conformes aux prévisions formulées dans le NEP de septembre 2020 (1 212,3 Mds TRY, soit 136 Mds EUR), dépassent les prévisions du budget annuel tel que voté fin 2019 (1 095,5 Mds TRY, soit 123 Mds EUR). Les dépenses ont avant tout été tirées à la hausse par les transferts courants (498 Mds TRY, soit 56 Mds EUR, +24% en g.a), dont les aides du Trésor (276 Mds TRY, soit 31 Mds EUR, +26% en g.a), les transferts aux ménages (33 Mds TRY, soit 3,7 Mds EUR, +31% en g.a) et les prestations sociales (23 Mds TRY, soit 2,6 Mds EUR +16% en g.a), en raison des mesures exceptionnelles mises en œuvre par l'Exécutif pour

pallier l'impact économique et financier de la crise sanitaire (hausse du minimum vieillesse mensuel de 1 000 à 1 500 TRY, aide directe de 1 000 TRY aux familles en difficulté -fin octobre 2020, 6,3 M de familles en avaient bénéficié-, mise en place d'une allocation de chômage partiel, etc.). Par ailleurs, les dépenses d'intérêt ont sensiblement augmenté (134 Mds TRY, soit 15 Mds EUR, +34% en g.a) et absorbent une part croissante du budget (11,1% des dépenses totales en 2020, contre 9,9% en 2019) reflétant, d'une part, la hausse du stock de la dette publique (qui s'élève à 2 018 Mds TRY au T3 2020, 226 Mds EUR, soit 42,6% du PIB) et, d'autre part, le renchérissement de cette dernière (cf. infra). Dans le même temps, les dépenses d'investissement ont augmenté de 15% en g.a, portées à 75% par l'investissement en capital fixe.

Les recettes publiques (1 029 Mds TRY, soit 115,6 Mds EUR, +18% en g.a) ont dépassé les prévisions du gouvernement (tant celles formulées lors de la construction du budget annuel, à 956,6 Mds TRY, que celles évaluées lors de la révision du NEP au mois de septembre, à 973,1 Mds TRY) grâce à l'augmentation des recettes fiscales (833 Mds TRY, soit 94 Mds EUR, +24% en g.a) et, plus particulièrement, celles tirées de la TVA (+29% en g.a), de l'ÖTV (dont les taux ont été relevés à l'été 2020, principalement sur les véhicules automobiles, expliquant la hausse des recettes de +41% en g.a), de l'impôt sur les sociétés (+33% en g.a) et de la TVA à l'importation (+27% en g.a) soutenues par une demande interne élevée dans un contexte de rebond rapide de l'activité économique après la première vague de la pandémie (croissance du PIB de +6,3% en g.a au T3 2020). Cela étant, si l'effort budgétaire mise en œuvre par l'Exécutif en réponse à la crise sanitaire, et représentant 2,5% du PIB (ajournement du paiement de la TVA, des charges sociales, etc.), a favorisé la reprise de l'activité économique dès juin 2020 (la Turquie est l'un des seuls pays à enregistrer une croissance positive en 2020), il a également privé l'Etat de ressources substantielles (à titre d'exemple, les revenus tirés de l'impôt sur le revenu ont diminué de 2,4% en g.a) nécessaires au financement de son budget. Parallèlement, les recettes non fiscales ont diminué sur l'ensemble de l'année (-4% en g.a) en raison de la contraction des revenus fonciers, et ce malgré le transfert du profit de la Banque centrale (35,2 Mds TRY, soit 3,9 Mds EUR) et de ses réserves d'urgence (5,3 Mds TRY, soit 595 M EUR) au Trésor en janvier 2020.

L'accroissement de la dette publique et de son coût accentue le risque de remboursement

L'accroissement de la dette publique s'est accompagné d'une hausse significative de son coût. Le creusement du déficit budgétaire a entraîné une hausse sensible de la dette publique, laquelle est passée de 1 319 Mds TRY au 3^{ème} trimestre 2019 (148 Mds EUR, 31,9% du PIB) à 2 018 mds TRY au 3^{ème} trimestre 2020 (227 Mds EUR, 42,6% du PIB), son niveau le plus élevé depuis 2010, même si elle demeure inférieure à la moyenne des pays à revenu intermédiaire (environ 60% du PIB en 2020, selon l'OCDE) et à celle des pays de la zone euro (97,3% du PIB au 3^{ème} trimestre 2020). L'endettement de l'Etat, qui devrait continuer de se creuser à court terme (la dette pourrait atteindre au moins 45% du PIB en 2021 selon l'OCDE), s'est accompagné d'une augmentation de son service et ce d'autant plus que, sur l'ensemble de l'année 2020, les rendements obligataires (aussi bien les taux longs que les taux courts) se sont tendus à partir du second semestre et les primes de risques se sont maintenus à des niveaux particulièrement élevés (les primes de CDS ont atteint au printemps dernier leur plus haut historique, autour de 600 pdb). In fine, le service de la dette (intérêts + principal) s'élève à 364,2 Mds TRY (41 Mds EUR), en hausse de 66% en g.a. Plus particulièrement, le service de la dette domestique atteint 289,7 Mds TRY (32,5 mds EUR, soit un niveau supérieur aux prévisions du Trésor, fixées à 287 Mds TRY), dont 200 Mds TRY (22,5 Mds EUR) au titre du paiement du principal et 89,7 Mds TRY (10 Mds EUR) au titre des intérêts. L'alourdissement du service de la dette, qui reflète une inquiétude croissante des investisseurs quant au risque souverain turc, demeure le principal écueil de la politique budgétaire du gouvernement et pèse sur le budget de l'Etat.

La stratégie de financement du Trésor a modifié la structure de la dette publique et accentué ses vulnérabilités. D'une part, car les émissions obligataires émises à taux variable ont augmenté en 2020 (elles ont représenté 39,4% des émissions réalisées par le Trésor en 2020, contre 33,8% en 2019), entraînant une hausse de la part de la dette publique à taux variable (passée de 26% en 2019 à 29,8% fin 2020), ce qui accentue le risque financier dans un contexte de hausse des taux d'intérêt. D'autre part, car la proportion de la dette publique brute libellée en devises a augmenté (elle est passée de 49,7% en 2019 à 56,2% fin 2020) en lien avec la hausse significative des émissions obligataires libellées en devises sur le marché domestique (elles ont représenté 37,2% des émissions sur le marché domestique en 2020, contre 25,4% en 2019), ce qui renchérit le coût de la dette dans un contexte de dépréciation de la monnaie locale (en 2020, la lire turque a perdu respectivement 25% et 37% de sa valeur face au dollar et à l'euro) et de hausse de la prime de

risque sur les marchés internationaux (à titre d'exemple, l'écart de taux d'une obligation à 5 ans en USD par rapport à une obligation du Trésor américain de maturité comparable est passé de 298,5 pdb au mois de février 2020 à 608,7 pdb au mois d'octobre). Dès lors, le raccourcissement de la maturité moyenne de la dette (qui a permis à l'Etat de diminuer le coût des nouveaux emprunts émis), ramenée de 6,4 ans en 2018 à 5,1 ans fin 2020, forcera mécaniquement l'Etat à solliciter les marchés plus fréquemment, ce qui accroît le risque de refinancement ou de remboursement lorsqu'une obligation arrive à échéance.

Par ailleurs, les investisseurs locaux sont les principaux créanciers de l'Etat. A la fin de l'année 2020, la quasi-totalité de la dette publique (96%) était détenue par des résidents, et en particulier par des banques locales (67,8%) et par la Banque centrale (7,4%), laquelle avait rehaussé son plafond d'achat de dette souveraine dans le cadre des opérations de politique monétaire afin de favoriser le financement monétaire de la dette. Ces évolutions reflètent à la fois la méfiance des investisseurs internationaux vis-à-vis de la dette turque au cours de l'année 2020 et, d'autre part, l'impact des contraintes exercées par l'Exécutif sur les banques pour les inciter à acquérir de la dette souveraine (via, notamment, la mise en œuvre du ratio d'actifs à partir du mois d'avril 2020).

Turquie : un budget 2021 résolument expansionniste

Le budget du gouvernement pour l'année 2021 prévoit des dépenses de 1 346 Mds TRY (149 Mds EUR, +22,9% en g.a) tandis que les recettes devraient atteindre 1 082 Mds TRY (120 Mds EUR, +13,1% en g.a), soit un déficit public de 4,3% du PIB, ce qui témoigne de la poursuite d'une politique budgétaire expansionniste. L'augmentation significative des recettes fiscales (portée notamment par la hausse des ressources tirées de la taxe spéciale sur la consommation, ÖTV) n'empêchent pas certains doutes quant à la capacité de l'Etat à financer son déficit dans un contexte de hausse du coût de l'endettement.

Poursuite d'une politique budgétaire expansionniste combinant hausse des dépenses et des recettes fiscales

Les dépenses du gouvernement central devraient s'élever à 1 346 Mds TRY (149 Mds EUR), en hausse de 22,9% par rapport au budget 2020. Elles seront dominées par les transferts courants (59 Mds EUR, soit 40% des dépenses totales), en augmentation de 19% par rapport au budget de l'année 2020 et tirées à la hausse par les mesures exceptionnelles de soutien mises en place par les autorités en 2020 dans le

contexte de la crise sanitaire et en partie reconduites en 2021 (indemnités de chômage partiel, allocations chômage, aides financières, etc.). Viennent ensuite les dépenses de personnel (36 Mds EUR, soit 24% des dépenses totales) en hausse de 16% en g.a en raison de l'augmentation de 21,56% du salaire minimum (à compter du 1^{er} janvier 2021). Plus singulièrement, l'Exécutif prévoit une hausse de 29% des dépenses d'intérêt (20 Mds EUR, soit 13% des dépenses totales), reflétant l'augmentation significative de la charge de la dette (tirée à la hausse par celle du stock de dette, qui atteint 2 018 Mds TRY, soit 223 Mds EUR, à la fin du 3^{ème} trimestre 2020 – son zénith -, et par l'augmentation de son coût) et suscitant des interrogations quant à la capacité de l'État à financer son train de vie. Par ailleurs, les dépenses d'investissements, 4^{ème} poste du budget (11,5 Mds EUR), progressent de 80% par rapport aux dépenses d'investissement de l'année 2019 (cf. infra).

L'accroissement des recettes devrait permettre de financer en partie cette politique budgétaire expansionniste. Elles s'élèveront à 1 082 Mds TRY (120 Mds EUR, +13,1% par rapport au budget 2020), principalement portées par l'augmentation significative des recettes fiscales, lesquelles devraient atteindre 1 058 Mds TRY (117 Mds EUR), soit une hausse de 16% par rapport au budget précédant. La hausse prévue des recettes fiscales est due, d'abord, à la reprise soutenue de l'économie (déjà, en 2020, grâce à une vive reprise de l'activité économique, les rentrées fiscales ont été meilleures que prévues, +21% sur les 10 premiers mois de l'année en g.a) et, ensuite, à l'encaissement de certains impôts dont le paiement, prévu en 2020, a été reporté à 2021 (essentiellement impôt sur le revenu, TVA et charges sociales) en raison de la crise sanitaire. Ainsi, pour l'année 2021, l'Exécutif prévoit une hausse des recettes tirées de l'impôt sur le revenu (22,2 Mds EUR, +7,5% par rapport au budget 2019), de l'impôt sur les sociétés (12,4 Mds EUR, +13% en g.a), de la TVA (21,1 Mds EUR, +14% en g.a) dont les taux demeureront abaissés jusqu'au printemps 2021 pour certains biens et services (la TVA restera abaissée de 18% à 8% notamment pour les services de réparation et de maintenance, les salons de beauté ainsi que les conférences, congrès et concerts. Elle restera également abaissée de 8% à 1% pour les salles de spectacle et de cinéma, certains services de restauration et les services d'hébergement), ainsi que de l'impôt foncier (2,2 Mds EUR, + 5% en g.a). Plus singulièrement, les recettes tirées de la taxe spéciale à la consommation (l'augmentation des recettes tirées de l'ÖTV concernera principalement les véhicules automobiles, +110% par rapport au budget de l'année 2020, et les carburants, +13% par rapport au budget de

l'année 2020) devraient progresser de 22% en g.a, à 23,7 Mds EUR (soit, à elles seules, 20% des recettes fiscales de l'État), de même que les recettes tirées de la TVA à l'importation (21,5 Mds EUR, + 23% en g.a) et des droits de douane (+17,7% en g.a), en lien avec la mise en œuvre d'une politique de substitution aux importations visant à promouvoir la production locale via l'accroissement des barrières au commerce. Enfin, les recettes non fiscales reposeront majoritairement sur les transferts des entreprises et banques publiques turques. A ce titre, les transferts de la Banque centrale devraient atteindre 40 Mds TRY (4,4 Mds EUR).

In fine, l'Exécutif prévoit un déficit budgétaire de 4,3% du PIB, dans la lignée des objectifs du « New Economy Program » (NEP), lequel vise à ramener ce déficit à 3,5% du PIB d'ici 2023.

Hausse du budget des principaux ministères, Trésor et Affaires sociales en tête, et progression marquante des investissements en matière d'éducation, de santé et de transports dans la lignée des objectifs du NEP

Les ministères du Trésor et des Affaires sociales absorbent à eux seuls 54% du budget central, une proportion similaire au budget précédant. Le budget du ministère du Trésor et des Finances, qui s'élève à 570 Mds TRY (63 Mds EUR), progresse de 22% par rapport au budget 2020 principalement en raison du paiement des intérêts, lesquels atteindront en 2021 environ le tiers des dépenses du ministère. Le budget du ministère des Affaires sociales s'élève, quant à lui, à 155 Mds TRY (17,1 Mds EUR), soit une hausse de 23% en g.a due à la hausse significative des transferts courants (+23% par rapport au précédent budget) qui financeront certaines réformes prévues par le ministère à court terme (amélioration du système d'aides sociales, création d'une assurance de soins de longue durée, accompagnement et formation des chômeurs, actions d'insertion des jeunes au marché du travail, etc.).

