



## Sommaire

ENJEUX REGIONAUX .....	2
Enjeux du gaz pour l'Europe : le rôle de la Turquie.....	2
Deuxième édition du forum de Tbilissi sur les routes de la soie.....	3
Le développement de la Bourse d'Istanbul....	4
Le Canal Istanbul : enjeux juridiques et économiques .....	6
STRATEGIES REGIONALES ET SECTORIELLES...	8
Le secteur des technologies de l'information et de la communication en Azerbaïdjan.....	8
Les stratégies énergétiques de la Turquie....	10
LE ZOOM ECONOMIQUE .....	11
La situation économique et le budget 2018.11	
Les fusions-acquisitions en 2017.....	12
LA TURQUIE DANS LE MONDE .....	14
L'Affaire Zarrab .....	14
LA FRANCE EN TURQUIE.....	15
Tenue de groupes de travail bilatéraux dans le domaine de l'environnement.....	15
13 <sup>ème</sup> comité technique agricole franco-turc16	
Première session du groupe de travail « Transports » .....	17
Signature de trois accords dans le cadre de la visite du Président Erdoğan en France.....	18
Les « smart cities », thème des journées franco-turques de l'innovation et de l'évènement <i>Hello Tomorrow</i> d'Istanbul.....	19
A L'AGENDA .....	20
ORGANIGRAMMES DU SER D'ANKARA & DES SE DE BAKOU ET DE TBILISSI .....	21
CADRE & DONNEES SUR LA TURQUIE .....	22
CADRE & DONNEES SUR LA GEORGIE, L'AZERBAÏDJAN ET LE TURKMENISTAN .....	23

# LUMIERE TURQUOISE

numéro 74 / Janvier 2018

## EDITORIAL

La relation économique bilatérale franco-turque connaît une phase de densification. Elle s'est notamment traduite par la visite officielle du Président Erdoğan, accompagné d'une délégation de 5 Ministres - Affaires Etrangères, Affaires Européennes, Economie, Energie, Défense- en France (p.18) en tout début d'année, la participation de plusieurs représentants d'entreprises turques au sommet de l'attractivité qui s'est déroulé à Versailles le 20 janvier dernier, ou la tenue de plusieurs groupes de travail de la commission économique et commerciale mixte franco-turque (JETCO) au cours des toutes dernières semaines (p.15). La 5<sup>ème</sup> session de la JETCO, qui se réunira au mois d'avril, permettra d'appuyer le dynamisme actuel de notre relation économique. Elle constitue l'enceinte du dialogue franco-turc sur les sujets économiques (levée des entraves aux échanges, résolution des contentieux, mise en place de coopérations techniques et institutionnelles, promotion des échanges commerciaux et des investissements, soutien aux grands contrats et promotion des rencontres entre entreprises). Elle pourra aussi permettre d'envisager de nouveaux axes de coopération, tels que les « smart cities », domaine pour lequel la France dispose d'un savoir-faire reconnu (p.19).

L'Union Européenne représente un débouché essentiel pour la Turquie (en novembre 2017, l'UE absorbe 49,1% de ses exportations contre 46,7% en novembre 2016). Le projet de modernisation de l'Union Douanière qui, selon certaines estimations, pourrait se traduire par une croissance de 50% des échanges entre l'UE et la Turquie, demeure toujours gelé (le 19 janvier dernier, l'état d'urgence a été reconduit pour 3 mois). Le rapport de la commission européenne prévu en avril prochain donnera une indication forte sur l'avenir de ce projet souhaité par les communautés d'affaires françaises et turques.

L'économie turque a fini l'année 2017 sur un rythme très solide, bénéficiant d'une demande interne (ménages et investissement) et externe robuste. Un atterrissage en douceur est attendu, au fur et à mesure que l'effet des mesures gouvernementales de court terme pour stimuler l'activité s'atténueront, et du repli de la consommation publique. Le budget de l'état turc pour l'année 2018 (p.11) table sur une croissance de 5,5%, soit un niveau supérieur aux prévisions des organismes financiers internationaux dont les anticipations varient de 3,5% à 4% (avec un niveau d'inflation de 9,5%, et un déficit courant stable à 4,7% du PIB). Malgré la pression de nouvelles dépenses, notamment militaires, le déficit public (qui est passé de 6,4 milliards d'euros en 2016 à 10 milliards d'euros en 2017) demeurera sous contrôle ; il en va en effet de la crédibilité de la Turquie pour continuer à attirer les capitaux étrangers afin de financer son déficit courant.

Enfin, pour répondre à l'attente de nos lecteurs, cette publication sera dorénavant diffusée sur une base bimestrielle.

**Daniel GALLISSAIRES,**

*Chef du Service économique régional d'Ankara*



## ENJEUX REGIONAUX

### Enjeux du gaz pour l'Europe : le rôle de la Turquie

La situation géographique de la Turquie, entre pays fournisseurs à l'est, au nord, au sud et pays clients à l'ouest, la positionne au cœur d'un système d'acheminement transfrontalier de gaz. La Turquie a d'abord un besoin de sécuriser ses sources d'approvisionnements face à une consommation domestique en forte hausse. Elle est un partenaire d'importance, tant pour la Russie qui cherche à diversifier ses voies d'exportation vers l'UE (et à contourner l'Ukraine), que pour l'Europe qui cherche, quant à elle, à diversifier son approvisionnement en gaz.

#### **La Turquie est, avant tout, un important consommateur de gaz qui doit sécuriser son approvisionnement**

La consommation de gaz atteindra près de 53 Mds m<sup>3</sup> en 2017<sup>1</sup>, soit un volume en croissance de 12% par rapport à 2016. Elle devrait continuer de croître de manière importante pour atteindre 78 Mds m<sup>3</sup> en 2030, les autorités turques continuant d'octroyer des licences d'exploitation pour des centrales thermiques au gaz afin de faire face à une croissance de la demande en électricité (+ 6 à 7% par an d'ici 2023). La Turquie importe 95% de ses besoins, principalement de Russie (55,31%), d'Iran (16,6%), d'Azerbaïdjan (12,74%) mais aussi d'Algérie (8,09%) et, dans une moindre mesure, du Niger.

#### **De nouveaux projets viennent compléter le réseau de gazoducs qui approvisionnent et traversent la Turquie**

La Turquie reçoit 47Mds m<sup>3</sup>/an de gaz depuis la Russie (la « *Western Line* » achemine 14 Mds m<sup>3</sup>/an via l'Ukraine, la Moldavie, la Roumanie et la Bulgarie ; et le « *Blue Stream* » fournit 16 Mds m<sup>3</sup>), l'Iran (le gazoduc « *East Anatolian* » fournit Ankara depuis Tabriz pour un volume de 9,6 Mds m<sup>3</sup>) et l'Azerbaïdjan (le « *East Anatolian* » est relié au gazoduc « Sud Caucase ou BTE » pour 6,6 Mds m<sup>3</sup>).



En rouge : Turkstream ; en violet : SCP ; en bleu : TANAP ; en orange : TAP.

#### **Plusieurs gazoducs en construction vont compléter ce réseau :**

- Le **corridor gazier sud-européen**, qui constitue sur environ 3500 km un réseau interconnecté de 3 gazoducs : le **SCPX** (extension du SCP existant), le Transnatolien (**TANAP**) et le Transadriatique (**TAP**). L'ensemble du projet représente un investissement de 48,5 Mds USD. TANAP (1878 Km) permettra d'exporter 16 Mds m<sup>3</sup> de gaz azerbaïdjanais dont 6 Mds m<sup>3</sup> (2 Mds à partir de juin 2018) pour les besoins de la Turquie et 10 Mds m<sup>3</sup> qui seront acheminés vers l'Europe, grâce au *Trans Adriatic Pipeline* (TAP) (des contrats d'achats ont été signés avec 9 compagnies européennes). Ce dernier traversera la Grèce, l'Albanie et la mer Adriatique pour arriver en Italie. La montée en charge sera progressive, et la capacité ultime du TANAP pourrait atteindre 23 Mds m<sup>3</sup>, voire 31 Mds m<sup>3</sup>, en fonction du développement des gisements gaziers de la Caspienne ;
- **Turkstream** reliera la Russie à la Turquie (1 200 km - 19 Mds USD). Le projet prévoit la construction de deux lignes, chacune d'une capacité de 15,75 Mds m<sup>3</sup>. La première entrera en fonction fin 2018 à destination unique de la Turquie pour une livraison de 2 Mds m<sup>3</sup> qui atteindra plus de 14 Mds m<sup>3</sup> d'ici 2022. La route de la seconde aurait tout récemment été détournée pour pouvoir être raccordée au réseau européen (Bulgarie). Ce gazoduc

<sup>1</sup> Données EPDK (Agence de régulation du marché de l'énergie).

remplacera le gazoduc « *Western Line* », qui achemine d'ores et déjà du gaz russe vers la Turquie, et permettra à la Russie de contourner l'Ukraine. La capacité ultime de Turkstream pourrait atteindre 63 Mds m<sup>3</sup> ;

#### ***TANAP-TAP alimentera l'Europe avec du gaz en provenance d'Azerbaïdjan***

- L'Azerbaïdjan entend d'abord assurer l'exportation de ses propres ressources (SOCAR est un des actionnaires principaux de TANAP (30%), TAP (20%) et SCPX (17%). La production du pays pourrait s'élever à 54 Mds m<sup>3</sup>/an avec la mise en route de Shah Deniz 2 et le nouveau gisement confiée à Total ;
- Le raccordement de Turkstream à TAP, qui dépend des négociations avec l'UE, est peu probable ;
- Les autres projets potentiels font face à des difficultés propres : notamment le statut de la mer caspienne pour le *Transcaspian pipeline* qui pourrait alimenter TANAP-TAP avec du gaz turkmène ou les questions politiques (chypres, relations avec Jérusalem) pour l'*East Mediteranean pipeline*.

#### ***L'impact potentiel de ces projets pour l'Europe***

A court-terme (2020/2022), l'ensemble des nouveaux projets permettra d'acheminer 65 Mds m<sup>3</sup> vers la Turquie (contre 47 Mds m<sup>3</sup> actuellement). Ces volumes seront absorbés par le marché intérieur turc et le marché européen (10 Mds) via TAP.

A plus long terme (horizon 2026), ce sont potentiellement 35 Mds m<sup>3</sup> qui pourraient alimenter le réseau européen avec :

- Le doublement de Turkstream, la Russie sera en mesure d'approvisionner l'Europe *via* la Bulgarie (15,75 Mds m<sup>3</sup>), sans demander une connexion à TAP ;
- Le doublement potentiel de TAP pour acheminer davantage de gaz de la Caspienne vers l'Europe.

L'ensemble des projets permettront à la Turquie, qui pourrait avoir un besoin complémentaire de plus de 20 Mds m<sup>3</sup>/an, de diversifier ses sources d'approvisionnement et de négocier conditions tarifaires avantageuses. Son rôle de *hub* dépendra de

l'avenir de Turkstream et des projets de développement des infrastructures GNL.

#### **Deuxième édition du forum de Tbilissi sur les routes de la soie**

##### ***Recherche de visibilité***

Après une première édition réussie à l'automne 2015, le gouvernement géorgien a renouvelé l'initiative d'un forum à Tbilissi sur les routes de la soie, les 28 et 29 novembre 2017. L'inscription de la rencontre dans un calendrier régulier vise à enraciner la Géorgie dans la géographie des routes de la soie.

Les autorités géorgiennes s'étaient efforcées de réunir des personnalités politiques de haut niveau. Ainsi, la session introductive, présidée par le Premier ministre de la Géorgie, M. Kvirikashvili, comptait de nombreux ministres et autorités étrangères, ainsi que les vice-présidents de la Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement (BERD) et de la Banque Asiatique de Développement (BAD).

##### ***Absence de débats stratégiques***

Les différents orateurs ont souligné le caractère « gagnant-gagnant » du développement du commerce et de la fraternité, tel que le promeut le narratif chinois sur la BRI (*Belt and Road Initiative*). L'initiative chinoise se présente comme inclusive et favorisant le développement économique de l'ensemble des pays partenaires des routes terrestres et maritimes, soit potentiellement tous les pays du continent eurasiatique.

Certains intervenants, géorgiens notamment, ont précisé qu'il fallait voir dans cette initiative un espace de coopération et non un terrain de compétition, tandis que les invités de gouvernements étrangers ont tous cherché à valoriser leur position géographique propre dans le transit du commerce, parfois sur des routes concurrentes. La Géorgie apparaissait ainsi comme le pays ayant davantage que les autres intégré la nécessité absolue d'une coopération entre pays situés le long d'une route particulière faute de quoi, la totalité des pays de ladite route seraient exclus. Elle se positionnait alors en tant qu'acteur régional et interlocuteur privilégié de la Chine dans la région du Caucase.

Certes, plusieurs itinéraires pouvaient coexister, mais chaque marchandise transportée n'emprunterait que l'un d'eux, choisi en fonction de critères d'existence d'infrastructures, de coûts et d'efficacité du transport. La concurrence ne représentait pas nécessairement une difficulté en période de croissance globale des échanges. Néanmoins, si les corridors de transports ne s'excluaient pas, le volume des investissements nécessaires à la construction des infrastructures exigerait de faire des choix. Il serait sans doute utile de mener une réflexion stratégique sur le commerce transcontinental en Eurasie.

Les intervenants chinois, très attendus sur l'expression de priorités géographiques, ne se sont pas prononcés. En général, les questions stratégiques n'ont pas même été soulevées. Il s'agit notamment de déterminer :

- Le domaine de pertinence du transport continental, sachant que le moins cher et le moins consommateur d'énergie est la voie maritime, le plus rapide la voie aérienne ;
- Celle(s) qu'il convient de privilégier parmi les routes transcontinentales, selon les critères d'efficacité, de coût, voire d'empreinte carbone.

Ces interrogations pouvaient conduire à restreindre l'enthousiasme en faveur de la route transcaucasienne promue par les organisateurs. Il a ainsi été rappelé que, parmi les routes de la Soie, la transcaspicienne posait des difficultés dues à l'enclavement du Caucase : deux ruptures de charge maritimes, des infrastructures ferroviaires et routières encore peu développées, une succession de pays traversés avec des normes techniques différentes, des marchés logistiques peu ouverts et dont la stabilité politique était, somme toute, récente, etc.

### ***Autopromotion réussie de la Géorgie***

La plupart des intervenants, géorgiens ou étrangers, ont fait valoir les mérites de la Géorgie et évoqué les projets déjà engagés.

La ligne ferroviaire Bakou-Tbilissi-Kars avait été inaugurée le 30 octobre dernier, après de longues années de travaux et de nombreux reports. La mise en service de ce segment a été rappelée à de nombreuses reprises, sans que soient évoquée l'absence de volumes de fret, l'absence de locomotives nécessaires pour assurer la régularité du trafic, les difficultés techniques

qu'il comporte encore pour la fluidité du transit entre pays utilisant des normes différentes, signalisation, normes électriques, écartement des voies.

A été mentionné à maintes reprises le projet géorgien de construire un port en eaux profondes sur la mer Noire à Anaklia, qui, grâce au développement des ports d'Alat en Azerbaïdjan, Aktau et Kuryk au Kazakhstan, permettrait de prolonger la liaison transcaspicienne. Tbilissi avait cherché à procéder selon les bonnes pratiques internationales et avait commandé des études pour s'assurer de la viabilité du projet. Les autorités géorgiennes se sont engagées à mettre en place des services de qualité répondant aux besoins des entreprises multinationales. Outre les conditions techniques matérielles, la mise en place des procédures simplifiées et dématérialisées a été citée comme un facteur permissif à encourager, sans toutefois que soient fournies des indications sur les initiatives concrètes à prendre pour y parvenir.