Les dépenses d'investissement des ministères de l'Éducation nationale, de la Santé et des Transports et infrastructures sont en forte progression. Tous ministères confondus, le budget du ministère des Transports et des infrastructures augmente le plus (+69% en g.a) en raison de la forte progression des dépenses d'investissements (+79% en g.a), principalement liée aux projets routiers et ferroviaires (à court terme, l'Exécutif prévoit d'étendre le transport ferroviaire de passagers et de marchandises et, dans ce contexte, d'augmenter la fabrication locale de train). De même, les dépenses d'investissements des ministères de l'Éducation nationale et de la Santé augmenteront significativement (respectivement de +94% et +74%) en

raison, pour le premier, de la construction de nouvelles écoles et des réformes menées par le ministère en matière d'amélioration du système éducatif et, pour le second, de la mise en service de cinq nouveaux hôpitaux et des projets de modernisation du secteur de la santé (digitalisation, recherche médicale, R&D, etc.). En outre, le budget de la défense progresse de 53,3% en g.a en lien avec les opérations en cours et l'achat de matériel militaire.

L'évolution du marché du travail en Turquie

La crise sanitaire et ses répercussions sur l'activité économiques ont significativement aggravé la détérioration du marché de l'emploi, lequel avait déjà été fragilisé par la récession de la fin de l'année 2018. Au-delà du ralentissement de la croissance et de son impact sur le chômage, la crise sanitaire a eu des effets sur la structure et les caractéristiques du marché de l'emploi local qui, si elles ne sont pas corrigées par des mesures politiques appropriées, peuvent avoir des effets de long terme sur l'exclusion ou la difficulté de certaines catégories de la population à s'intégrer de nouveau au marché du travail.

Le marché du travail est marqué par d'importants déséquilibres

Depuis la récession de la fin de l'année 2008, la Turquie enregistre un taux de chômage élevé

Alors qu'il était inférieur à 10% au début de l'année 2018, le taux de chômage atteignait 13,0%, à la fin de l'année 2019, un niveau important pour une économie dont la croissance a progressé de 5,9% par an entre 2010 et 2019 et significativement plus élevé que celui enregistré dans les autres grands pays émergents : la Chine, le Brésil ou l'Indonésie, dont le PIB a progressé à peu près au même rythme sur la période, sont proches du plein-emploi.

Le rythme élevé de la croissance du PIB s'avère toutefois insuffisant pour créer un nombre d'emplois et répondre ainsi à l'augmentation rapide de la population active (3% en moyenne par an, entre 2010 et 2019). Cette augmentation a été portée par la féminisation du marché du travail (le taux de participation des femmes âgées de plus de 15 ans est passé de 24% en 2008 à 34% en 2019), d'importants flux migratoires (population syrienne réfugiée notamment) et l'arrivée de nombreux jeunes sur le marché du travail : les 15-30 ans représentent entre 23 et 25% de la population depuis 2010, plus que n'importe quelle autre tranche d'âge. Afin de créer suffisamment d'emplois pour faire face à cet afflux de main d'œuvre et diminuer le taux de chômage, la croissance de l'activité doit être à la fois

importante et riche en emploi comme ce fut le cas après la crise de 2008, durant les années 2010 à 2012 : la forte croissance moyenne annuelle (+8,1%) a stimulé la création d'emploi (5,6% par an), supérieure à la croissance de la population active (+3,3% par an) et entraînant ainsi une baisse du chômage (-1,5% par an). Inversement, une croissance trop faible, comme en 2019 et 2020, entraîne une destruction d'emplois et une hausse du chômage ou de l'inactivité. Enfin, si la croissance a été robuste entre 2013 et 2015 (+6,2% en moyenne par an), elle s'est avérée insuffisante pour créer suffisamment d'emplois (+3,3% par an) requis pour accompagner l'augmentation de la population active (+4,3% par an), ce qui n'a pu freiner l'augmentation du taux de chômage durant ces années (+0,6% en moyenne).

In fine, entre 2008 et 2020, 7,9 M d'emplois ont été créés alors que 9 M de personnes sont entrées sur le marché du travail.

D'importantes disparités régionales subsistent. Ainsi, dans l'Ouest du pays, où sont localisés les principaux centres urbains et industriels, la croissance des emplois a été deux fois plus forte qu'à l'Est du pays : 8,7% contre 4,6% entre 2014 et 2019. En conséquence, le taux de chômage y est bien plus faible : 13,1% contre 17,3% dans les régions de l'Est. Ces dernières ont, au surplus, été les principales à accueillir l'afflux de réfugiés, ce qui a aggravé les tensions déjà fortes sur le marché de l'emploi localement : 40% des 3,6 M de réfugiés syriens résident dans les provinces de Mardin, Hatay et Şanlıurfa, limitrophes avec la Syrie et qui enregistrent des taux de chômage de 31,1%, 18,5% et 23,6% respectivement

Le taux de participation de la population active est faible

Malgré une progression régulière de la participation au marché du travail, le taux d'activité demeure significativement en deçà de la moyenne de l'OCDE respectivement 62,3% contre 78,4%. Cette situation résulte, d'une part, d'un taux élevé d'inactivité chez les jeunes : en Turquie, un tiers des 15-29 ans sont des NEET (not in Education, Employment or Training) contre seulement 12,8% en moyenne dans l'OCDE. D'autre part, le taux de participation de la population féminine est faible en Turquie : il est inférieur de près de 40 points à celui des hommes en 2019 et de 25 points à la moyenne des pays de l'OCDE. Ce retard s'explique par des conditions de travail parfois difficiles, un accès réduit au système éducatif, un écart salarial important, une plus forte exposition au chômage et aux contrats précaires, une discrimination mais aussi un manque

d'infrastructures pour l'accompagnement des enfants en bas âge ou des personnes âgées, ainsi que des différences culturelles, l'émancipation des femmes par le travail n'étant pas particulièrement valorisée, surtout dans les milieux ruraux (la part de la population en âge de travailler exclue du marché du travail en raison de travaux domestiques est d'environ 15% dans les provinces d'Izmir et Istanbul contre 25% environ dans les provinces de d'Erzurum, de Sivas ou de Diyarbakir, régions de l'Est réputées plus conservatrices.

Le travail informel demeure important

L'emploi informel représente encore un tiers de l'emploi en Turquie, seules la Pologne et la Grèce en Europe enregistrent un taux d'emploi informel comparable. Or l'emploi informel dégrade la qualité générale de l'emploi et entretient la précarité et les inégalités. Ainsi, d'après la Banque mondiale, 38% des ménages pauvres dépendent du travail informel. Cette situation résulte de la faiblesse des institutions chargées de faire appliquer la loi, alimentée par la rigidité excessive du marché du travail formel, et aggravée récemment par l'afflux de travailleurs réfugiés : en 2017, 930 000 réfugiés syriens étaient sur le marché du travail turc dont 830 000 avaient un emploi, dont 97% ne seraient pas déclarés selon le ministère du Travail. Conscient du frein que représente l'économie souterraine, l'Exécutif a réaffirmé sa volonté de lutter contre elle lors de la présentation du NEP 2021-2023 au mois de septembre dernier, via le renforcement de la surveillance fiscale et en allouant 769M USD, sur les trois prochaines années, afin de la combattre et de diminuer l'emploi informel.

Des facteurs structurels expliquent les déséquilibres du marché du travail

Le système éducatif et de formation professionnelle est perfectible

En premier lieu, la population turque pâtit d'un niveau d'instruction relativement bas. En effet, malgré les progrès réalisés, en 2019, 42% des actifs âgés 15 ans et plus et 24% des actifs âgés de 15 à 24 ans ont un niveau d'éducation qui ne dépasse pas celui délivré par l'enseignement primaire. Le Programme international de suivi des acquis (PISA) classe d'ailleurs le système éducatif turc au 31^{ème} rang parmi les 36 pays de l'OCDE. Renforcer l'instruction, via des politiques éducatives adéquates, permettra de mieux valoriser le capital humain, d'accroître le taux d'activité, de réduire l'emploi informel et de renforcer la productivité des employés.

En deuxième lieu, le niveau de qualification de la population active doit être mieux adapté aux demandes des employeurs. Or, une partie de la frange qualifiée de la main d'œuvre ne trouve pas d'emploi adapté à son niveau de qualification, ce qui peut expliquer un taux de chômage relativement élevé (13,7% des travailleurs qualifiés en 2019) et susciter une fuite des cerveaux. Parallèlement, certaines entreprises ont du mal à recruter des travailleurs qualifiés, notamment dans les secteurs industriels et technologiques qui requièrent des qualifications scientifiques (ingénieurs, programmeurs, mathématiciens etc.). En 2019, seulement 10,6% de la population active âgée de 25 à 64 ans ayant suivi un enseignement supérieur sont des scientifiques ou ingénieurs contre 19,7% dans l'Union Européenne. La Turquie est l'un des pays de la zone OCDE où cette divergence est d'ailleurs la plus prégnante : 36% de la main d'œuvre est qualifiée dans un domaine différent de celui souhaité par les employeurs (4 points de plus que la moyenne de l'OCDE) et 43% de la main d'œuvre n'a pas le niveau de qualification attendu par les entreprises (et est donc soit sur qualifiée, soit sous qualifiée par rapport à la demande des employeurs), soit 7 points de plus que dans les pays de l'OCDE en moyenne. Cette situation reflète à la fois une politique éducative insuffisamment adaptée aux réalités du marché des entreprises, une sous valorisation du capital humain ainsi qu'une difficulté pour les entreprises à accroître la valeur ajoutée de leur production.

Le marché du travail est pénalisé par des rigidités structurelles

Malgré une tertiarisation progressive de l'emploi (55,3% des emplois en septembre 2020 contre 49,5% en 2010), la mobilité sectorielle reste limitée, comme en témoigne le poids de l'agriculture qui emploie 18,5% de la main d'œuvre alors que cette activité ne représente que 6,4% du PIB. Le FMI déplore d'ailleurs le manque de libéralisation sur certains secteurs et les rigidités du marché du travail. A cet égard, afin de réduire le chômage structurel et attirer les investissements étrangers, le gouvernement turc s'est engagé à flexibiliser son marché du travail, depuis 2003, avec notamment la refonte du code du travail (introduisant en particulier les contrats de travail précaires et la flexibilité du temps de travail). Malgré les différentes mesures engagées ou annoncées, le marché du travail turc demeure parmi les plus rigides : l'indice de la flexibilité de l'emploi de la Turquie est de 48,3 contre 66,7 en moyenne pour la zone UE+OCDE (0 indique une rigidité totale et 100 une flexibilité totale).

L'OCDE estime par ailleurs que la Turquie a une des législations les plus protectrices envers les employés. Le pays se classe ainsi au 33^{ème} rang de l'Employment Protection Legislation Indicator, sur 37 pays (les USA, classés au 1^{er} rang disposant de la législation la moins protectrice des employés tandis que la République Tchèque, classée au 37^{ème} rang, est le pays le plus protecteur des employés), au 2^{ème} rang de l'encadrement le plus restrictif des licenciements (licenciement de travailleurs réguliers et licenciements collectifs) et est le pays de l'OCDE encadrant le plus le recours au travail temporaire. Les réformes du marché du travail sont systématiquement à l'agenda politique mais peinent à se concrétiser. Ainsi l'Employment Shield Package présenté dans le NEP prévoit notamment de favoriser l'utilisation de contrats temporaires pour les moins de 25 ans et les plus de 50 ans afin de faciliter les flux d'entrées et sorties du marché du travail ainsi que la réduction de l'allocation chômage afin d'encourager au retour à l'emploi.

La crise sanitaire fragilise le marché du travail turc

La crise du Covid-19 a porté un coup d'arrêt à la reprise du marché de l'emploi.

La crise sanitaire du début de l'année 2020 a porté un coup d'arrêt à l'inversion de la courbe du chômage débutée au début du second semestre de l'année 2019. Le repli de l'activité de 10,3% au second trimestre et un faible niveau de croissance sur l'ensemble de l'année 2020 (+1,8% contre +4,5% espéré au début de l'année) ont eu un impact significatif sur l'emploi : entre le mois de janvier et de juin 2020, le taux de chômage est passé de 12,7% à 14,3%. Le secteur des services a été le plus affecté par l'augmentation du chômage conjoncturel en raison des mesures de restrictions mises en œuvre par l'Exécutif pour circonscrire l'épidémie: 1,5 M d'emplois ont été détruits entre le mois de janvier et de mai (baisse 23% et 28% des emplois dans les activités de restauration et d'hébergement et les activités de loisirs, respectivement). Cette situation est encore plus dégradée si on la compare à ce que le marché de l'emploi aurait dû être compte tenu des anticipations de croissance de l'activité formulées au début de l'année. Ainsi, l'Organisation Internationale du Travail estime qu'en moyenne, entre le mois de février et le mois d'août, la pandémie a détruit 7% des emplois.

Par ailleurs, plusieurs indicateurs montrent une détérioration profonde de la structure du marché du travail. Ainsi, la proportion des personnes en recherche d'emploi depuis plus d'un an progresse significativement (27,3% en octobre 2020 contre 22,2% deux ans plus tôt) tandis que le taux de participation au

marché du travail a reculé, passant de 58,4% à 52,4% entre avril 2019 et avril 2020, et ne s'élève toujours qu'à 55% en novembre 2020, soit 3 points de moins que le niveau enregistré un an plus tôt. Enfin, les agents disponibles pour travailler mais ne cherchant pas un emploi et les agents découragés, qui représentaient 9,3% des inactifs avant la crise sanitaire en novembre 2019, représentent désormais 18,6% de ceux-ci.