Le choix résolu des autorités géorgiennes d'un modèle libéral d'économie, censé faciliter et attirer les investissements, a été mis en avant. Pour gagner sa place sur les routes de commerce, la Géorgie avait conclu des accords de libre-échange avec les pays d'une vaste zone, comprenant l'Union européenne, la Communauté des Etats Indépendants (CEI), et prochainement la Chine, pour ne citer que les plus grands marchés. Leur mise en œuvre prendra du temps pour pouvoir incorporer la production d'origine locale.

De plus, les intervenants ont rappelé que la Géorgie pouvait se prévaloir d'une économie exempte de corruption systémique, ainsi que de places remarquables dans plusieurs classements internationaux. Selon une nouvelle récente, le pays est monté de la 16<sup>ème</sup> à la 9<sup>ème</sup> place dans le classement des climats d'affaires (« *Doing business* ») établi par la Banque mondiale pour 2018.

Hasard probable du calendrier, la Banque mondiale vient d'annoncer un nouveau prêt de 17 M EUR pour la construction d'un segment supplémentaire de l'autoroute Est-Ouest.

### **Le développement de la Bourse d'Istanbul**

La Bourse d'Istanbul (*Borsa Istanbul*) poursuit son développement en s'appuyant sur des partenariats stratégiques et en diversifiant son offre et ses services.

Face à la concurrence des autres places boursières, notamment régionales, elle recherche un positionnement sur des marchés de niche, en particulier dans le domaine de la finance islamique.

### **Une bourse qui connaît un développement soutenu**

La Bourse d'Istanbul est essentiellement détenue par la République de Turquie (Trésor) à 73,6%, suivi de la BERD avec 10% et du NASDAQ à 7%. Elle entend devenir une société publique dans les prochaines années, en vendant environ 40% de son capital *via* une introduction en bourse (IPO).

Elle est, elle-même, actionnaire majoritaire de l'*Istanbul Settlement and Custody Bank A.Ş.* (63,83 %), de l'*Istanbul Institute of Gemology A.Ş.* pour (51%) et du *Central Securities Depository* (71,53%). Elle détient aussi des parts dans le *Baku Stock Exchange* (4,76%), le *Montenegro Stock Exchange* (24,43%), le *Kyrgyz Stock Exchange* (16,33%) et le *Sarajevo Stock Exchange* (17,84%) ainsi que dans LCH Clearnet Group Ltd. (2,04%), chambre de compensation en Angleterre.

La Bourse d'Istanbul opère sur quatre marchés principaux : actions, dette, produits dérivés, ainsi que sur les métaux précieux et le diamant. Elle offre des services de compensation et de règlement des opérations, mais elle agit aussi en tant que dépositaire central de titres. L'indice principal est le BIST 100.

Malgré l'incertitude du contexte politique en 2016, la valeur totale des échanges a augmenté de 9% en 2016 par rapport à l'année précédente pour dépasser les 13 M TRY. La capitalisation totale des sociétés cotées à la Bourse d'Istanbul s'élève à 227,51 Mds USD en 2017, soit une augmentation de 44,3% par rapport à l'année précédente (classée 10<sup>ème</sup> mondiale en termes de progression de valeur de marché). Environ 64% de la capitalisation boursière est détenue par des investisseurs étrangers : Etats-Unis (33%), le Royaume-Uni (20%), les Pays-Bas (8%) suivis du Qatar, du Luxembourg et de la Suisse. Le marché des actions ne représente que 7,8% de la valeur des échanges. Le marché de la dette représente en revanche 87% de la valeur totale des échanges. Il se développe avec des titres de créances publics, mais aussi des obligations du secteur privé et des certificats (*lease certificates*) qui sont en expansion ces dernières années, atteignant 90 Mds USD (2013-2016).

### **Une stratégie de développement de l'offre de services et de recherche de positionnement sur des marchés de niche**

Plusieurs axes de développement guident la stratégie de la bourse :

- **Diversification de l'offre de produits**, notamment sur les marchés des matières premières, des dérivés et des marchés des changes. Des produits innovants ciblant les domaines de l'or et de l'immobilier (*real estate* et *lease certificates*) sont aussi un axe de développement ;
- **Renforcement sur le marché privé**, en créant une plateforme Internet intitulée « *Borsa İstanbul's Private Market* » pour des entreprises n'ayant pas la possibilité de s'introduire en bourse ou d'émettre des obligations. Le montant total des investissements a dépassé 30 M TRY et les transactions ont été au nombre de 13 en 2016 ;
- **Développement du marché des actions** en diminuant les commissions pour attirer les investisseurs et développer les introductions en bourse. Dans un contexte où les entreprises se sont fortement endettées par le biais du KGF (Fonds de Garantie de Crédit), les introductions en bourse leur permettent d'avoir accès au capital sans augmenter le poids de la dette. Une douzaine d'introductions en bourse sont envisagées et pourraient représenter 3 à 4 Mds USD en 2018, dépassant le record atteint en 2007 ;
- **Création d'un nouveau centre de réserves d'or** de 1600 tonnes ;
- **Utilisation d'outils technologiques** : le partenariat avec le Nasdaq en 2013 a permis la mise en place d'une nouvelle plateforme de trading BISTECH. Les systèmes de trading pour le marché des actions ont été pleinement intégrés dans la plateforme en 2015, puis les marchés des dérivés en mai 2017. La technologie *block chain* est à l'étude.

Par ailleurs, **la bourse d'Istanbul entend se développer sur des marchés de niche tels que celui de la finance islamique**. Cette orientation s'inscrit dans le cadre d'une volonté politique qui ambitionne de faire de la Turquie un centre de finance islamique, avec une part

de marché en Turquie de 15% d'ici 2023, alors qu'elle n'en représente actuellement que 5%. La Bourse d'Istanbul a établi un partenariat stratégique avec la Banque Islamique de Développement (BID) qui devrait à terme permettre à cette dernière de détenir 5 à 10% de la Bourse d'Istanbul. Pour l'instant, ce partenariat prend du retard mais de nouveaux produits, basés sur les principes islamiques permettant de financer de grands projets d'infrastructure à travers les marchés de capitaux sont à l'étude.

### ***La Bourse d'Istanbul fait face à plusieurs défis***

#### ***Le risque de change et la dépendance vis-à-vis des capitaux étrangers***

Les marchés financiers turcs sont très dépendants des capitaux étrangers. Les investisseurs étrangers sont particulièrement présents sur le marché des actions, détenant 64% de la capitalisation boursière.

En guise de soutien à l'appel lancé par le président de la République turc face à la dépréciation de la livre turque, la Bourse a décidé de convertir le 2 décembre 2016 toutes ses liquidités en livres turques et de les détenir dans des comptes en livres turques.

#### ***La concurrence avec les autres places financières***

En termes de comparaisons internationales, la capitalisation boursière de la Bourse d'Istanbul, est limitée au regard des principales places de cotation mondiales telles qu'Euronext (3 459 Mds USD fin 2016), Francfort (1 716 Mds USD), New York (Nasdaq et NYSE, 27 352 Mds USD), Toronto (1 933 Mds USD) et les bourses asiatiques. D'autres bourses de pays émergents se développant rapidement, l'avenir de la Bourse d'Istanbul dépend de sa capacité à se positionner par rapport à une concurrence grandissante, notamment en renforçant les compétences des autorités de régulation turques et en harmonisant les régulations avec les standards de l'UE pour attirer les investisseurs.

#### ***Développer la régulation et la standardisation en finance islamique pour attirer les investisseurs***

Un des problèmes de la finance islamique est le manque d'harmonisation réglementaire avec plusieurs interprétations de la Charia pour les *sukuk*, instruments majoritairement employés. Une conformité standard des instruments serait essentielle pour développer leur émission. Par conséquent, il est plus facile d'émettre une obligation classique qu'un certificat *sukuk*. Dans

cette optique de standardisation de finance islamique, un *Board* « *International Interest-Free Finance Consultancy Board* » a été créé en partenariat avec IDB. Le président Mehmet Ali Akben du BDDK (*Banking Regulation and Supervision Agency*) a annoncé qu'un projet de loi exhaustif relatif à la finance islamique est en cours de finalisation.