Ce choc sur l'emploi renforce le dualisme du marché du travail turc. Ainsi, à un marché primaire, assorti de conditions de travail sécurisées et stables s'oppose un marché secondaire, où les employés sont plus vulnérables et doivent faire face à des situations précaires. A ce titre, les travailleurs non déclarés sont les premiers à pâtir des tensions entraînées par la crise sanitaire en raison de l'absence de mesure de sauvegarde les concernant (ces dernières ne visaient que les employés déclarés) : sur les 2,5 M d'emplois détruits entre avril 2019 et avril 2020, 2,3 M concernaient des emplois informels. Dans le secteur formel, les travailleurs les moins qualifiés, de même que les jeunes et les femmes, ont été les plus touchés par les licenciements : le taux de NEET a augmenté de 6 points entre avril 2019 et avril 2020 pour les 20-25 ans (et de 4,5 points pour les 25-30 ans) et le taux de participation des femmes au marché du travail est passé de 34,5% à 29,2%. D'un point de vue sectoriel, la crise sanitaire a creusé un écart entre d'un côté des activités « vulnérables », ne pouvant souvent pas s'adapter à une organisation en télétravail et employant une main d'œuvre moins qualifiée ainsi qu'un taux élevé d'informalité (construction, textile, plastique, agriculture, hospitalité etc.) et, d'un autre côté, des activités plus « résilientes », où le télétravail est plus facile à organiser (services financiers, NTIC, santé, etc.). Enfin, ce sont les grandes entreprises (50 employés et +) qui ont été plus à même de maintenir l'emploi : l'emploi a diminué de 1,4% en g.a. en mai 2020 alors que les emplois ont diminué de 11,8% et 8,9% dans les structures de moins de 10 employés et de 10 à 50 employés respectivement.

La crise sanitaire pourrait avoir des effets durables sur le marché de l'emploi.

Malgré les aides débloquées par l'Exécutif, nécessaires afin de pallier les pertes de revenus des ménages et des entreprises, le marché du travail pourrait être durablement pénalisé.

En premier lieu, le bénéfice attendu des mesures de sauvegarde mises en œuvre par le gouvernement sera sans doute limité. Ainsi, elles ne concernent que les employés déclarés et exclue de fait les personnes non

déclarées, ce qui limite la portée du mécanisme et la préservation du pouvoir d'achat des ménages à l'échelle du pays, d'autant plus que la faiblesse des filets sociaux en Turquie ne peut pallier cette baisse de revenus. Les aides, toujours en vigueur au début de l'année 2021, destinées aux entreprises ont permis d'éviter de nombreuses faillites et licenciements, mais ce secours s'avère artificiel et fait craindre un choc négatif sur l'emploi lorsque ces mesures d'interdiction de licenciements et de préservation de l'emploi seront levées.

En deuxième lieu, les perspectives d'une reprise vigoureuse de l'activité restent sujettes à caution. Les restrictions, en Turquie, comme dans les principaux partenaires économiques, seront maintenues tant que la situation sanitaire ne sera pas maîtrisée. Cette situation pèsera donc sur l'activité et, mécaniquement, sur l'emploi.

Enfin, plus la période de chômage est longue et plus la capacité à retrouver un emploi diminue (obsolescence des qualifications et effets de découragement), ce qui peut susciter quelques craintes quant au retour rapide dans le marché du travail d'une partie des chômeurs de longue durée. C'est particulièrement le cas pour les jeunes et les femmes qui sont plus exposés au risque de pérennisation de leur situation en dehors du marché du travail : l'OIT relève que les pertes d'emploi des adultes en août s'établissent à 3,4% après avoir atteint 8,1% en avril ; pour les jeunes, les destructions d'emploi, qui atteignent 21,3% en mai, sont encore de 14,8% en août (et 17,7% pour les jeunes femmes).

Le secteur de l'assurance en Turquie

Le marché de l'assurance en Turquie est encore peu développé et ne représente qu'une faible part des actifs financiers du pays. De nombreux facteurs freinent le développement du secteur assurantiel mais plusieurs initiatives conduites par l'Exécutif pourraient favoriser l'essor de cette activité dont le potentiel est important.

Le secteur turc de l'assurance reste peu développé

La part du secteur de l'assurance dans l'économie turque demeure faible. Le taux de pénétration du marché, qui désigne la part du secteur dans le PIB (1,3% du PIB), et sa densité, qui désigne la dépense moyenne en assurance par habitant exprimée en USD (126 USD), sont les plus faibles des pays de l'OCDE en 2018 (dernières données disponibles) : 8,9% du PIB et 3630 USD respectivement, en moyenne. De même, alors que les actifs du secteur bancaire en 2019 comptaient pour 89% des actifs financiers turcs, ceux de l'assurance n'en représentaient que 4,71%.

Le marché est dominé par la branche non-vie. En 2019, 63 compagnies d'assurances (22 vie, 38 non-vie, 17 fonds de pension, 3 réassureurs) ont collecté 69,2 Mds TRY de primes, en croissance de 26,7% en g.a. Bien qu'elle soit significativement moins rentable que la branche vie, la branche non-vie domine le marché de l'assurance avec une part de marché de 83,6%. Cette situation s'explique principalement par le contexte réglementaire, lequel impose la souscription de certaines assurances (assurance de responsabilité civile automobile - Motor Third Party Liability, MTPL - qui représente 32,3% des primes émises en 2019 et 40% des nouvelles primes perçues sur les trois dernières années et assurance contre les dégâts liés aux tremblements de terre -DASK-, notamment). Par ailleurs, le gouvernement limite le prix des primes payées par les assurés (MTPL notamment), ce qui freine la rentabilité de ces produits.

Cela étant, le dynamisme du marché est porté par la branche vie dont la croissance (64,1% en g.a en 2019) est significativement supérieure à celle de la branche non vie (21,3% en g.a en 2019). Ce dynamisme est soutenu par la distribution des crédits à la consommation (le portefeuille de prêts des banques a augmenté de 16,2% en 2019 en g.a). En effet, bien qu'elle ne soit pas obligatoire, la souscription d'un contrat d'assurance lors de l'octroi d'un crédit est souvent requise par les banques : elles ont collecté 83,4% des primes produites dans ce segment en 2019.

La croissance du marché est freinée par de nombreux facteurs

En premier lieu, le développement du marché assurantiel est freiné par des facteurs économiques. En effet, des revenus faibles limitent la croissance du taux de pénétration du secteur. Le PIB par habitant (8 599 USD en 2020) est sensiblement inférieur au seuil de 18 - 20 000 USD à partir duquel les services assurantiels deviennent des produits de consommation de masse. La crise sanitaire contribuera à ralentir la diffusion des produits d'assurance : selon le FMI, le PIB/ habitant ne dépassera son niveau enregistré en 2019 qu'à partir de 2023.

De même, 70% de la population a des revenus insuffisants pour constituer une épargne de précaution et le taux de pauvreté important (14,4% de la population contre 11,42% en moyenne dans les pays de l'OCDE) freine le développement de ce marché. À titre d'exemple, seuls 58,8% des Turcs sont propriétaires de leur logement en 2019 contre 70% des habitants de l'UE en 2018, ce qui limite la demande de souscription à des contrats pour couvrir les risques liés aux habitations,

seule l'assurance DASK (uniquement souscrite par les propriétaires), étant obligatoire. Par ailleurs, parmi les 30% de la population disposant de revenus suffisants pour constituer une épargne de précaution, seuls 1/3 ont les moyens financiers de souscrire des contrats couvrant les risques à long-terme tels que l'assurance vie. Ainsi, cette dernière se limite principalement à de l'assurance-crédit (66% des primes émises en 2019).

Malgré les incitations gouvernementales, les placements à long terme via des fonds de pension sont très peu prisés par la population turque. Ainsi, malgré l'abondement de 25% par an versé par le gouvernement pour les adhésions à l'IPS (Individual Pension System, créé en 2003), les employés ne conservent leur plan d'épargne que 3,8 ans en moyenne et, en 2019, seulement 7% des participants étaient dans le système depuis plus de 10 ans. S'agissant des souscriptions obligatoires depuis 2017 au système d'adhésion automatique (Auto Enrollment System -AES-, complémentaire à l'IPS), le gouvernement versait 1000 TRY aux employés conservant leur plan au moins deux mois. Cependant, seuls 3,5 M d'adhérents, sur les 8 M d'inscrits automatiquement, l'ont conservé au-delà de trois mois, la majorité des souscripteurs résiliait leur adhésion après deux mois et encaissait la prime versée par le gouvernement (1000 TRY). Par conséquent, l'activité des fonds de pension reste très limitée et leurs actifs ne représentent que 3% du PIB contre 60,1% en moyenne dans les pays de l'OCDE en 2019.

Enfin, les déséquilibres macroéconomiques ont un impact négatif sur le résultat technique des assureurs et notamment sur celui tiré de la police MTPL. En effet, la dépréciation de la monnaie locale a, d'une part, un impact négatif sur la demande car elle renchérit le prix des véhicules importés en devise locale et freine donc leurs ventes et, d'autre part, un impact négatif sur la rentabilité car, 80% des pièces détachées étant importées, le coût des sinistres augmente alors que les hausses des prix des primes d'assurance sont limitées par le gouvernement.

En deuxième lieu, la souscription d'une police d'assurance n'est pas encore un acte de consommation fréquent pour des raisons culturelles. La population turque est, d'abord, peu sensibilisée à la notion du risque car cette dernière n'est que peu abordée durant l'éducation. En outre, le principe même du mécanisme assurantiel peut être difficile à concilier avec les principes islamiques, ce qui, dans un pays où la population est de confession musulmane, ne favorise pas son acceptation sociale. Même si des assurances

islamiques (Takaful) existent, leur diffusion est encore faible et ne pallie qu'imparfaitement les réticences religieuses. Par ailleurs, la population turque épargne peu et privilégie traditionnellement l'or comme support d'épargne de précaution. Enfin, le sentiment que le gouvernement soutiendra toujours la population en cas de besoin (alimenté par l'aide apportée aux sinistrés non couverts par une assurance, victimes du tremblement de terre d'Istanbul de 2011 et de la tempête de grêle de 2017) et la culture du compromis informel entre les parties pour résoudre les différends financiers ne favorise pas non plus le développement de la souscription de contrats d'assurance.

En troisième lieu, le cadre juridique défavorise les entreprises du secteur. Seules deux polices d'assurance sont obligatoires en Turquie: la MTPL et la DASK. Toutefois, en l'absence de contrôle suffisant de la part des autorités, les taux de pénétration de ces produits en 2019 peut être considéré comme faible : 81% et 56% respectivement.

Par ailleurs, le gouvernement turc a mis en œuvre des mesures qui ont entraîné de lourdes pertes pour les assureurs sur les contrats MTPL. En avril 2017, le prix de ces polices a été plafonné, réduisant en moyenne de 24% le montant des primes collectées dans un segment où, au surplus, les assurés peuvent demander un dédommagement pour dégâts corporels jusqu'à 10 ans après la constatation du sinistre et pour un montant pouvant s'élever jusqu'à 2 M TRY, ce qui augmente mécaniquement les coûts des sinistres pour les compagnies d'assurance. Malgré les augmentations de prix concédées par l'Etat sous la pression des assureurs (hausse de 1,5% mensuellement ramenée à 1% depuis la crise pandémique), le ratio de résultat technique de la MTPL qui était de 0,2% en 2016, est devenu négatif en 2017 (-5,4%) et en 2019 (-8,2%). Si ce ratio a été positif sur les six premiers mois de l'année 2020 (12,9%), ce n'est que grâce à la forte baisse du nombre d'accidents de la route au mois d'avril (-52% en rythme mensuel) liée aux mesures de confinement. Par ailleurs, en instaurant, à partir du mois de juillet 2017, un pool des véhicules les plus risqués, forçant les compagnies à assurer tous les automobilistes et à indemniser le coût des dommages proportionnellement à la part de marché de chaque compagnie, le gouvernement dissuade indirectement les acteurs du secteur d'accroître leur présence, ce qui limite les économies d'échelle potentielles que pourrait favoriser une concentration des entreprises.

En dernier lieu, les canaux de distribution ne sont pas jugés efficaces. D'abord, parce que même si leur part de marché diminue, les agents indépendants restent le

principal vecteur de distribution des produits avec 48% des primes collectées. Or, ces agents, par manque d'expertise et de formation, orientent systématiquement les clients vers les produits les moins chers et non vers ceux les plus adaptés à chaque type de clientèle, ce qui nuit à la crédibilité du secteur et limite le développement de produits à plus haute valeur ajoutée.

Ensuite, parce que les barrières à l'entrée sont très faibles : en l'absence de capital minimum réglementaire requis, le coût d'entrée est évalué entre 40 et 60 M TRY seulement. Cela favorise l'arrivée régulière de nouveaux acteurs à la recherche d'un profit rapide en proposant des produits à bas prix et ne disposant pas toujours d'une volonté, d'une capacité et de compétences adéquates pour s'inscrire durablement dans ce secteur. Cela a pour effet d'éroder l'image de marque de la profession, d'exercer une pression sur les prix des polices et de favoriser un émiettement des acteurs au détriment d'une consolidation souhaitable pour renforcer la rentabilité des entreprises et assurer leur pérennité.

Enfin, parce que, depuis la fusion, en août 2020, de six compagnies publiques turques (trois d'entre elles ont créé Türkiye Sigorta, nouvel assureur non-vie et les trois autres ont donné naissance à Türkiye Hayat Emeklilik opérant dans la branche vie), les assureurs privés redoutent le poids croissant de ces acteurs qui pourraient être favorisés par le gouvernement. En effet, détenue à 81,1% par le fonds souverain turc (TWF), lequel est également actionnaire des principales grandes entreprises turques, et avec une part de marché de 29,45%, Türkiye Sigorta pourrait tirer parti de sa position pour fausser le jeu de la concurrence notamment dans les grands PPP d'infrastructure. En novembre 2020, un accord a, par exemple, été signé entre TWF, Turksat et Türkiye Sigorta afin que cette dernière assure les futurs satellites Turksat 5A et 5B.

Cela étant, le potentiel de croissance du secteur demeure très important

Les facteurs démographiques constituent un puissant levier pour la croissance du marché. La population turque est jeune (67,1% des turcs sont âgés de 15 à 64 ans et 23,9% ont moins de 15 ans) et augmente de 0,55% par an (+ 0,31% par an en moyenne dans les pays de l'OCDE), ce qui entraînera mécaniquement une hausse de la demande interne. De plus, le gouvernement, anticipant un vieillissement futur de sa population (les plus de 65 ans devrait représenter 16,4% de la population en 2040 contre 9% en 2020), prévoit, dans le cadre du Nouveau Programme

Économique (NEP), d'instaurer une infrastructure d'assurance de soins de longue durée d'ici décembre 2023, ce qui devrait également renforcer la demande de produits adaptés. Dans le même ordre d'idées, afin de pallier les déficiences du système public de remboursement des soins, la demande de produits d'assurance santé devrait continuer de progresser rapidement. Les primes émises dans l'assurance santé ont augmenté plus rapidement que celles de la branche non-vie entre 2016 et 2019 respectivement 97,8% contre 63,3% et, selon la TSB, le taux de croissance annuel réel de l'assurance santé devrait être de 24% jusqu'en 2024 contre une croissance annuelle de 13% pour la branche non-vie.

L'amélioration du cadre de l'activité des assurances devrait tirer la croissance du marché. Longtemps réclamé par les acteurs locaux, un organisme autonome et indépendant de régulation, l'Agence de régulation et de surveillance des assurances et des fonds de pension (SDDK) a été institué en novembre 2019 et remplace la tutelle exercée auparavant par le Secrétariat général de l'assurance, un des organismes du ministère turc des Finances, ce qui devrait permettre une meilleure régulation des acteurs et favoriser ainsi une gouvernance plus favorable aux assureurs et accélérer le développement du marché. De plus, le ministère des Finances turc a créé, en septembre 2019, la compagnie de réassurance Turk Re afin renforcer la capacité domestique de réassurance (la Turquie ne compte qu'un seul réassureur local, dont la part de marché du secteur réassurance n'est que de 25%). Enfin, la politique monétaire restrictive mise en œuvre par la Banque centrale depuis le mois de novembre 2020 et visant véritablement à ralentir le rythme de l'inflation est perçue positivement par les assureurs et les fonds de pension car cela permettra d'améliorer le rendement des portefeuilles d'investissements des assureurs et des fonds de pension et donc de renforcer la rentabilité des entreprises du secteur.

Le fort taux de potentiel du secteur attire les investisseurs étrangers. En 2019, 19 compagnies d'assurance étaient détenues à plus de 50% par des investisseurs étrangers et 22 l'étaient en totalité. Ces derniers sont notamment attirés par les partenariats dans la bancassurance avec les grandes banques locales : à titre d'exemple, AXA possède un contrat de distribution exclusif avec Denizbank et Allianz avec Yapi kredi. Or, selon Fitch Ratings, grâce à leur niveau d'expertise plus élevé, les assureurs étrangers permettront, via les partenariats mis en œuvre, au secteur de l'assurance turc d'acquiescer un meilleur

niveau de sophistication technique, ce qui soutiendra son développement.

Le commerce extérieur de la Turquie en 2020

Selon les données de Turkstat, en 2020, les échanges commerciaux de la Turquie (389 Mds USD) enregistrent leur plus bas niveau depuis 2016 : les exportations ont diminué de 6,3% tandis que les importations augmentaient de 4,3%, entraînant un creusement du déficit de la balance commerciale de 69,1%, à -49,9 Mds USD. L'Union européenne (à 27) demeure le premier partenaire commercial de la Turquie, l'Allemagne son premier client et la Chine devient son principal fournisseur. Les véhicules dominent les exportations tandis que les importations d'or ont significativement augmenté, participant à la détérioration du déficit commercial de la Turquie.

Malgré un rebond de la demande étrangère, la crise sanitaire a eu un effet significatif sur les échanges commerciaux de la Turquie

Les échanges commerciaux (389 Mds USD, -0,6% en g.a) ont été ramenés à leur plus bas niveau depuis 2016. S'élevant à 169,5 Mds USD sur l'ensemble de l'année 2020, les exportations turques se sont contractées de -6,3% en g.a. La baisse des exportations, concentrée entre mars et mai 2020 (en avril, les exportations ont été ramenées à 8,9 Mds USD, leur plus bas historique) est liée à la contraction de la demande mondiale (Union européenne en tête) due à la crise sanitaire, à la baisse de la production manufacturière turque (en avril, l'indice de production industrielle s'est contracté de -31,3% en g.m) et aux ruptures dans les chaînes d'approvisionnement. Signe d'une reprise de la demande mondiale (en provenance d'Allemagne singulièrement) et de l'activité économique en Turquie et au bénéfice d'une dépréciation significative de la monnaie locale (en 2020, la lire turque a perdu respectivement 25% et 37% de sa valeur face au dollar et à l'euro), laquelle a rendu les exportations turques plus compétitives, ces dernières ont rebondi dès juin (+15,5% en g.a) pour enregistrer leur meilleure performance historique au mois de décembre : 17,8 Mds USD, +16% en g.a. Les importations, quant à elles, se montent à 219,4 Mds USD (+4,3% en g.a). Elles ont significativement diminué au début du 2^{ème} trimestre 2020 (reculant respectivement de -25% et -27,8% en g.a en avril et mai 2020) en raison, d'une part, de l'impact négatif de la crise sanitaire sur l'activité et sur la consommation des ménages et, d'autre part, des mesures douanières protectionnistes mises en œuvre dès le mois d'avril 2020 en réponse à la crise sanitaire

(des droits additionnels - compris entre 2 et 50% - ont été appliqués sur environ 5000 catégories de produits, dont les matériaux de construction, les équipements industriels, les machines de récolte, des biens durables et certains appareils électroménagers et à l'exception des biens en provenance de pays liés à la Turquie par un accord de libre-échange). Les importations ont finalement rebondi dès la fin du 2^{ème} trimestre, tirées à la hausse par une demande et une croissance dynamiques alimentées par les mesures très accommodantes mises en œuvre par l'Exécutif (la consommation privée et le PIB ont progressé respectivement de 9,2% et 6,3% en g.a au 3^{ème} trimestre 2020).

La contraction des exportations et la hausse des importations ont entraîné un creusement du déficit commercial de la Turquie de 69,1%, en g.a, lequel se monte à -49,9 Mds USD. Par ailleurs, le taux de couverture des importations par les exportations, qui a été ramené de 86% en 2019 à 77,2% en 2020, a enregistré, en avril, son niveau le plus bas enregistré ces trois dernières années (66,2%).

L'Union européenne demeure le premier partenaire commercial de la Turquie et la Chine devient son premier fournisseur

L'Union européenne à 27 demeure le premier partenaire commercial de la Turquie avec des échanges commerciaux stables (143,2 Mds USD, -0,9% en g.a). La Turquie a exporté pour 69,9 Mds USD de biens (-8,8% en g.a) vers l'UE, qui absorbe ainsi 41,3% des exportations turques (contre 42,4% en 2019), et a importé pour 73,3 Mds USD de biens (+7,9% en g.a) en provenance de l'UE (soit 33,4% des importations turques, contre 32,3% en 2019). In fine, la part de marché de l'UE est stable, autour de 37%.

Le poids des principaux clients de la Turquie – Allemagne (16 Mds USD), Royaume-Uni (11,2 Mds USD), Irak (9,1 Mds USD) et Italie (8,1 Mds USD) - recule respectivement de -3,9%, -0,4%, -10,6% et -17,2% en g.a, à l'exception des Etats-Unis (10,2 Mds USD, +13,5% en g.a) qui deviennent le 3^{ème} client de la Turquie devant l'Irak. Les exportations vers l'Espagne enregistrent une baisse sensible (6,7 Mds USD, -17,8% en g.a), reléguant le pays au 7^{ème} rang de ses clients derrière la France (7,2 Mds USD, -9,5% en g.a). Par ailleurs, en raison de l'embargo informel instauré dès l'été 2020 par l'Arabie saoudite sur les biens en provenance de Turquie, les exportations turques vers le royaume ont diminué de 23,9% en g.a. Parallèlement, les exportations vers Israël (4,7 Mds USD) et la Russie (4,5 Mds USD) ont augmenté, respectivement de +5,3% et 8,3% en g.a, de même que

celles vers l'Azerbaïdjan (2,1 Mds USD, +16,7% en g.a) portées par les livraisons de matériel militaire dans le contexte de la guerre du Haut-Karabagh.

La Chine devient le premier fournisseur de la Turquie (23 Mds USD d'importations, +20,3% en g.a) devant l'Allemagne (21,7 Mds USD, +12,6% en g.a). La Russie recule à la 3^{ème} place (17,9 Mds USD, -22,7%) devant les Etats-Unis (11,5 Mds USD, -2,8% en g.a), l'Italie (9,2 Mds USD, -1,7% en g.a), l'Irak (8,2 Mds USD, +206% en g.a, hausse causée par les importations exceptionnelles d'or), la Suisse (7,8 Mds USD, +130% en g.a, en lien avec les importations d'or). Enfin, la France (7 Mds USD, +3,2% en g.a) devient le 8^{ème} fournisseur de la Turquie maintenant sa part de marché à 3,2%.

Le commerce extérieur de la Turquie demeure porté par les exportations de véhicules automobiles et par une hausse marquante des importations d'or

Depuis 2013, les deux principaux postes d'exportations demeurent identiques : « véhicules automobiles et leurs parties » (22,1 Mds USD) et « chaudières, machines, appareils, engins mécaniques et leurs parties » (16,8 Mds USD). Ils enregistrent toutefois une baisse significative, respectivement de -17,9% et -5,5% en g.a. De même, les exportations de « machines, appareils électriques et leurs parties » (9,3 Mds USD) et de fer et d'acier (8,8 Mds USD) ont reculé, respectivement de -4,6% et -12% en g.a. A l'inverse, certains produits agricoles et agroalimentaires, lesquels ont mieux résisté à l'impact de la crise sanitaire, connaissent une hausse de leurs exportations : « fruits et noix comestibles » (4,8 Mds USD, +5,3% en g.a) « préparations à base de céréales, de farines, de féculs ou de lait » (2,1 Mds USD, +8,8% en g.a), « préparations de légumes ou de fruits » (2,4 Mds USD, +13% en g.a) ou encore « graisses et huiles animales et végétales (1,4 Md USD, +37% en g.a). De manière analogue, les exportations de biens médicaux (masques, matériel de protection, équipements médicaux – dont un modèle d'appareil d'assistance respiratoire développé par une coentreprise locale, etc.) ont significativement augmenté, de 530% en g.a sur le seul 1^{er} semestre 2020.

Le poste « hydrocarbures » (28,9 Mds USD, -30,7% en g.a) domine les importations, devant les « pierres gemmes, métaux précieux » (26,6 Mds USD, +99% en g.a), dont les importations ont augmenté en raison des achats d'or. Les importants achats d'or effectués par la Turquie sont liés à la forte dépréciation de la monnaie locale (en 2020, la lire turque a perdu respectivement 25% et 37% de sa valeur face au dollar et à l'euro), laquelle a incité les ménages et les entreprises turcs à changer une partie de leurs avoirs en devises fortes et

en or afin de protéger leur patrimoine. Le poste « chaudières, machines, engins mécaniques et leurs parties » (25,2 Mds USD, +13,9% en g.a) est ramené à la 3^{ème} place. Par ailleurs, les importations de véhicules automobiles, qui atteignent 15,3 Mds USD (un niveau inédit depuis 2017), ont augmenté de 52,7% en g.a en raison, d'une part, d'un effet de base positif (faible niveau des ventes automobiles en Turquie en 2019) et, d'autre part, du niveau élevé de la demande domestique en 2020 alimentée par les facilités de crédit mises en place par les banques locales.

A court terme, les exportations turques devraient être soutenues par le rebond de la demande européenne (en 2021, le FMI anticipe une reprise franche de l'activité économique en Allemagne et au Royaume-Uni) et l'intégration de la Turquie à de nouvelles chaînes de valeur. Parallèlement, la Turquie ambitionne de réduire ses importations afin de privilégier la production locale et pourrait, dès lors, adopter des positions plus protectionnistes (taxes à l'importation, préférence locale dans la commande publique, subventions, etc.) En limitant ses importations, la Turquie espère limiter le déficit structurel de son compte courant ainsi que la dérive des prix à la consommation.

Londres et Ankara sont parvenus à un accord de libre-échange

Préservant les termes des échanges entre le Royaume-Uni et la Turquie au lendemain de la période de transition, dont l'expiration a privé les parties du bénéfice de l'union douanière (UD), cet accord de libre-échange a été salué par les opérateurs économiques britanniques et turcs. Dans un objectif de préservation des chaînes de valeurs, particulièrement dans les secteurs industriels, il met en place provisoirement des règles d'origine souples et semblables à celles du système pan-euro-méditerranéen. Toutefois, des incertitudes persistent concernant la transition vers les règles d'origine en vigueur au titre de l'accord de commerce et de coopération RU-UE, et de nouvelles frictions réglementaires aux échanges sont également inévitables.

Un accord de libre-échange entre deux partenaires importants attendu par les milieux d'affaires

Le Royaume-Uni et la Turquie entretiennent des liens économiques puissants et concentrés dans l'industrie manufacturière

L'industrie manufacturière est au centre de la relation commerciale entre le Royaume-Uni et la Turquie. En 2019, les machines et les appareils mécaniques étaient

le premier poste à l'exportation vers la Turquie depuis le Royaume-Uni (20% du total des exportations). Quant aux importations depuis la Turquie, les véhicules de tourisme étaient le premier poste (19% du total des importations), suivis des machines et d'appareil mécaniques (10%). La filière automobile britannique est particulièrement dépendante de la relation commerciale entre le Royaume-Uni et la Turquie. La Turquie est en effet un point d'étape majeur dans les chaînes de valeur britanniques : d'importantes usines d'assemblage y sont implantées, vers lesquelles sont exportées des pièces détachées pour être incorporées dans des véhicules (en 2018, 31,3% des exportations britanniques de moteurs de véhicules étaient destinées à la Turquie, depuis laquelle les entreprises britanniques ont importé 175 000 véhicules selon la fédération de l'industrie automobile britannique, d'après la Society of Motor Manufacturers and Traders) qui sont ensuite par le Royaume-Uni.

Permettant d'éviter une dégradation significative des termes des échanges, cet accord a été salué par les milieux d'affaires

La perspective du rétablissement des barrières tarifaires à l'expiration de la période de transition a nourri d'importantes inquiétudes parmi les fédérations professionnelles de l'industrie. Les attentes des opérateurs économiques étaient à la hauteur du risque d'un scénario sans accord : les autorités britanniques et turques avaient indiqué que 75% des exportations turques auraient été soumises à des droits additionnels en l'absence d'un accord pour pallier la sortie du Royaume-Uni de l'Union douanière. La signature d'un ALE et sa mise en œuvre provisoire dès le 1^{er} janvier 2021 au moyen d'un mécanisme d'application temporaire dans l'attente d'une prochaine ratification ont été unanimement saluées par les fédérations des parties.