Dans un environnement très concurrentiel, le développement de la place d'Istanbul réside dans sa capacité à se déployer sur des marchés de niche où elle disposera d'avantages compétitifs. Il dépendra aussi du renforcement des compétences des autorités de supervision et de régulation turques, axe de coopération potentiel avec la France dont l'expertise dans ce domaine est reconnue. Un rapprochement avec EuroQuity pourrait être également envisagé.

### ***Le Canal Istanbul : enjeux juridiques et économiques***

Recep Tayyip Erdogan avait annoncé la création du « Kanal Istanbul » dans son programme électoral de 2011 avec le 3ème aéroport ou le 3ème pont sur le Bosphore. Le ministre des Transports, des Affaires maritimes et de la Communication a confirmé au mois de janvier 2018 que le corridor de 45 km Küçükçekmece-Sazlıdere-Durusu avait été retenu pour le tracé du projet. Il s'agit d'une voie maritime artificielle qui reliera la mer Noire à la mer de Marmara pour désengorger le Bosphore, saturé par le trafic maritime. Le Canal qui constitue une voie alternative au Bosphore renforce le positionnement stratégique de la Turquie, ses intérêts économiques et politiques. Le financement de ce projet est encore loin d'être bouclé.

#### ***Un projet concurrent à des détroits soumis à des conventions internationales***

Ce projet pourrait permettre le passage de 160 navires de très gros tonnages par jour. A compter de l'attribution du marché relatif aux études de faisabilité, la durée des travaux devrait s'étaler sur une période de 15 ans dont 6/7 ans consacrés à l'excavation. Il affecte les pays riverains et non riverains de la mer Noire, le détroit d'Istanbul (140 Mt de pétrole, 4 Mt m3 gaz liquéfié et 3 Mt produits chimiques transitent chaque année par ce détroit) faisant partie, avec celui des

Dardanelles, des détroits les plus fréquentés au monde après celui de Malacca.

Régit dans un premier temps par le traité de Lausanne de 1923, les dispositions sur les détroits sont revues par la Convention de Montreux de 1936. Selon les dispositions de cette dernière, les navires de commerce jouissent d'une complète liberté de passage et de navigation dans le respect des règlements et de sécurité résultant des conventions internationales. Cette liberté s'exerce de jour comme de nuit, quels que soient leur pavillon et leurs chargements. Cette liberté s'exerce en temps de paix et en temps de guerre, sauf si la Turquie est belligérante.

Le régime des navires de guerre est plus complexe et diffère selon leur nationalité. En effet, la Convention offre des facilités plus larges aux flottes des Etats riverains (tous les bâtiments doivent annoncer leur passage préalablement : 15 jours avant pour les Etats non riverains et 8 jours pour les Etats riverains. Le tonnage des navires de guerre en transit simultanément est limité à 15 000 tonnes. De plus, le tonnage des flottes des Etats non riverains présentes en mer Noire est aussi limité et le séjour restreint à 21 jours au maximum. Le transit des porte-aéronefs et des sous-marins est aussi restreint. Les navires de guerre sont autorisés à condition de ne pas dépasser 45.000 tonnes ce qui exclut d'office les porte-avions ou les sous-marins).

La Turquie a complété la convention a plusieurs reprises : en 1983, pour préciser les conditions de transit des navires à propulsion nucléaire puis en 1994 et en 2002 pour fixer des règles de sécurité (vitesse, espacement, déclaration préalable, pilotage...) à la suite de plusieurs accidents graves.

Le nouveau canal artificiel ne sera pas soumis aux conditions de la convention ni à aucune réglementation internationale. L'autorité propriétaire et exploitante aura toute liberté pour régler comme elle l'entend la navigation (quotas par types de navires, exigence sur leur âge et leurs caractéristiques techniques), et d'en fixer les péages. Des inquiétudes sont formulées, en particulier du côté de la Russie, notamment sur le devenir de la Convention de Montreux de 1936. Toutefois, Ankara n'entend pas remettre en cause le statut des Détroits, qui est étroitement associé à l'indépendance de la République.

## ***Une route alternative qui renforce le positionnement stratégique de la Turquie***

### ***D'un point de vue militaro-politique***

La chute de l'URSS a fait apparaître de nouveaux « acteurs » comme la Géorgie et l'Ukraine (l'Ukraine, Crimée comprise, possède 37,5% des côtes de la mer Noire, contre seulement 10,9% pour la Russie). En août 2008, au moment de la guerre en Géorgie, les Russes avaient rappelé à la Turquie les responsabilités que lui confère sa qualité de gardienne des détroits, en lui demandant de ne pas accepter le passage de navires de guerre américains dont le tonnage excéderait les limites autorisées par le Traité de Montreux. Le contrôle du futur canal lui donnerait dorénavant la possibilité de laisser des bateaux militaires entrer en mer noire en fonction de ses alliances politiques.

### ***D'un point de vue économique***

La région de la mer Noire est la deuxième au monde pour sa richesse en hydrocarbures, après le Golfe. L'essentiel des hydrocarbures qui transitent par la mer Noire proviennent de la Russie et de la mer Caspienne. La Caspienne étant une mer enclavée, la mer Noire fait office d'une voie de sortie idéale pour exporter les ressources kazakhes, turkmènes et surtout azéries, jusqu'à acheminer près de 2,4 millions de barils/jour. Selon certaines sources, la Turquie souhaiterait réorienter une part importante du flux de transport d'hydrocarbures, notamment en demandant à ce que le transit par le Bosphore soit beaucoup plus draconien pour les navires présentant des risques écologiques (50 000 navires transitent chaque année par le Bosphore dont un cinquième environ transportent une cargaison dangereuse).

### ***Quels financements pour sa réalisation ?***

Le coût de construction de ce projet gigantesque est estimé dans une fourchette allant de 15 milliards USD (pour l'ouverture de la voie d'eau) à 65 milliards USD (avec les aménagements). Les autorités turques envisageraient un ensemble d'options pour financer sa réalisation.

La solution privilégiée est celle d'un BOT (*Build, Operate and Transfer*). Selon certaines estimations, les ressources d'exploitation du canal (8 Mds USD par an) rendraient ce projet rapidement profitable.

Par ailleurs, les autorités turques se sont rapprochées d'un ensemble d'investisseurs potentiels dont le fond souverain qatari ou la Banque de Chine. La contribution du fond souverain turc (via la vente de certaines entreprises de ce fond) est également envisagée pour permettre à l'Etat turc de prendre une participation.

L'augmentation du trafic au sein du Bosphore justifierait cette nouvelle percée qui permettrait de désengorger le détroit naturel. Une possibilité de passage à 160 bateaux par jour par le Canal d'Istanbul permettra de fluidifier la circulation. Montreux a été la clé d'une stabilité relative régionale que les enjeux commerciaux et politiques pourraient bouleverser.

## STRATEGIES REGIONALES ET SECTORIELLES

### Le secteur des technologies de l'information et de la communication en Azerbaïdjan

Alors que l'économie azerbaïdjanaise a subi en 2016 une récession inédite de 3,8%, le secteur de l'information et de la communication, qui représente environ 2% du PIB, a dans le même temps connu une croissance de 4,5%. Ce secteur emploie près de 27 000 personnes, soit près de 2% de la population active. Les investissements dans le capital fixe s'élevaient quant à eux à 335 M AZN, dont 63% d'investissements nationaux et 37% d'investissements étrangers<sup>2</sup>.

Le pays compte actuellement trois opérateurs de téléphonie mobile (Azercell, Bakcell et Nar) et un peu plus de 10,18 millions d'abonnés<sup>3</sup>, soit 106 abonnés pour 100 habitants. Le taux de couverture de la population s'élève à 99,9%. En matière d'accès Internet, l'Azerbaïdjan figure régulièrement en tête des classements de la zone CEI. Selon les données 2016 du Comité des statistiques azerbaïdjanais, 63,1% des foyers sont équipés d'un ordinateur et 77,2% disposent d'un accès Internet à domicile. Par comparaison, le taux de pénétration Internet en Fédération de Russie, plus important marché de la zone, est de 76,41% pour l'année 2016<sup>4</sup>. Le taux de pénétration en milieu professionnel est lui aussi en forte croissance.

<sup>2</sup> Données 2015 du Comité des statistiques d'Azerbaïdjan.

<sup>3</sup> Données 2016.

<sup>4</sup> Données de l'*International Telecommunication Union*.

### **Contribution des TIC à la diversification de l'économie nationale**

Les autorités azerbaïdjanaises ont ciblé les TIC comme un domaine prioritaire dans le cadre de leur stratégie de diversification de l'économie nationale. L'une des 11 feuilles de route sectorielles devant déterminer les grandes lignes de cette stratégie est ainsi consacrée aux TIC. Ce document fixe des objectifs ambitieux pour la filière et entend améliorer la gouvernance du secteur, notamment à travers la création d'une autorité indépendante de régulation. Parmi les autres mesures énumérées par le document figurent une libéralisation progressive du marché des télécommunications, ainsi que des mesures visant à améliorer l'efficacité opérationnelle des agents économiques. Le pays peut dans ce domaine s'appuyer sur les résultats positifs de l'agence ASAN, créée en 2012 dans le cadre d'une vaste réforme de l'administration publique.

Reflet de cet intérêt des autorités pour le secteur, l'Azerbaïdjan accueille par ailleurs tous les ans le salon Bakutel, principale manifestation de la région caspienne consacrée aux TIC. Organisée sous l'égide du Ministère des Transports, Communications et Hautes Technologies d'Azerbaïdjan, l'édition 2017 de Bakutel a rassemblé 192 entreprises de plus d'une vingtaine de pays. Comme ce fut le cas pour les éditions précédentes, le couple présidentiel a visité plusieurs pavillons nationaux du salon.

### **Une présence française limitée mais visible**

La coopération bilatérale dans le domaine des TIC bénéficie actuellement d'un contexte favorable, les autorités azerbaïdjanaises ayant identifié la France comme un partenaire porteur pour soutenir le développement du secteur. Plusieurs contrats importants avec des entreprises françaises ont été signés lors des éditions précédentes du salon Bakutel, dont Airbus DS en 2014 (fournitures d'images satellite) et Arianespace en 2015<sup>5</sup>.

Si, du fait du ralentissement économique, aucun grand contrat n'a été signé au cours des deux dernières années, l'édition 2017 de Bakutel aura permis d'accroître la visibilité de la filière numérique française. Cinq entreprises hexagonales étaient présentes sur le

<sup>5</sup> Attribution du lancement du satellite de télécommunication Azerspace-2.

pavillon « France »<sup>6</sup>, dont une *start-up* du secteur de la cybersécurité ainsi qu'une PME très active sur le marché des services publics numériques. Ces entreprises entendent capitaliser sur la signature en mars 2017 à Paris par le président Aliyev d'un arrangement administratif dans le domaine de l'innovation et des nouvelles technologies. Cet accord s'inscrivait notamment dans le prolongement des projets azerbaïdjanais de création de parcs technologiques et de développement de compétences dans le domaine des NTIC, des nanotechnologies et du spatial. Cet arrangement administratif a plus précisément pour objectif d'encourager le partage d'expériences et la promotion de projets (échanges d'information, R&D, promotion des investissements, coopération entre pôles de compétitivité) dans les domaines suivants :

- Déploiement du haut débit et des infrastructures et services nécessaires ;
- Mise en place du projet « *Trans-Eurasian Information Super Highway* » (TASIM) ;
- Applications spatiales.

Un *Memorandum of Understanding* a été signé il y a deux ans entre Sophia-Antipolis et le *HighTech Park* d'Azerbaïdjan, mais à ce jour aucun projet n'a encore été développé.

Dans le cadre d'une visite d'août 2017 au Technocentre d'Orange, le Ministre des Communications et des Hautes Technologies s'est vu présenter les travaux sur la fibre optique, la 5G et l'IoT (*Internet of Things*). Cette visite a également permis à la Direction Générale des Entreprises de lui présenter le programme French Tech Ticket.

Enfin, l'Azerbaïdjan souhaite acquérir un satellite d'observation de la Terre de haute résolution, afin de s'affirmer comme une puissance spatiale dans le Caucase. Une offre commune a été présentée en ce sens, mais la décision finale n'a toujours pas été prise. Dans un contexte de reprise économique et de relance des investissements publics, l'année 2018 pourrait toutefois voir une accélération du programme spatial azerbaïdjanais.

### ***Perspectives et limites***

L'Azerbaïdjan soutient par ailleurs activement le projet TASIM de construction d'une « autoroute Internet » entre l'Europe et l'Asie, *via* le déploiement d'un réseau de fibre optique qui permettrait le désenclavement numérique de la région Caspienne. La mise en œuvre de ce projet lancé en 2008 prévoit deux phases : la construction de l'infrastructure par les opérateurs régionaux, puis son exploitation par un consortium rassemblant les opérateurs impliqués. Si un consortium composé d'opérateurs russe, turc, chinois, kazakh et azerbaïdjanais a bien été constitué, le projet semble actuellement à l'arrêt. La position russe semble notamment ambiguë, entre soutien formel au projet et crainte de voir la Russie se retrouver en marge de cette « route de la soie » virtuelle contournant les infrastructures existantes.

Plus généralement, le développement du secteur des TIC en Azerbaïdjan bute sur les difficultés communes à d'autres secteurs de l'économie : concentration oligopolistique, corruption, opacité des processus décisionnels et cadre réglementaire encore très rigide. Dans le secteur de la téléphonie mobile par exemple, malgré la présence de trois opérateurs, la concurrence reste limitée, dans la mesure où les actionnaires principaux des trois groupes sont essentiellement les mêmes. Par ailleurs, le secteur reste fortement contrôlé par l'Etat.

Enfin, la remontée actuelle des cours du pétrole a considérablement allégé la pression sur les finances publiques du pays. Dans ce contexte, les autorités semblent de nouveau privilégier une politique budgétaire expansionniste concentrée sur les grands projets d'infrastructures, au détriment de la politique de diversification pourtant nécessaire pour amorcer la transition vers l'après-pétrole.

---

<sup>6</sup> Organisé par la Chambre de Commerce et d'Industrie Azerbaïdjan-France.

## Les stratégies énergétiques de la Turquie

L'industrialisation et l'urbanisation de la Turquie, grand pays émergent, engendrent une demande croissante de consommation en électricité et en gaz depuis 1990 (+4,6%) et les prévisions font état d'une augmentation de 7% par an à horizon 2023. Mal pourvue en ressources naturelles, elle importe l'équivalent de 71% de ses besoins en énergie primaire (plus de 90% de ses besoins pour le pétrole et le gaz).

Dans ce contexte, le gouvernement a développé une stratégie visant à assurer sa sécurité énergétique en diversifiant ses sources d'approvisionnement ainsi qu'en libéralisant le marché afin de favoriser les investissements dans de nouvelles capacités de génération mais sans les prioriser et en alignant tant la valorisation du charbon que le développement du solaire ou de l'éolien et le stockage des hydrocarbures.

### ***Evolution des stratégies énergétiques depuis 2000***

Trois grandes étapes ont marqué l'évolution du marché énergétique turc.

#### ***2001-2009 : boom de la demande d'électricité, déficit de l'offre et recours aux investisseurs privés***

Le marché de l'électricité a connu un processus de libéralisation et de restructuration à partir de 2001 attirant de nombreux investisseurs étrangers notamment européens (français, allemands, autrichiens) entre 2007 et 2010. Les entreprises turques, essentiellement BTP(istes) ont également massivement investi le secteur. L'objectif principal du gouvernement était l'augmentation de la capacité des centrales électriques existantes et la construction de nouvelles pour éviter un déficit de l'offre.