Les parties ont pris l'engagement d'entamer des négociations afin d'approfondir les mesures préférentiels de l'accord. Des négociations doivent être ouvertes dans deux ans afin d'élargir la portée de l'accord : aux produits agricoles, aux services, aux investissements, à la protection de l'environnement, à la propriété intellectuelle, au marché du travail et à l'économie digitale.

Ce nouveau cadre juridique devrait prévenir la dégradation de la relation commerciale par rapport à une union douanière

Les dispositions de l'accord préservent une libéralisation tarifaire pour le commerce des biens identique à celle de l'UD et des régimes préférentiels

Les termes préférentiels de l'accord prévoient un périmètre d'élimination des barrières tarifaires similaire à celui prévu par l'UD. L'ALE entre le Royaume-Uni et la Turquie emporte, de manière symétrique, une libéralisation (sans droits de douanes) des biens industriels et de certains biens agricoles. En effet, l'accord prévoit des contingents tarifaires préférentiels dans le sillage de ceux prévus par la décision du Conseil d'association CE-Turquie (n°1/98) concernant le commerce des produits agricoles. Selon les autorités britanniques, les volumes de ces nouveaux contingents ont été déterminés par les parties sur la base de données historiques des flux commerciaux contingentés entre la RU et la Turquie. Selon la délégation de l'UE en Turquie, cet ALE assure ainsi la continuité des relations commerciales bilatérales et n'emporte pas de différence significative dans les termes des échanges.

Afin de préserver l'intégrité post-transition des chaînes de valeur, l'ALE introduit des règles d'origine souples et provisoires. Le texte prévoit des règles d'origine (RoO) s'approchant très fortement des règles révisées de la convention pan-euro-méditerranéenne. Concernant les règles, souples, de cumul de l'origine, le protocole sur les RoO prévoit que les intrants originaires de l'UE et de l'EEA sont considérés comme originaires de l'une des parties à la condition que ceux-ci fassent l'objet d'une transformation minimale. Le protocole prévoit aussi un cumul élargi possible aux intrants originaires des pays partis à la convention PEM, qui ont un poids important dans les produits manufacturés entre le Royaume-Uni et la Turquie. Cette souplesse des aménagements essaye de refléter le statu quo ante et vise à permettre aux parties de préserver autant que possible l'intégrité de leurs chaînes de valeurs. Les parties ont toutefois indiqué dans une déclaration conjointe que ces règles étaient d'application provisoire, la Turquie devant s'aligner sur les règles d'origine applicables entre l'Union européenne et le Royaume-Uni en vertu de ses obligations au titre de l'UD. Londres et Ankara n'ont toutefois pas encore communiqué un calendrier de transition des règles d'origine applicables vers les règles applicables du TCA.

Si la continuité des termes des échanges est assurée, le passage d'une UD à un mécanisme préférentiel entraîne certaines contraintes pour les opérateurs économiques

L'application de règles d'origine pèsera sur les entreprises. Si les règles d'origine applicables à la Turquie et au RU admettent d'importantes souplesses, l'administration de ces règles est une contrainte lourde

pour les opérateurs économiques. De plus l'application de règles temporaires place les opérateurs économiques dans l'incertitude en l'absence de visibilité sur le calendrier de transition vers les règles du TCA.

Les entreprises vont également devoir faire face à des frictions réglementaires supplémentaires. Au plan douanier, la certification ATR (ATR.1 Certificate) n'est désormais plus valable pour les produits britanniques, qui risquent par conséquent d'être bloqués en douanes par le système digitalisé d'analyse de risque turc « TAREKC » – le ministère turc du Commerce mène actuellement des travaux pour résoudre ces éventuelles contraintes. Aussi, le Royaume-Uni ne reconnaitra plus la certification CE à partir de 2022, ce qui obligera les opérateurs turcs à se conformer à la certification UKCA. Enfin, l'enregistrement REACH ne sera plus valable pour les produits chimiques, obligeant les exportateurs turcs à se conformer au nouveau système UK-REACH.

Le budget 2021 de l'Azerbaïdjan

En 2020, le PIB s'était contracté de 4,3% en raison du ralentissement de l'activité lié aux restrictions sanitaires et de la baisse de la demande mondiale d'hydrocarbures (90% des exportations). Les réserves du fonds souverain (43 Mds USD) avaient permis de rééquilibrer les comptes publics et de défendre le taux de change. Elles seront à nouveau mises à contribution en 2021 pour soutenir le niveau de vie de la population par les dépenses sociales et financer les travaux de reconstruction des territoires recouverts.

Des dépenses en hausse pour accompagner la sortie de crise sanitaire et militaire

Poursuivant la politique budgétaire contracyclique engagée en 2020, l'Etat prévoit de porter ses dépenses à 28,5 Mds AZN (14,3 Mds EUR) en 2021 soit 3,8% de plus qu'en 2020 et 16,9% de plus qu'en 2019. La structure des dépenses reflète les priorités de l'Etat au sortir de la crise sanitaire et de la guerre qui ont marqué l'année 2020.

Le volet social continue de concentrer l'attention des autorités pour préserver le niveau de vie de la population. Ainsi ce dernier représente-t-il 38,9% des dépenses (11,1 Mds AZN, +5,3%), permettant une nouvelle hausse des retraites et le versement de prestations sociales aux familles des soldats tués au combat. L'Etat flèche également 1,6 Md AZN pour rééquilibrer les comptes du fonds extrabudgétaire de protection sociale, chargé de verser 5,1 Mds AZN de prestations sociales en 2021 (aide au paiement des salaires pendant les confinements, versement d'un

revenu de subsistance aux travailleurs de l'économie informelle).

Le volet santé est identique à celui du budget 2020 d'avant-crise (1,4 Md AZN). Cette situation doit être rapprochée de la mise en place progressive d'un système d'assurance santé obligatoire, ce qui devrait réduire la charge de l'Etat dans le financement du système de santé. Pour rappel, l'enveloppe d'1,4 Md AZN en 2020 était sensiblement plus élevée (+31,3%) que celle de 2019, précisément pour permettre la mise en place de cette assurance santé obligatoire.

Par ailleurs, conséquence du retour des territoires adjacents au Haut-Karabagh sous souveraineté azerbaïdjanaise, 23,4% des dépenses sont allouées à la sécurité au sens large (6,7 Mds AZN, +16,3%). Ce volet est composé principalement des dépenses liées à la reconstitution des capacités militaires (4,6 Mds AZN, +31,3%).

Enfin, le budget de l'Etat pour l'année 2021 flèche 2,2 Mds AZN (1,1 Md EUR) vers les chantiers de reconstruction des territoires recouverts. Les autres dépenses d'investissement en capital fixe (2,8 Mds AZN) seront principalement dirigées vers les grands projets d'infrastructures stratégiques, notamment ferroviaires, destinés à soutenir la croissance.

A noter que 2,2 Mds AZN (1,1 Md EUR) seront affectés au service de la dette publique (+22%), estimée par le ministère des Finances à 8,2 Mds USD pour la dette publique extérieure (20,0% du PIB) et à 1,3 Md AZN pour la dette publique intérieure (0,7 Md EUR soit 1,9% du PIB) au 1^{er} juillet 2020.

Les transferts du fonds souverain représentent la moitié des recettes budgétaires

Les recettes devraient progresser moins rapidement par rapport à l'avant-crise. Estimées à 25,4 Mds AZN (12,7 Mds EUR) elles augmenteraient de 5,4% par rapport à 2020 et de 5,0% par rapport à 2019. Le budget est construit sur l'hypothèse d'un baril de pétrole à 40 USD en moyenne en 2021, contre 45 USD dans le budget rectificatif 2020 et 60 USD en 2019. Le ministère des Finances estime qu'une baisse du baril à 35 USD pourrait diminuer les recettes budgétaires de 1,3%. A contrario, le maintien des cours au niveau actuel (65,5 USD au 23/2/2021) pourrait dégager des marges de manœuvre supplémentaires.

Les transferts du fonds souverain pétrolier SOFAZ continuent de représenter près de la moitié (48%) des recettes budgétaires soit 12,2 Mds AZN. Pour rappel, l'exécutif avait adopté en 2018 un décret visant à assurer la soutenabilité des comptes publics, prévoyant notamment un encadrement des transferts du fonds pétrolier vers le budget de l'Etat. Du fait de la crise,

l'entrée en vigueur de cette règle budgétaire a été repoussée à 2022. Hors SOFAZ, le budget de l'Etat bénéficiera de transferts du Fonds de garantie de la dette publique (880 M AZN), ainsi que des bénéfices réalisés par la Banque centrale (250 M AZN).

Hors transferts du SOFAZ, le budget sera principalement alimenté par l'impôt (7,3 Mds AZN) et les droits de douane (3,9 Mds AZN). Les autorités reconnaissent un besoin d'élargir l'assiette fiscale et de régulariser l'économie souterraine pour accroître les recettes. Des progrès ont été enregistrés en 2020 grâce à des amendements au Code fiscal et à l'obligation pour les travailleurs informels ayant perdu leur emploi lors de la crise de se déclarer afin de bénéficier d'un soutien financier de l'Etat (en l'absence d'allocations chômage auxquelles ils n'étaient pas éligibles). L'Etat pourra aussi s'appuyer sur les fonds budgétaires non déboursés en 2020 (500 M AZN) et sur la privatisation d'actifs de l'Etat (111 M AZN).

Enfin, l'exécutif souhaite faire contribuer les entreprises publiques au budget de l'Etat. En 2020 a été créée l'Azerbaijan Investment Holding, chargé d'améliorer la gestion des grandes entreprises publiques pour réduire leur dépendance au budget de l'Etat pour leurs dépenses courantes mais également pour leurs investissements. Soumises à un impératif de rentabilité, il est prévu qu'elles versent 168 M AZN de dividendes au budget dès 2021 (dont 120 M AZN pour la banque internationale d'Azerbaïdjan).

Le déficit budgétaire demeure modeste au regard des réserves de change

En 2021 le déficit devrait s'établir à 3,1 Mds AZN (1,6 Md EUR), soit 4,1% du PIB. S'ajoutant à un déficit budgétaire de 4,7% du PIB en 2020, le stock de la dette azerbaïdjanaise resterait largement sous contrôle (21,9% du PIB au S1 2020). Les réserves stratégiques demeurent robustes grâce à une bonne gestion des actifs et des mouvements de change par le SOFAZ en 2020 ; au 31/1/2021, les réserves cumulées de SOFAZ (43,6 Mds USD) et de la Banque centrale (6,4 Mds USD) dépassaient le PIB annuel.

Le ministère des Finances ouvre la porte à un recours accru à l'emprunt dans les notes explicatives du budget 2021. Ainsi, aux 610 M AZN (305 M EUR) d'aides-projets déjà signées pour 2021 est-il proposé d'ajouter 1,9 Md AZN (1 Md EUR) de nouveaux emprunts sur les marchés de capitaux azerbaïdjanais et internationaux. Cette évolution de la politique en matière d'endettement est suivie avec attention par les bailleurs de fonds internationaux et bilatéraux dont l'Agence française de

développement, qui souhaite renforcer sa présence en Azerbaïdjan.

Enfin, les autorités entendent attirer des capitaux privés pour financer la reconstruction des territoires recouverts. Ainsi le fonds Karabakh Revival Fund, créé par décret présidentiel le 4 janvier 2021, a pour mission d'associer le secteur privé aux chantiers de reconstruction, notamment via le développement de partenariats public-privé (une nouvelle loi sur les PPP est en cours d'élaboration au sein du ministère de l'Economie avec le concours de la BERD). Le fonds aura également la capacité d'émettre des titres obligataires.

STRATÉGIES SECTORIELLES

La mobilité automobile verte en Turquie

La mobilité automobile verte, à travers les voitures électriques et hybrides, l'autopartage et le covoiturage, n'en est encore qu'à ses débuts en Turquie, en témoigne notamment l'importante attractivité des véhicules thermiques dans le pays. Cependant, en lien avec les évolutions positives de ces marchés en Europe, l'intérêt grandissant des constructeurs automobiles en Turquie pourrait amener les autorités à considérer davantage de mesures incitatives.

Des marchés de niche bénéficiant d'incitations publiques orientées vers les constructeurs

Les consommateurs turcs continuent à privilégier les voitures thermiques. Malgré une forte croissance du marché hybride (22 300 unités, +85% sur 2020 en g.a) et du marché électrique (850 unités, +280% sur 2020), les ventes de ces véhicules ne représentent que 0,1% du marché national. Seulement cinq modèles 100% électriques, tous produits à l'étranger, sont disponibles dans le pays. Concernant les normes environnementales, la Turquie suit celles de l'UE (Euro 6) pour les émissions d'oxydes d'azote ou encore de particules fines. Néanmoins, il n'existe pas encore de réglementation sur les émissions de CO2 dans le pays, ce qui situe la Turquie à un niveau similaire voir légèrement supérieur à celui de l'UE en termes d'émissions pour les voitures neuves (120g/km contre 119 pour l'UE, chiffres 2019), malgré des véhicules moins lourds (3% d'écart avec l'UE), des cylindrées inférieures (7% d'écart) et de moindre puissance (13%). Le covoiturage et l'autopartage rencontrent encore des difficultés à s'imposer auprès des consommateurs, même si certaines initiatives locales se développent (Istanbul, Eskisehir, Karsiyaka). Selon une étude de Deloitte réalisée dans une vingtaine de pays en 2019, les consommateurs turcs sont les plus enclins à préférer utiliser leur voiture personnelle (81%), tout en étant

80% à prévoir de s'en servir tous les jours sur les trois prochaines années. Dans un tel contexte, moins d'une dizaine d'acteurs privés sont présents, aussi bien sur l'autopartage (principalement Electrip et YOYO) que le covoiturage (BlaBlaCar, TwoGo, OrtakAraba et VoltLines). Le site BlaBlaCar.com.tr a été lancé en Turquie en septembre 2014, mais peu de trajets sont proposés et la licorne française gère désormais l'activité de ce marché depuis la France, son bureau turc n'ayant été ouvert que de 2014 à 2016.