#### ***2010-2015 : libéralisation et restructuration du marché de l'électricité***

Grâce aux nouveaux investissements du secteur privé (notamment de groupes turcs) et aux privatisations engagées, le pays a pu disposer d'un marché de l'électricité concurrentiel avec un cadre réglementaire conforme à la législation de l'Union européenne et une Bourse de l'énergie mise en place en 2015. Mais ces investissements ont concerné principalement la production d'électricité à partir du gaz, ce qui a accentué la situation de dépendance de la Turquie aux importations (de 71,1% en 2011 à 94,8% en 2016).

Afin de réduire cette dépendance énergétique, le gouvernement a défini en 2009 une stratégie de diversification du mix énergétique, de développement des énergies renouvelables et de réduction de l'intensité énergétique par l'amélioration de la performance énergétique. Pour stimuler les investissements, il a introduit en 2010 un système de prix de rachat d'électricité, des incitations financières avec tarifs garantis à la vente (les prix du solaire et de la biomasse sont supérieurs à ceux de l'hydroélectricité et de la géothermie) et des incitations fiscales (exemptions TVA et de droits de douane sur les équipements). Des bonifications s'ajoutent si les équipements de production sont fabriqués localement.

#### ***2016-2023 : une détermination des autorités à sécuriser l'approvisionnement énergétique***

Dès 2016, le ministère de l'énergie a fixé de nouveaux objectifs à atteindre d'ici 2023 : doublement de la capacité installée de production d'électricité (120 GW), développement du nucléaire (adoption d'une loi et création d'une autorité régulatrice) et des énergies renouvelables (pour passer de 5,5% à 30% de la capacité de production d'électricité), augmentation des capacités de stockage de gaz (20%), exploitation du gaz de schiste et multiplication de centrales thermiques à charbon, et plan d'investissement de près de 8 Mds EUR pour la transmission et la distribution d'électricité.

#### ***Conséquences de la politique énergétique turque***

##### ***L'accent a été mis sur l'offre plutôt que sur la demande***

Le développement de l'offre concerne toutes les sources d'énergie, du charbon au solaire, sans différenciation et sans priorité claire, car elles sont toutes mises sur le même plan.

La production d'électricité à base de charbon demeure prédominante dans le mix énergétique répondant aux préoccupations du pays de sécurisation de ses approvisionnements en ressources fossiles, de réduction du coût de l'électricité et de création d'emplois. Un montant total d'investissements de 20 Mds USD d'ici 2023 sera mobilisé sur la construction de centrales en partenariat public-privé (PPP). Deux réserves de gaz de schiste, qui pourraient répondre aux besoins en gaz du pays pendant 14 ans, sont en phase de prospection avant de passer à la phase de production, malgré les vives critiques de la société civile. La Turquie demeure ainsi très dépendante des

énergies fossiles polluantes (près de 75% de son mix électrique) d'autant que les projets nucléaires prennent du retard.

La question de l'efficacité énergétique (transport, bâtiments...) n'apparaît pas prioritaire alors que se situent là sans doute des leviers importants d'économie d'énergie. La loi de 2007 sur ce secteur n'est pas appliquée. Au total, la demande en électricité a cru de 46% depuis 2008 pour atteindre 290 Mds Kwh en 2017.

### ***Le potentiel de développement des énergies renouvelables demeure néanmoins sous-utilisé***

Pour atteindre l'ensemble de ces objectifs d'ici 2023, la Turquie aura besoin de nouveaux investissements estimés à près de 130 Mds USD (dont les trois projets de centrales nucléaires). Le marché des énergies renouvelables est estimé quant à lui à 40 Mds USD (développement de capacités supplémentaires de l'ordre de 34 gigawatts d'électricité, 20 gigawatts d'énergie éolienne, 5 gigawatts d'énergie solaire, un gigawatt de géothermie et un gigawatt de biomasse). Les financements des bailleurs internationaux ont permis la multiplication des projets (notamment dans l'éolien et dans l'hydroélectricité, plus récemment dans le solaire).

Cependant, dans le cadre des derniers appels d'offres, les tarifs proposés par les soumissionnaires se situent bien loin des prix garantis par le gouvernement et des prix moyens mondiaux, interrogeant ainsi sur la viabilité des projets.

Malgré tout, le niveau des énergies renouvelables dans le mix énergétique progresse grâce principalement au développement de l'hydraulique.

### ***Consolidation du secteur et repli des acteurs étrangers***

Quelques grands groupes turcs prennent une position dominante, bénéficiant d'avantages fiscaux et de spécificités techniques favorable dans les cahiers des charges des appels d'offres. Leur expansion s'appuie aussi sur une stratégie de croissance externe. La valeur des transactions (fusions et acquisitions) en 2017 a augmenté de 70% par rapport à 2016, correspondant à un montant de 3,45 Mds USD, dont 58% (32 opérations) dans le domaine de la production et de la distribution d'électricité et de gaz.

Dans un contexte, de questionnements sur la fiabilité et la faisabilité des projets et de concurrence renforcée,

les investisseurs étrangers restent désormais prudents dans leurs prises de décisions en Turquie ; hormis dans la prospection et la production de gaz de schiste pour lesquelles des accords ont été conclus avec Transatlantic et Shell et dans le secteur de la construction de centrales au charbon avec le Qatar, la Corée du Sud et le Japon.

## LE ZOOM ECONOMIQUE

### La situation économique et le budget 2018

Au troisième trimestre 2017, le taux de croissance s'est établi à plus de 11%, porté par le secteur de la construction et les exportations. Le FMI a relevé ses prévisions de croissance pour 2017 (à 5,1%), de même que la Banque mondiale (à 6,7%). Cette dernière a cependant revu à la baisse sa prévision pour 2018, qui est désormais de 3,5%. Le taux d'inflation turc s'est en revanche établi à près de 12% en 2017, bien au-dessus de l'objectif de 5% de la Banque centrale. Le budget 2018, qui acte une augmentation majeure des crédits alloués aux secteurs de la défense et de la sécurité, prévoit une nouvelle réduction de l'excédent primaire.

### ***Une prévision de croissance revue à la hausse pour 2017***

La Banque mondiale a relevé sa prévision de croissance pour la Turquie pour 2017, de 4% à 6,7%. Elle a toutefois revu à la baisse sa prévision pour 2018, de 3,9% à 3,5%, en prévoyant l'essoufflement de l'effet des mesures fiscales introduites en 2017. En octobre, le FMI avait revu à la hausse sa prévision pour 2017, de 2,5% à 5,1%.

### ***Le taux d'inflation demeure nettement au-dessus des objectifs***

L'indice des prix à la consommation a crû de 11,9%, soit plus que le double de l'objectif de la Banque centrale (5%). Le taux d'inflation des prix à la production s'est révélé également élevé en fin d'année 2017, à 15,8%. Ces taux indiquent des niveaux records inégalés depuis 2003. L'estimation de la Banque centrale pour 2017 était de 9,8%. Lors de sa réunion du 18 janvier, son comité de la politique monétaire a décidé de laisser inchangés ses taux directeurs.

La moyenne de l'inflation en 2017 est de 11,1%, après 7,8% en 2016. Sur ce segment, l'indice des prix à la production a enregistré une très nette hausse en passant de seulement 4,3% en 2016 à 15,8% en 2017.

Les prix alimentaires et le transport ont respectivement été les premiers postes alimentant le taux d'inflation en 2017.

Le taux d'inflation sous-jacent a conservé son niveau élevé en décembre (12,3% en g.a.), détériorant les attentes vis-à-vis de l'inflation sur les prochains mois, a fortiori en anticipant une hausse des prix des matières premières. Les analyses anticipent le maintien des niveaux d'inflation à deux chiffres en 2018.

### ***La discipline budgétaire en question en 2018***

En 2017, le gouvernement a recouru à des mesures fiscales afin de soutenir l'économie. Cependant, les contraintes budgétaires liées à la hausse du déficit, passant de 1,1% à 1,9% en deux ans, ne permettront pas de prolonger de manière durable les stimuli actuels. Par ailleurs, il est possible que la discipline budgétaire soit éclipsée par des considérations politiques, notamment dans le cas d'une intensification des opérations militaires et de l'éventuelle organisation d'élections anticipées en 2018 (actuellement planifiées pour novembre 2019).

Les prévisions du budget 2018 pour l'économie turque tablent sur une croissance de 5,5%, au-dessus de celles des organisations financières internationales (3,5% selon le FMI), une prévision d'inflation, optimiste, de 7% (9,3% selon le FMI), un taux de chômage à 10,5% (10,7% selon le FMI), ainsi que des exportations à 169 Mds USD et des importations à 237 Mds USD. Le budget 2018 prévoit une nette hausse du déficit budgétaire (+40% en g.a.) et une nouvelle réduction de l'excédent primaire. Alors que le déficit budgétaire attendrait 65 Mds TRY (soit environ 14 Mds EUR), pour représenter désormais 1,9% du PIB, l'excédent primaire diminuerait à près de 6 Mds TRY.

Le nouveau budget introduit des hausses de taxes sur les sociétés et véhicules, contribuant à alimenter l'inflation. Pour 2018, un montant de près de 85 Mds TRY (22,2 Mds USD) a été budgétisé pour les investissements publics, dont le transport représente près de 30% et la santé 10%.

Les projections portant sur les recettes fiscales, qui correspondent depuis 2012 à environ 85% des recettes budgétaires, restent inchangées pour 2018. En 2016 et 2017, les taxes directes n'ont représenté qu'environ 30% des recettes fiscales. S'il se confirme en 2018, le redressement des recettes fiscales initié au deuxième

semestre de 2017 devrait contribuer à limiter la détérioration de la discipline budgétaire.

Enfin, le budget 2018 prévoit une nette hausse du budget relatif à la défense et à la sécurité : les budgets du ministère de la Défense et celui de la Gendarmerie ont été augmentés chacun de 40% par rapport à 2017, soient les hausses les plus significatives introduites en 2018 dans l'administration publique.

### ***L'indice de la confiance économique se redresse en janvier***

En janvier, la baisse de l'indice synthétique de la confiance économique, ininterrompue depuis le mois d'août 2017, a été enrayée. L'indice a progressé de 11,1% par rapport au mois précédent, mais reste cependant en deçà du seuil d'optimisme (100 points).

### ***Les fusions-acquisitions en 2017***

Après une année 2016 notoirement en retrait, les opérations de fusion-acquisitions sont reparties à la hausse en 2017, avec un record de 298 transactions représentant un total de 10,3 Mds USD. En valeur, l'énergie, les infrastructures et les services financiers représentent l'essentiel des transactions, malgré l'essor des secteurs de la technologie et des services mobiles. Les privatisations ont dominé le volume de transactions, qui est aussi marqué par le recul des investisseurs étrangers. Parmi eux, l'Europe progresse fortement en valeur de transactions.

### ***Une activité en forte progression après une année 2016 terne***

L'activité de fusions-acquisitions en Turquie a prouvé sa résilience en 2017, avec 298 transactions (un record, à comparer avec les 246 opérations de 2016) et pour un volume de 10,3 Mds USD. Il s'agit d'une remontée spectaculaire par rapport à l'année précédente (+ 41% en volume) ; pour autant, le volume de transactions est loin de ceux du début des années 2010 (volumes annuels supérieurs à 15 Mds USD).

En 2017, le volume moyen par transaction est en augmentation (de 30 M USD à 35 M USD), après quatre années de baisse. La plus grosse opération a été la cession d'OMV Petrol Ofisi à Vitol (Pays-Bas), représentant 1,4 Md USD et 14% de la valeur totale des

transactions. La valeur des transactions de fusions-acquisitions a représenté 1,2 % du PIB turc.

### ***Un volume de transactions dominé par des mouvements de privatisation et par des montants limités***

En 2017, les transactions portant sur les petites et moyennes entreprises ont dominé le volume total, notamment du fait de l'importance des investissements en phase d'amorçage : les transactions de moins de 50 M USD ont représenté 84% du volume total (pour 15% de la valeur totale). A l'inverse, 3% des transactions portent sur plus de 250 M USD et représentent 51% de la valeur totale.

La part des mouvements de privatisation dans la valeur totale des transactions ne cesse de diminuer depuis cinq ans, passant de 38% en 2013 à 7% en 2017 (la valeur s'est établie à 0,7 Md USD). En revanche, 2017 a fait exception et a vu un nombre assez élevé de transactions dans le cadre des privatisations (plus haut depuis 2013), concentrées dans le secteur de l'énergie et des infrastructures (ainsi les barrages de Menzelet/Kilavuzlu acquis pour 375 M USD ou le port de Mersin/Tasuçu acquis pour 115 M USD).

Le dynamisme des investisseurs de type capital-risque/*angels* explique que le volume soit dominé par la technologie et les services mobiles/Internet, qui représentent 35% du total en 2017. L'activité de ce type d'investisseurs est responsable du volume record de transactions cette année. En valeur, l'énergie et les infrastructures ont généré le plus de transactions (respectivement 2,3 Mds USD et 1,2 Md USD), devant les services financiers (1,1 Md USD) et l'immobilier (0,7 Md USD).

### ***Le volume des transactions d'origine étrangère confirme son recul et est dominé par l'Europe en 2017***

La part des investisseurs financiers dans la valeur totale croît depuis 2014, pour atteindre 25% en 2017. La part des transactions d'origine étrangère, après avoir baissé en 2016, stagne à 53% en 2017.

Un record historique de 146 transactions a été le fait d'investisseurs financiers, correspondant à 2,6 Mds USD en valeur. Parmi elles, 77% (soit 112 transactions) relèvent d'activités de capital-risque/*angels* (centrées sur les secteurs de la technologie, du commerce en ligne ou des services mobiles), qui ne représentent toutefois que 4% en valeur. A l'inverse, et même s'ils

représentent 83% des investissements financiers en 2017, les mouvements de *private equity* sont en baisse en volume (de 71% en 2013 à 13% en 2017).

Les investissements étrangers ont décliné en volume mais pas en valeur (+45% sur un an) ; ils ont constitué 53% de la valeur totale et 23% du volume total. Les investisseurs étrangers sont ainsi responsables des plus importantes transactions en valeur, correspondant à près d'un tiers de la valeur totale.

Si le nombre de transactions menées par des acteurs étrangers diminue quelle que soit la zone, en termes de valeur, les tendances montrent la forte progression de l'Europe (de 19% en 2015 à 55% en 2017) et les importants reculs de l'Amérique du Nord (de 25% en 2015 à 5% en 2017) et surtout du Golfe (de 39% en 2015 à 4% en 2017).

Les acheteurs les plus actifs continuent donc d'être Européens, ces derniers représentant, avec 36 transactions, 55% de la valeur totale d'investissements étrangers. La France est le deuxième pays en volume (7 transactions, contre 10 pour les Etats-Unis), devant les Emirats Arabes Unis, le Japon, l'Allemagne et le Royaume-Uni. En valeur toutefois, la France ne se classe que sixième (avec 2% du volume total, dont 160 M EUR pour l'acquisition de 8% de Tepe Akfen Vie-TAV par Paris Aéroports) derrière les Pays-Bas (Vitol), l'Espagne (Banco Bilbao Vizcaya Argentaria-BBVA), l'Australie (IFM Investors), le Brésil (Brasil Foods-BRF) et les Etats-Unis.