Les infrastructures de recharge électrique se développent à un rythme modéré. En juin 2020, on comptait environ 2 000 prises rattachées à 800 bornes électriques fonctionnelles (contre 30 000 en France), dont 205 à Istanbul, réparties sur 61 des 81 provinces de Turquie. Le coût de recharge est 80% inférieur au coût du carburant traditionnel et le temps de chargement moyen se fait entre 20 à 25 heures pour un modèle d'entrée de gamme, en raison d'un réseau électrique domestique équipé principalement en 230 volts 10 ampères et 2,3 kW. Les bornes sont essentiellement détenues par les entreprises Eşarj (Enerjisa, groupe Sabanci), G-Charge (Gersan), Sharz, Voltrun et ZES (holding Zorlu). Par ailleurs, une autre filiale de Zorlu, Vestel, a fait le choix de s'implanter davantage en Europe en signant un partenariat avec un distributeur espagnol pour installer ses chargeurs électriques au Royaume-Uni, en Italie et en Espagne.

Des incitations publiques ont été accordées ces dernières années, principalement à destination des constructeurs, sans être uniquement liées à la mobilité verte. Tout d'abord, la taxe spéciale à la consommation (ÖTV) a été abaissée en 2011 et en 2016 respectivement pour les véhicules électriques (production locale de la Renault Fluence ZE) et les voitures hybrides (Toyota C-HR). A l'inverse, depuis 4 ans, les nouvelles mesures sont soit partielles soit peu en faveur du développement de la mobilité automobile verte. Ainsi, entre juin 2018 et décembre 2019, un programme de réduction de l'ÖTV contre la mise à la casse d'un modèle de plus de 16 ans a été établi, mais celui-ci portait uniquement sur les cylindrées inférieures à 1,6L et un autre règlement a été publié la même année pour l'installation minimum d'une borne pour 50 places de stationnement dans les centres commerciaux et certains parkings publics. En parallèle, les véhicules électriques, jusqu'alors épargnés, ont commencé à être assujettis à la taxe sur les véhicules à moteur (MTV, 25%), qui est même beaucoup plus faible pour les véhicules thermiques les plus anciens et leur taux d'ÖTV a finalement été rehaussé en février 2021. De plus, dans l'optique officielle de recycler les batteries

électriques, il existe désormais une taxe à l'achat d'un véhicule électrique ou hybride qui varie selon le poids de la batterie (15 TRY par kilo), soit un supplément de 3 000 à 7 500 TRY. Enfin, les politiques publiques n'ont pas inclus pour le moment dans leur stratégie l'autopartage et le covoiturage, ce dernier ne disposant actuellement pas de base juridique.

Des perspectives de développement, en lien avec les marchés européens

La localisation de la production de voitures hybrides et électriques de groupes internationaux connaît depuis peu un réel développement, favorisé par des incitations publiques. Ainsi, Toyota, Renault (modèle Clio V e-tech) et Ford ont tous les trois fait le choix de localiser en Turquie une partie de leur production hybride, destinée principalement aux marchés européens. Ce récent engouement s'explique en partie par les incitations fiscales dont a par exemple bénéficié Renault pour son atelier de cylindres aluminium dédié aux moteurs hybrides (100 MEUR d'investissement) ou encore Ford pour la construction de l'usine consacrée au modèle E-transit et à l'assemblage de batteries électriques (56 M EUR).

En parallèle, le projet de voiture électrique nationale (TOGG) est lancé. L'usine, dont la construction a débuté en juillet 2020, devrait compter 4 000 employés et produire 175 000 véhicules par an, avec un taux de localisation de 51%, puis de 66% au bout de 3 ans. TOGG vise la production de cinq modèles électriques d'ici 2030, avec les premières voitures prévues pour le 4^{ème} trimestre 2022. Une partie de la production devrait également être exportée vers des pays européens comme l'Allemagne, la France et l'Italie à partir de 2024. Pour le moment, 1% des équipementiers automobiles turcs produisent des pièces uniquement dédiées aux voitures non-thermiques.

La situation actuelle de ces marchés et les investissements futurs potentiels rendent les prévisions de ventes positives en Turquie, surtout si les autorités incluent le secteur automobile vert dans leur plan d'action pour la mobilité. Ainsi, dans l'hypothèse d'investissements suffisants dans les infrastructures dédiées (objectif de 3 Mds USD d'investissements privés entre 2020 et 2030), les véhicules hybrides et électriques pourraient atteindre respectivement 55% (13,8 millions d'unités) et 10% (2,5 millions) du parc automobile national en 2030. Les autorités prévoient quant à elles pour la même année entre 1 et 2,5 M de véhicules électriques en Turquie et visent l'objectif d'une borne de recharge pour dix véhicules.

Création d'une agence de l'environnement en Turquie

Le 24 décembre 2020, aux termes d'une procédure parlementaire accélérée, une loi portant création d'une agence de l'environnement a été votée en Turquie. Cette agence dispose de nombreuses prérogatives, notamment dans le secteur des déchets. Son fonctionnement et son organisation, notamment dans sa relation avec les ministères turcs, ne sont pas encore explicités. En tout état de cause, sa création relève d'abord d'une double visée de centralisation des fonds alloués à l'environnement, et d'une structuration de la filière des déchets.

Un champ étendu de missions et d'activités, dans un cadre d'action publique encore assez flou

Fin 2020, sous l'impulsion de la Présidence turque, un projet de loi portant création d'une agence de l'environnement a été préparé et soumis à l'examen du Parlement. Peu d'informations sur les objectifs de cette loi ainsi que sur son contenu étaient communiquées à la presse turque.

La loi a été votée le 24 décembre 2020 et promulguée le 30 décembre 2020. Cette loi établit une Agence de l'Environnement rattachée administrativement au ministère de l'Environnement et de l'Urbanisme. L'agence se voit dotée de nombreuses missions : protection de l'environnement, avec en particulier la lutte contre la pollution et la préservation des espaces verts, contribution et aide au développement de l'économie circulaire et à l'approche « zéro déchet » conformément à l'utilisation efficace des ressources, et maîtrise d'ouvrage de la mise en place du système de gestion des consignes des bouteilles en plastique à l'échelle nationale. L'agence sera également responsable de la collecte des taxes des scooters électriques et du contrôle des huiles usagées. Par ailleurs, des dispositions de la loi permettent au ministère de l'Environnement et de l'Urbanisme de déléguer ses compétences de surveillance de la législation environnementale à l'Agence de l'environnement.

L'Agence concevra et gèrera un système de gestion des déchets, en lien avec les départements ministériels concernés, et en rationalisant et coordonnant leurs actions conformément aux stratégies et politiques environnementales formulées par le ministère de l'Environnement et de l'Urbanisme. Elle sera chargée à cette fin de toutes les réglementations et mesures administratives nécessaires, y compris les procédures d'autorisation et d'approbation.

L'Agence mènera des activités diverses dans le champ de l'environnement, et facilitera en particulier l'usage des déchets recyclables pour stimuler l'économie du pays. Pour mémoire, le secteur des déchets recyclables représente actuellement un marché de 48 Mds TRY en Turquie, appelé à croître significativement d'ici 2025.

Afin de sensibiliser le grand public, l'Agence élaborera différents supports de communication visuels, audio et écrits, en collaboration avec des organismes de presse et de radiodiffusion, et organisera des campagnes, des concours et des activités de promotion.

L'Agence assurera des missions de formation, de certification et de réalisation d'études scientifiques, et pourra mettre en place des centres de documentation, et de recherche appliquée ainsi que de laboratoires et des musées.

Elle coopérera avec les administrations locales du pays et les administrations étrangères, les organisations nationales et internationales, les universités et les organisations non gouvernementales.

L'Agence élaborera et exécutera également des projets nationaux et locaux, et fournira un soutien financier aux municipalités, aux administrations provinciales, aux établissements d'enseignement et à d'autres organisations.

A ce stade, aucune indication précise n'est donnée quant à l'articulation des interventions de l'agence avec les missions et programmes des ministères, ni sur le cadre de coordination retenu. L'agence est en phase de préfiguration, et des effectifs du ministère de l'Environnement et de l'Urbanisme pourraient y être redéployés.

Une première étape vers des PPP environnementaux ?

Selon certains observateurs turcs, et notamment le député de l'opposition CHP d'Izmir et membre de la Commission parlementaire de l'Environnement, porte-parole pour le CHP, M. Murat BAKAN, qui ne s'oppose pas à la création de cette agence, l'objectif principal de cette structure serait la passation d'un contrat de PPP avec une entreprise privée pour la collecte des bouteilles en plastiques, avec des procédures dérogatoires au code des marchés publics, à l'instar des PPP appliqués au secteur des transports (routes, aéroports) par exemple. La somme à collecter est estimée par les professionnels du secteur de l'emballage à 10 Mds TRY, et ce chiffre atteindrait jusqu'à 20 Mds TRY compte tenu de la croissance démographique et de la hausse continue de la consommation des ménages.

Ce PPP s'inscrirait dans un nouveau modèle économique, amorcé avec l'interdiction des sacs en

plastique gratuit en vigueur depuis début 2019. Depuis cette date en effet, les sacs plastiques à usage unique sont facturés 25 centimes de TRY l'unité, et l'Etat a ainsi bénéficié de revenus supplémentaires (400 M TRY). Fort de cette expérience, le gouvernement turc privilégie désormais des modèles centraux dans sa réflexion sur les PPP dans le champ de l'environnement, alors que les tentatives de conception – au niveau du ministère, d'une législation pour des PPP des collectivités locales pour la gestion des déchets et de l'eau ont jusqu'à présent échoué.

Parallèlement, la loi complète la législation sur les déchets, afin de structurer la filière de traitement et de recyclage des déchets, en conférant davantage de moyens et de prérogatives au ministère de l'Environnement et de l'Urbanisme par rapport aux collectivités locales. Elle s'inspire notamment de la notion de « responsabilité élargie du producteur » de la législation française, qui avait été discutée dans le cadre de la coopération bilatérale. La loi prévoit ainsi que les procédures et principes relatifs aux responsabilités des producteurs de déchets et des entreprises chargées de la gestion des déchets seront régis par un règlement émis par le ministère de l'Environnement et de l'Urbanisme. Les certificats « zéro déchets » dont bénéficient certaines entreprises (exemple de l'intégrateur aéronautique national TAI) répondant à un cahier des charges défini par le ministère de l'Environnement et de l'Urbanisme, pourront ainsi recycler leurs déchets dans des installations de traitement des déchets ayant reçu une autorisation environnementale du ministère.

Présentation du programme turc d'investissements pour l'année 2021

Le programme d'investissements 2021 de la Turquie liste des projets municipaux et nationaux dans les secteurs de l'énergie, de l'agriculture, des transports, de l'industrie et de la santé qui feront l'objet d'allocations budgétaires sur le budget national et dont les procédures d'appels d'offres (relatives aux études, à l'ingénierie, aux travaux de construction...) sont en cours ou devront être lancées avant la fin de l'année.

Un budget en nette augmentation par rapport à 2020, point d'appui du plan de relance de l'économie turque

Cette année, 138,2 Mds TRY seront alloués pour 3 091 projets d'un montant total de 1 344 Mds TRY.

Par rapport à 2020, les fonds alloués ont augmenté de 79,3%, le nombre de projets de 9,9% et le montant total des projets s'est accru de 27%. Cet engagement budgétaire s'inscrit dans un certain effort de relance de

l'économie nationale, par le canal habituel de la construction. En outre, de nombreux projets ont été ralentis en 2020 en raison de la crise sanitaire et du choc externe qu'elle a représenté pour l'économie nationale. Certaines entreprises turques de la construction ont poursuivi des travaux sans paiement de leurs contrats, malgré une trésorerie parfois fragile. Le présent programme d'investissements comporte également une forte dimension sociale et socio-politique, avec de nombreux projets localisés dans l'est du pays, moins développé et manquant encore d'infrastructures

Une priorité accordée aux projets de transport

Les investissements les plus importants devraient être effectués dans le domaine des transports et des communications avec 41,2 Mds TRY. L'éducation s'octroie 19,8 Mds TRY, l'énergie 16,8 Mds TRY, l'exploitation minière 14,3 Mds TRY, l'agriculture 11,9 Mds TRY et le secteur de la santé 10,3 Mds TRY. En 2021, l'Etat turc investira 1,6 Md TRY dans l'industrie manufacturière, 769 M TRY dans le secteur du logement et 310 M TRY dans le tourisme.

Les crédits attribués aux transports ferroviaires totalisent 17,81 Mds TRY. Dans les projets de train à grande vitesse, 7,6 Mds TRY ont été alloués aux projets Halkali-Kapikule (Istanbul à la frontière bulgare), Ankara-Istanbul YHT, Ankara-Sivas YHT (2,05 Mds TRY), Ankara-Izmir High Standard Railway (1 984 Md TRY pour la section Ankara-Polatli), Adana-Gaziantep High Standard Railway (1 637 Md TRY) et Konya-Adana High Standard Railway (750 M TRY). Ces deux derniers projets correspondent à des projets d'aménagement du territoire qui relieront la zone sud-est du pays, encore assez enclavée, et qui permettront de renforcer la desserte de l'hinterland du port de Mersin.

En outre, 1 062 Md de TRY seront consacrées à la fourniture de 17 rames de trains à grande vitesse d'une taille totale de 4,2 Mds TRY.

Dans les transports urbains, les grandes villes du pays (Ankara, Izmir) aussi bien que des villes moyennes (Eskişehir), notamment des municipalités dirigées par l'opposition, reçoivent des subventions pour leurs projets divers – au total 8,483 milliards de TRY. Le tramway d'Antalya par exemple bénéficiera d'une subvention de 417,5 M TRY. Le projet de LRT (« light rail transit ») de la ville de Mersin reçoit plus de 3 Mds TRY. La municipalité métropolitaine d'Ankara est autorisée à s'endetter auprès de la BERD à hauteur de 400 M TRY pour l'achat d'une flotte de 254 bus au gaz naturel comprimé CNG et de 28 bus diesel. Les projets de métro et de tramways en cours sur la rive asiatique d'Istanbul sont fortement financés cette année. Les

projets de transport urbain sous maîtrise d'ouvrage du ministère des Transports se voient également alloués des subventions conséquentes, comme à Ankara pour la construction et l'achèvement des projets de métro à Ankara avec des crédits totalisant les 1 Md TRY.

Les routes seront financées à hauteur de 12,23 Mds TRY. Des projets en cours dans l'est du pays (Zonguldak-Amasra- Kurucaşile- Cide) s'arrogent la part la plus importante de ces crédits.

Les financements des ports et des aéroports sont plus réduits, et sont fléchés principalement sur des projets en cours de modernisation d'infrastructures.

Dans l'énergie, un investissement de 16,8 Mds TRY est envisagé, avec en tête des investissements deux projets en cours de zones de stockage de gaz naturel, dont la zone de Tüz Gölü. 9,6 Mds TRY ont déjà été investies dans cette zone, pour un investissement total programmé de 24,6 Mds TRY, et une allocation de 2,2 Mds TRY est prévue pour 2021. Pour le projet de dépôt de gaz naturel du nord de Marmara d'un montant total de 4,7 Mds TRY, 1,8 Md TRY seront investis cette année. Des financements sont également accordés à la modernisation des lignes de transmission d'électricité et à des centrales hydroélectriques.

Azerbaïdjan/Haut-Karabagh : enjeux de la reconstruction

La reconstruction des territoires adjacents au Haut-Karabagh reconquis à l'issue de la guerre est un chantier prioritaire pour le gouvernement azerbaïdjanais. Si une feuille de route détaillée est toujours en cours d'élaboration, les autorités ont dévoilé les grands axes de la stratégie gouvernementale. La récente visite à Bakou de Jean-Baptiste Lemoyne marque le début d'une relance de la coopération bilatérale qui pourrait permettre à l'offre française de se positionner sur les projets à venir. La concurrence étrangère est forte.

Ces chantiers de grande ampleur mobiliseront des financements importants

Les autorités pourront faire appel à leurs ressources propres...

Si le coût total des travaux est difficile à estimer, le budget de l'Etat pour l'année 2021 flèche d'ores et déjà 2,2 Mds AZN (1,1 Md EUR) vers les chantiers de reconstruction des territoires revenus sous souveraineté azerbaïdjanaise à l'issue de la seconde guerre du Haut-Karabagh. Au-delà de ce montant, les autorités pourront s'appuyer sur les réserves du fonds souverain SOFAZ (env. 43 Mds USD au 1^{er} février).

...et entendent attirer des financements privés et multilatéraux

Le Karabakh Revival Fund, créé par décret présidentiel le 4 janvier 2021, a pour mission d'associer le secteur privé aux chantiers de reconstruction. Ce fonds ad hoc est ainsi chargé de mener des campagnes de sensibilisation, d'attirer des investissements, de développer des partenariats public-privé (PPP), et de soutenir financièrement les travaux de reconstruction. Le fonds aura notamment la capacité d'émettre des titres obligataires pour les chantiers de reconstruction. Par ailleurs l'EximBank hongroise a annoncé l'ouverture d'une ligne de crédit de 100 M USD pour les entreprises hongroises désirant participer aux chantiers de reconstruction.

Le ministère des Finances ouvre également la porte à un recours accru à l'emprunt dans les notes explicatives du budget prévisionnel pour 2021. Ainsi, aux 610 M AZN (305 M EUR) d'aides-projets déjà signées pour 2021 est-il proposé d'ajouter 1,9 Md AZN (1 Md EUR) de nouveaux emprunts sur les marchés des capitaux azerbaïdjanais et internationaux. Cette évolution de la politique en matière d'endettement est suivie avec attention par les bailleurs de fonds internationaux et bilatéraux dont l'Agence française de développement (AFD), qui souhaite renforcer sa présence en Azerbaïdjan.

Après le déminage, la priorité est donnée aux infrastructures de transport

Entérinant le retour des territoires adjacents au Haut-Karabagh sous souveraineté azerbaïdjanaise, le développement des infrastructures de transport concentre les efforts immédiats des autorités. Les indispensables opérations de déminage, qui ont déjà commencé avec l'aide de l'armée russe et dureront plusieurs années, détermineront cependant le démarrage de ces chantiers.

Rétablissement des corridors routiers vers l'Ouest en contournant le Haut-Karabagh

L'Agence nationale des routes d'Azerbaïdjan pilote l'ensemble des chantiers routiers, parmi lesquels seul l'axe Fizuli-Choucha (101,5 km - 50 M AZN alloués soit 25 M EUR) a été attribué à ce jour. Y participeront les entreprises turques Özgün Yapı et Kolin İnşaat. Parmi les chantiers non attribués et attendant la fin des opérations de déminage figurent les autoroutes reliant Lachin par le Nord (axe Goygol- Kelbadjar -102 km- puis autoroute Kelbadjar-Lachin) et le Sud (Horadiz-Jabrail-Zangilan-Gubadli-Lachin). Au-delà des groupes turcs, l'implication de la Russie dans le groupe de travail

tripartite sur les transports contribuera à positionner ses entreprises sur les marchés de reconstruction et de réhabilitation. Les groupes Todini (Italie) et CPS Construction (Allemagne) ont également réactivé leurs filiales sur place.

Réhabilitation des chemins de fer vers le Nakhitchevan, facteur d'intégration régionale

L'accord de cessez-le feu du 10 novembre 2020 ainsi que la déclaration du 11 janvier 2021 font mention d'un couloir ferroviaire entre l'Azerbaïdjan et le Nakhitchevan traversant le territoire arménien. La réhabilitation de cet axe, désaffecté depuis trente ans, permettrait de massifier les flux de marchandises régionaux transitant par l'Azerbaïdjan et de désenclaver l'Arménie. A terme, un tel axe relierait Kars (Turquie) au corridor ferroviaire azerbaïdjanais Nord-Sud (vers l'Iran et la Russie) en passant par le Nakhitchevan et Megri (Arménie), pour un coût total estimé à ce stade à 434 M USD. L'offre française pourrait faire face à une concurrence turque (forte présence de l'entreprise turque Kolin dans le secteur ferroviaire) et russe (la compagnie nationale des chemins de fer russe contrôle son homologue arménien depuis 2008).

Trois aéroports à construire pour achever de désenclaver ces territoires

La construction de la piste du nouvel aéroport international de Fizuli a été confiée au groupe azerbaïdjanais AzVirt. La compagnie aérienne nationale AZAL vise une mise en service de la piste et de l'aire de trafic de l'aéroport (60 000 m²) d'ici la fin 2021, et un achèvement du reste des travaux en avril-mai 2022. La construction d'un second aéroport à Zangilan leur a également été confiée. AZAL souhaite également ouvrir un troisième aéroport à l'ouest du pays, afin de désenclaver une région au relief difficile : une décision sur l'emplacement du site (Lachin ou Kelbadjar) devrait être prise d'ici fin avril 2021.

Les autorités misent sur les énergies renouvelables et les nouvelles technologies

Une « zone d'énergie verte » pour tirer parti du potentiel ENR de ces territoires...

Souhaitant valoriser le potentiel ENR des territoires revenus sous souveraineté azerbaïdjanaise, le président Aliyev juge « nécessaire d'impliquer des partenaires et des investisseurs étrangers » dans le développement d'une « zone d'énergie verte ». Leur potentiel en ENR est estimé à 4 000 MW de solaire (Zangilan, Fizuli, Jebayil, Gubadli), à 500 MW d'éolien (Kelbadjar, Lachine) et à 25% du potentiel hydroélectrique du pays

(Tertter, Kelbadjar, Lachine). La compagnie italienne Ansaldo a signé avec l'opérateur azerbaïdjanais Azerenerji un contrat de 5 M EUR pour la fourniture d'équipements pour quatre sous-stations électriques d'une capacité de 100 kV. Se sont également manifestés le britannique BP (éolien et solaire) et les entreprises iraniennes (unités hydroélectrique le long de l'Araxe, génie énergétique).

...incorporant les nouvelles technologies dans l'urbanisme et l'agriculture

Enfin, les autorités souhaitent profiter de l'absence d'infrastructures existantes pour créer des « villes intelligentes » ; des échanges se sont tenus avec l'entreprise japonaise Tepsco, et les entreprises britanniques et américaines ont été invitées à se manifester. Le parc technologique turc de Gebze prévoit également l'établissement d'un parc technologique turco-azerbaïdjanais dans la région. Les exploitations agricoles pourraient intégrer des applications satellitaires et bénéficier de systèmes d'irrigation intelligents. L'expertise française dans les réseaux d'eau devra composer avec une concurrence turque (Iski), israélienne mais aussi américaine et pakistanaise.

LA FRANCE DANS LA RÉGION

Le commerce bilatéral franco-turc de biens en 2020 : exportations françaises en croissance et déficit commercial en forte réduction

Selon la douane française, en 2020, le commerce de biens entre la France et la Turquie s'est établi à 14,1 Mds EUR, soit une baisse de 4,4% en g.a liée à la hausse des exportations françaises (+5,9% en g.a) alors que les importations en provenance de Turquie diminuaient de 11,4% en g.a. Du fait des bonnes performances des ventes françaises sur ce marché, la Turquie redevient le 4^{ème} principal marché export de la France hors UE, Royaume-Uni et Suisse. Il en résulte également une réduction de notre déficit bilatéral de près de 1,5 Md EUR.

Le déficit commercial de la France s'est réduit grâce au recul des importations et à la hausse des exportations

La crise sanitaire a entraîné un recul des échanges commerciaux (14,1 Mds EUR, -4,4% en g.a). Les exportations atteignent 6,3 Mds EUR, soit leur niveau le plus élevé depuis 2018. Elles ont été tirées par le rebond de l'activité économique à compter du 3^{ème} trimestre (croissance de +6,3% en g.a) et de sa principale

composante, la consommation interne. Ainsi, alors que les ventes françaises en Turquie affichaient sur les six premiers mois de l'année une baisse de 10%, elles connaissent une croissance de +5,9% sur l'année. De leur côté, les importations françaises en provenance de Turquie ont été ramenées à 7,8 Mds USD (-11,4% en g.a), soit leur plus bas niveau depuis deux ans, et ce malgré la dépréciation de la monnaie locale (en 2020, la lire turque a perdu respectivement 25% et 37% de sa valeur face au dollar et à l'euro) qui a amélioré la compétitivité-prix des biens turcs. Compte-tenu de son positionnement dans les chaînes de valeur françaises, les performances de la Turquie à l'exportation sont étroitement liées au niveau de la production industrielle dans l'hexagone.

Le déficit commercial de la France se réduit. La contraction des importations en provenance de Turquie et la hausse de nos exportations ont permis à notre déficit commercial bilatéral, lequel se creusait de manière continue depuis 2016, de diminuer de 47,4% en g.a, s'établissant à -1,49 Md EUR. La part de marché française s'est stabilisée à 3,2%, alors que celle de nos principaux concurrents européens, à l'exception de l'Allemagne (dont l'empreinte sur le marché turc est passée de 9,2% à 9,9%) et de la Suisse, baissait. La Turquie devient notre 12^{ème} client et le 4^{ème} hors UE, Royaume-Uni et Suisse. Sa part dans les exportations françaises totales progresse, passant de 1,20% en 2019 à 1,51% en 2020. De surcroît, la Turquie devient notre 12^{ème} fournisseur (4^{ème} hors UE, Royaume-Uni et Suisse) et sa part dans les importations françaises est passée de 1,53% en 2019 à 1,56% en 2020.

Les échanges commerciaux demeurent portés par les matériels de transport, dont le poids dans le déficit bilatéral a diminué

Les matériels de transport représentent près de 29% des exportations françaises. Les véhicules automobiles deviennent le premier poste d'exportations vers la Turquie (629 M EUR, +103% en g.a), bénéficiant d'un marché domestique très dynamique (les ventes ont augmenté de 67,3% en g.a) alimenté par les facilités de crédit mises en place par les banques locales. Le poste aéronautique progresse également de 20,3% en g.a (589 M EUR), avec un rythme de livraison soutenu auprès des deux compagnies aériennes turques. Les exportations d'« accessoires pour véhicules automobiles » enregistrent également une hausse significative (476 M EUR, +13,2% en g.a), devenant le 3^{ème} poste d'exportations devant les produits sidérurgiques (383 M EUR, -15,8% en g.a). Le poste « préparations pharmaceutiques » (284 M EUR) recule à

la 6^{ème} place en raison d'une contraction des exportations de 16,2% en g.a. En matière agricole, les exportations de machines agricoles et de céréales, bien que demeurant à des niveaux bas, ont significativement augmenté, respectivement de 158% (à 71 M EUR) et de 35% (à 48 M EUR).

Les importations en provenance de Turquie restent largement dominées par les véhicules automobiles (2,6 Mds EUR, soit 33% des importations), lesquelles se sont néanmoins contractées de 11,9% en g.a en raison de la diminution des ventes de voitures en France (fermeture des concessions, baisse de la consommation, etc.) et de la baisse de la production en Turquie (-10%) causées par la crise sanitaire. De même, les autres principaux postes d'importations sont en baisse, à l'image des « appareils électroménagers » (497 M EUR, -3,9% en g.a) et des « autres vêtements de dessus » (423 M EUR, -10% en g.a), lesquels deviennent notre 3^{ème} poste d'importations, supplantant les « accessoires pour véhicules automobiles » (331 M EUR, -28,3% en g.a).

In fine, le déficit bilatéral dans le secteur des matériels de transport s'est significativement résorbé (1,22 Md, -48,5% en g.a). Cette diminution s'explique par la contraction des achats français en provenance de Turquie (ceux de pièces d'aéronefs ont diminué de 66% en g.a) et par la vive hausse des livraisons françaises de véhicules automobiles en Turquie. Dès lors, la part des matériels de transport dans le déficit total que la France entretient avec la Turquie a été ramenée de 84% en 2019 à 82% en 2020.

Dans un contexte peu favorable, les bonnes performances en 2020 des exportations françaises sur le marché turc, lesquelles ont notamment bénéficié de la dynamique de la consommation domestique, en particulier sur le marché automobile, méritent d'être relevées (la Turquie est d'ailleurs le seul partenaire de la région vers lequel les ventes françaises ont augmenté).

Les échanges de services entre la France et la Turquie

Le commerce bilatéral de services s'est élevé à 3,1 Mds EUR en 2019 porté, ces cinq dernières années, par l'augmentation des exportations françaises vers la Turquie, permettant de générer un excédent du solde des échanges bilatéraux de services au bénéfice de notre pays. Les échanges reposent principalement sur les services de transport, de voyages et les « autres services aux entreprises ». L'enjeu pour la France est de surmonter les barrières qui subsistent en matière de commerce de services avec la Turquie afin de tirer parti

des opportunités offertes par un secteur en pleine croissance.

Les échanges de services représentent une part minoritaire du commerce bilatéral total

La part des services dans les échanges bilatéraux recule. Les échanges de services sont minoritaires dans nos échanges bilatéraux avec la Turquie (depuis 2011, ils représentent en moyenne 16,5% du commerce bilatéral annuel) et leur part diminue. Elle est passée de 18,6% des échanges bilatéraux en 2011 à 17,4% en 2019. Ce recul résulte principalement de la croissance plus rapide des échanges de biens que de services. Par ailleurs, la contraction de la part des services importés de Turquie, ramenée de 24% en 2011 à 15% en 2019, n'est que partiellement compensée par la hausse des exportations françaises de services vers la Turquie, passées de 13% des échanges totaux entre les deux pays en 2011 à 21% en 2019. La diminution de la part relative des échanges de services dans nos échanges totaux résulte principalement du maintien de nombreux obstacles tarifaires et réglementaires. En effet, contrairement aux échanges de biens, les échanges de services ne sont pas inclus dans l'Union douanière signée entre la Turquie et l'UE et qui a stimulé la croissance de ces échanges.

La Turquie est un partenaire commercial de second plan pour les échanges de services. En 2019, la Turquie n'était que le 27^{ème} client de la France (15^{ème} hors UE, Royaume-Uni et Suisse), derrière la Pologne, l'Australie, l'Algérie et la Finlande. Par ailleurs, la Turquie était le 25^{ème} fournisseur de la France (10^{ème} hors UE, Royaume-Uni et Suisse), au même rang que le Brésil, l'Egypte et Hong-Kong et derrière la Tunisie et la République Tchèque.

Le solde des échanges bilatéraux de services a progressé grâce à la hausse des exportations françaises

Les exportations françaises de services vers la Turquie progressent sur un marché en expansion. Elles sont passées de 1,02 Md EUR en 2011 à 1,6 Md EUR en 2019, soit une hausse de 56% portée par la croissance significative des services en Turquie, lesquels représentent 62,1% du PIB national en 2019. Ces dix dernières années, la croissance du secteur tertiaire en Turquie, qui a tout particulièrement concerné le commerce de gros et de détail, la construction, le transport, les activités financières et d'assurance, l'hébergement et la restauration, a profité aux prestataires étrangers de services non marchands et hypermarchands, dont la France, qui a connu une

hausse ininterrompue de ses exportations vers la Turquie entre 2017 et 2019.

Les importations de services en provenance de Turquie reculent. Elles ont été ramenées d'1,9 Md EUR en 2011 à 1,5 Md EUR en 2019, soit une contraction de 21%. Cela étant, après avoir atteint leur point bas en 2016 (1,2 Md EUR), les importations en provenance de Turquie ont augmenté jusqu'en 2019 (atteignant environ 1,5 Md EUR) et pourraient continuer de progresser sous l'effet des mesures mises en œuvre par l'Exécutif dans les secteurs du transport (hausse du transport de passagers - en lien avec le développement de la compagnie Turkish Airlines – et de marchandises - avec l'amélioration des infrastructures) et du tourisme (diversification des activités touristiques et développement du tourisme de santé, dans le cadre du « Master plan 2023 »), lesquels représentent la plus grande partie des exportations turques de services dans le monde.

In fine, le solde des échanges bilatéraux de services s'est significativement amélioré ces cinq dernières années, Déficitaire entre 2011 et 2014 (-557 M EUR par an en moyenne), la France a enregistré un solde excédentaire entre 2015 et 2019 (à l'exception de 2017, avec un déficit de -12 M EUR) dont le zénith a été atteint en 2016 (+238 M EUR). Ainsi, ces cinq dernières années, les échanges bilatéraux de services profitent à la France à l'inverse des échanges de biens dont le solde est structurellement déficitaire avec la Turquie depuis 2016. En outre, l'amélioration du solde des échanges bilatéraux de services pourrait se poursuivre en raison des objectifs fixés dans le cadre du NEP (« New Economy Program ») à l'horizon 2023 en matière :

- d'augmentation des exportations turques de biens (via la politique de production sur le territoire nationale de biens jusqu'ici importés), qui pourrait entraîner, toutes choses égales par ailleurs, une hausse des importations turques de services. En effet, selon l'OCDE, les services représentent 31% des exportations brutes totales de la Turquie mais 52% de leur valeur ajoutée, ce qui s'explique par l'importation de services intrants, notamment d'ingénierie, pour la production de biens sur le territoire national et dont une partie est ensuite exportée;
- de développement et d'ouverture à la concurrence du secteur tertiaire (notamment dans les secteurs de la santé – dématérialisation dans le domaine médical et pharmaceutique -, de la finance – positionnement d'Istanbul comme place boursière internationale-, du

tourisme – modernisation et croissance de l'offre touristique -, et de l'éducation – digitalisation du système éducatif).

Les services de transport, les voyages et les autres services aux entreprises dominent les échanges bilatéraux

Les transports (361 M EUR en 2018) et les « autres services aux entreprises » (357 M EUR en 2018) sont les principales exportations françaises de services vers la Turquie. Entre 2011 et 2018, ils ont représenté en moyenne 56% des exportations de services vers la Turquie. Cela étant, si les exportations françaises d'« autres services aux entreprises » ont significativement augmenté (+284% entre 2011 et 2018), celles de transports ont diminué (-35%, en raison principalement de la contraction des exportations de services de transport aérien). In fine, ces deux postes cumulés ont significativement perdu en importance, ne représentant plus que 52% des exportations françaises en 2018 contre 63% en 2011. Les exportations de services de voyage ont augmenté (173 M EUR en 2018, +147% par rapport à 2011) et représentaient 12,5% des exportations de services en 2018.

Les importations en provenance de Turquie sont dominées par les postes transport (580 M EUR) et voyages (125 M EUR en 2018). Les importations de services de transport ont néanmoins diminué de 13% entre 2011 et 2018 en raison de la baisse des importations de services de transport maritime et aérien, respectivement de -45% et -48%, non compensée par la hausse de 144% des importations de services de transport routier. Les importations de voyages se sont quant à elles contractées de 87% (en raison de la chute de 36% des arrivées de visiteurs français en Turquie sur la période, dans un contexte de dégradation de la situation sécuritaire). A l'inverse, les importations d'« autres services aux entreprises » ont augmenté (260 M EUR en 2018, +192% depuis 2011), représentant 19,5% des importations de services en 2018.

À L'AGENDA

Juin

- Rencontres d'affaires dans le secteur du ferroviaire et du transport urbain, organisées par Business France (1-3 juin à Istanbul, Bursa et Ankara) – prévu en présentiel.
- Rencontres d'affaires aviculture, à l'occasion du salon VIV Turkey, pavillon France (10-12 juin à Istanbul) – prévu en présentiel.
- Rencontres « French culture days » organisées par Business France : atelier d'échanges et rencontres B2B (20-22 juin à Istanbul) – prévu en présentiel.

ORGANIGRAMMES DU SER D'ANKARA & DES SE DE BAKOU ET DE TBILISSI

Monsieur Daniel GALLISSAIRES Chef du SER d'Ankara - Turquie Téléphone : +90.312.405.49.18 Courriel : daniel.gallissaires@dgtresor.gouv.fr	
Monsieur Thierry BOREL Adjoint au Chef du SER d'Ankara - Conseiller financier Téléphone : +90.312.405.49.23 Courriel : thierry.borel@dgtresor.gouv.fr	Monsieur Hedi GHILAS Attaché économique Téléphone : +90.212.982.02.85 Courriel : hedi.ghilas@dgtresor.gouv.fr
Monsieur Ahmet M. AYDOGDU Attaché financier Téléphone : +90.312.405.49.22 Courriel : ahmet.aydogdu@dgtresor.gouv.fr	Monsieur Nicolas BIC Attaché économique Téléphone : +90.312.405.49.20 Courriel : nicolas.bic@dgtresor.gouv.fr

Madame Elodie LAUGIER Déléguée du chef de service économique régional à Istanbul Téléphone : +90.212.982.02.81 Courriel : elodie.laugier@dgtresor.gouv.fr
Madame Burcu DEMIRDAG Attachée énergies & affaires industrielles Téléphone : +90.212.982.02.99 Courriel : burcu.demirdag@dgtresor.gouv.fr

Monsieur François VIEL Conseiller pour les affaires agricoles Téléphone : +90.312.405.49.27 Courriel : francois.viel@dgtresor.gouv.fr
Monsieur Bozkurt OZSEREZLI Attaché agricole Téléphone : +90.312.405.49.25 Courriel : bozkurt.ozserezli@dgtresor.gouv.fr

Monsieur Maxime JEBALI Conseiller en développement durable Téléphone : +90.312.405.49.30 Courriel : maxime.jebali@dgtresor.gouv.fr
Monsieur Berat DURMUS Attaché développement durable Téléphone : +90.312.405.49.29 Courriel : berat.durmus@dgtresor.gouv.fr

SE de Bakou

Monsieur Louis TOULORGE Chef du Service économique - Azerbaïdjan & Turkménistan Téléphone : +994.12.490.81.33 Courriel : louis.toulorge@dgtresor.gouv.fr	
Monsieur Shahin HUSEYNLI Attaché agricole et développement durable Téléphone : +994.12.490.81.30 Courriel : shahin.huseynli@dgtresor.gouv.fr	Monsieur Théophile PASTRE Attaché économique Téléphone : +994.12.490.81.32 Courriel : theophile.pastre@dgtresor.gouv.fr

SE de Tbilissi

Monsieur François-Henri CLOAREC Chef du Service économique - Géorgie Téléphone : +995.322.721.402 Courriel : francois-henri.cloarec@dgtresor.gouv.fr

CADRE & DONNÉES SUR LA TURQUIE



Données générales :

Superficie : 779 452 km²

Population : 83 614 362 (2020)

Régime politique : Régime présidentiel

Parti au pouvoir : AKP

Président de la République : M. Recep Tayyip Erdoğan

Vice-président de la République: M. Fuat Oktay

Président du Parlement : M. Mustafa Şentop

Ministre du Trésor et des Finances : M. Lütü Elvan

Ministre du Commerce : Mme. Ruhsar Pekcan

Monnaie : livre turque (TRY)

Au 01/03/2021 :

1 USD = 7,3160 TRY

1 EUR = 8,8217 TRY

Taux d'inflation annuel : 11,9% (prévision FMI 2021)

Dette publique : 42,6% du PIB (T3 2020)

Importations : 219,4 Mds USD (2020)

Exportations : 169,5 Mds USD (2020)

CADRE & DONNÉES SUR LA GÉORGIE, L'AZERBAÏDJAN ET LE TURKMÉNISTAN

 GÉORGIE	Superficie : 69 700 km² Population : 3 716 900 (2020) Régime politique : République unitaire Parti au pouvoir : Parti du Rêve Président de la République : Mme. Salomé Zourabichvili Premier ministre : M. Irakli Garibashvili Ministre des Finances : M. Ivane Machavariani Ministre de l'Economie : M. Natela Turnava Monnaie : Lari (GEL) Au 01/03/2021 : 1 USD = 3,3255 GEL 1 EUR = 4,0322 GEL Taux d'inflation annuel : 2,5% (prévision FMI pour 2021) Dettes publiques : 40,6% du PIB (2019) Solde commercial : -4,7 Mds USD (2020)
 AZERBAÏDJAN	Superficie : 86 600 km² Population : 9 981 500 (2019) Régime politique : République présidentielle Parti au pouvoir : Parti du Nouvel Azerbaïdjan Président de la République : M. Ilham Aliyev Premier ministre : M. Ali Asadov Ministre des Finances : M. Samir Sharifov Monnaie : Manat azerbaïdjanais (AZN) Au 01/03/2021 : 1 USD = 1,7000 AZN 1 EUR = 2,0531 AZN Taux d'inflation annuel : 3,1% (prévision du FMI pour 2021) Dettes publiques : 21,9% du PIB (S1 2020) Solde commercial : +3 Mds USD (2020)
 TURKMÉNISTAN	Superficie : 491 210 km² Population : 5 850 908 (2018) Régime politique : Présidentiel Parti au pouvoir : Parti démocratique du Turkmenistan Président de la République : M. Gurbangouli Berdimoukhamedov Président du cabinet des Ministres : M. Gurbangouli Berdimoukhamedov Ministre des Finances et de l'Economie : M. Ezigeldi Annamuhammedov Monnaie : Manat Turkmène (TMT) Au 01/03/2021 : 1 USD = 3,5000 TMT 1 EUR = 4,2259 TMT Taux d'inflation annuel : 6% (prévision du FMI pour 2021) Dettes publiques : 30,7% du PIB (prévision du FMI pour 2019) Solde commercial : +7,2 Mds USD (estimation du FMI pour 2019)

Copyright

Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du Service Économique Régional d'Ankara (adresser les demandes à ankara@dgtrésor.gouv.fr).

Clause de non-responsabilité

Le Service Économique Régional s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, il ne peut en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication.



**MINISTÈRE
DE L'ÉCONOMIE,
DES FINANCES
ET DE LA RELANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Service Économique Régional

Adresse : B.P. n° 1
Iran Caddesi, Karum Is Merkezi n°21, Asansör E, n°444, Kat.6,
Kavaklıdere
Ankara 06680, TURQUIE

Directeur de la publication : Daniel Gallissaires.

Avec les contributions de : Nicolas Bic, Thierry Borel, Oscar Chassagnon, Burcu Demirdag, Berat Durmus, Maxime Jebali, Elodie Laugier, Théophile Pastre, Alexandre Picque, Louis Toulorge et SER de Londres.
Version du 1^{er} mars 2021.