### ***Sur les dix dernières années, les Etats-Unis sont en tête en volume et l'Espagne en valeur***

Sur la dernière décennie, en termes de volume de transactions, les Etats-Unis ont été les plus dynamiques, investissant dans 161 entreprises turques à travers des fusions-acquisitions (6,7 Mds USD, dont 1,3 Mds USD pour Goldman Sachs/SOCAR en 2015). Suivent l'Allemagne avec 111 transactions (6,6 Mds USD, dont 3,2 Mds USD pour l'acquisition des droits de gestion de l'aéroport d'Antalya par Fraport/IC Holding) et le Royaume-Uni avec 106 transactions (9,5 Mds USD). La France se classe quatrième, avec 73 transactions.

Sur la même période, en termes de valeur de transactions, l'Espagne est le premier investisseur, avec 9,7 Mds USD et 23 transactions, majoritairement dans le cadre des prises de participation entre BBVA et Garanti. Suivent le Royaume-Uni, les Etats-Unis et

l'Allemagne. L'intensité des investissements français est moindre, puisque la France se classe neuvième.

La comparaison des ratios valeur de transactions/PIB en 2017 (1,2% pour la Turquie, 4,9% à l'échelle mondiale) souligne que la performance demeure en-deçà de son volume potentiel. Le dynamisme des fonds de capital-risque/*angels* ainsi que l'annonce de transactions majeures (privatisation de la mine de charbon d'Eskisehir, nouveaux parcs éoliens) devraient alimenter l'activité dans les secteurs de la technologie et de l'énergie en 2018.

## LA TURQUIE DANS LE MONDE

### L'Affaire Zarrab

#### **Le procès : contexte et déroulement**

Dans les derniers mois de 2017, la presse turque s'est quotidiennement faite l'écho de l'Affaire Zarrab. Cette dernière met en cause l'homme d'affaires turco-irano-azéri Reza Zarrab ainsi que l'ancien directeur général adjoint de la banque publique turque Halkbank, dans le cadre d'une enquête américaine sur un potentiel contournement des sanctions imposées à l'Iran.

Reza Zarrab est soupçonné d'avoir créé en 2011 sa société d'import-export d'or et de pierres précieuses, *Safir*, en vue de servir de paravent à des activités illicites. Arrêté en mars 2016 aux Etats-Unis, M. Zarrab est alors inculqué pour faits de corruption, de malversations et de blanchiment d'argent, au profit d'une vaste opération de contournement des sanctions européen-américaines imposées à l'Iran. L'affaire pourrait concerner plusieurs grandes banques turques, au premier rang desquelles la banque publique Halkbank.

Les opérations, qui pourraient avoir représenté plusieurs centaines de millions de dollars, auraient consisté à payer en or les importations de gaz iranien à destination de la Turquie. Halkbank aurait joué un rôle d'interface dans ces transactions, qui auraient également vu l'implication d'officiels turcs jusqu'au plus haut niveau - des ministres ainsi que l'entourage du Président Erdoğan ont ainsi été mis en cause. Ce schéma avait d'ores et déjà mis au jour en 2013 en Turquie : ce scandale de corruption avait alors conduit

à la détention de Reza Zarrab et à la démission des ministres concernés (dont le ministre de l'Economie, Zafer Çağlayan).

Le procès, qui s'est ouvert en novembre 2017 à New York, a pris un tournant majeur avec la décision de M. Zarrab de plaider coupable. Les rumeurs en ce sens n'avaient pas manqué d'avoir des effets dépréciateurs sur la monnaie turque. M. Zarrab comparait dès lors en tant que témoin assisté face à l'ancien directeur général adjoint de la banque Halkbank, Hakan Atilla. Ce dernier a vu ses demandes d'annulation de procès déboutées par deux fois. Le 3 janvier, M. Atilla a été reconnu coupable d'avoir contourné les sanctions américaines.

#### **L'implication du secteur bancaire turc**

Halkbank, acteur majeur du secteur bancaire en Turquie, est la principale institution visée. Il s'agit de la 5<sup>ème</sup> plus grande banque du pays en termes d'actifs (60 Mds EUR à la fin du mois de septembre 2017). Sa part de marché était alors de 8,5% en termes d'actifs et de 8,9% en termes de prêts (8,4% en 2015). Elle détenait 150,3 Mds TRY (32,6 Mds EUR) de dépôts (part de marché de 9,7% en 2016). Halkbank est une institution publique majoritairement détenue par le fonds souverain turc (TVF), mais dont plusieurs sociétés américaines détiennent des parts.

D'autres banques turques seraient également impliquées dans cette affaire, qui auraient été autorisées à mobiliser des fonds pour l'Iran : Aktif Bank (privée, 23<sup>ème</sup> banque turque en termes d'actifs en septembre 2017) mais qui aurait rapidement fermé le compte incriminé après avoir reçu un signalement des autorités américaines, Denizbank (privée, en 9<sup>ème</sup> place), Ziraatbank (publique, en 1<sup>ère</sup> place) et Vakıfbank (publique, en 7<sup>ème</sup> place). Pour autant, les autorités turques n'auraient, à ce stade, reçu de demande de renseignement du Trésor américain que pour une seule banque. Il faut souligner que la confiance des acteurs dans la solidité du secteur bancaire turc demeure.

#### **Les conséquences potentielles pour l'économie turque**

Les hypothétiques pénalités financières à l'encontre de Halkbank devraient pouvoir être absorbées par la banque compte-tenu de sa surface financière et de sa rentabilité.

Toutefois, outre des pénalités financières, les banques dont la responsabilité dans le contournement serait avérée s'exposent à la mise en place d'une surveillance spécifique de toutes les transactions de et vers les Etats-Unis, ainsi qu'à un éventuel blocage temporaire de ces mêmes transactions. Si la perte de l'accès à des lignes de crédits en dollar (USD) n'est - *a priori* - pas un élément de sanction considéré par le Trésor américain, la seule mise en place d'un suivi des transactions en dollars pourrait se traduire par une restriction aux lignes de financements en dollars.

Une restriction de l'accès de Halkbank (ou d'autres banques turques) à des lignes de crédit en dollars aurait alors un réel impact sur le secteur financier turc puisque :

- Le financement des banques turques dans leur ensemble est marqué par leur dépendance aux marchés financiers internationaux (qui s'accompagne d'un fort risque de liquidité) ;
- Le secteur bancaire turc est relativement concentré et extrêmement interdépendant : les difficultés d'un acteur majeur du secteur se propageraient rapidement à d'autres banques.

L'hypothèse d'une interférence politique pour empêcher le paiement de la pénalité n'est pas privilégiée ; les autorités ont exprimé, au contraire, leur intention d'intervenir pour aider Halkbank si cela s'avérait nécessaire. Plus largement, les autorités turques se sont dites prêtes à prendre toutes les mesures nécessaires pour soutenir le secteur bancaire turc.

Une récente modification législative (publiée au Journal Officiel turc du 16 novembre 2017) concernant spécifiquement le secteur bancaire est déjà intervenue. Elle permet à une banque de transférer une ou plusieurs parties de ses actifs à une autre institution financière sans entraîner la dissolution de cette première. Halkbank pourrait donc ainsi très facilement transférer une partie de ses actifs à une autre banque publique, telle qu'Emlakbank. L'Agence turque de régulation et de supervision bancaire (BDDK) souligne que cette modification ne fait que lever le « mécanisme d'autorisation » permettant les transferts d'actifs d'une banque en vue de se conformer à la nouvelle loi commerciale.

Le verdict concernant Reza Zarrab n'est pas encore planifié. Hakan Attila se verra signifier sa peine en avril 2018. Suite au verdict reconnaissant sa culpabilité, Halkbank pourrait faire appel.

## LA FRANCE EN TURQUIE

Dans le cadre de la commission mixte économique et commerciale France-Turquie (JETCO), les groupes de travail sectoriels se sont réunis.

### Tenue de groupes de travail bilatéraux dans le domaine de l'environnement

Des groupes de travail franco-turcs dans le domaine de l'environnement, déclinés en divers secteurs, se sont tenus en octobre et novembre en Turquie et en France. Des pistes de coopération pour 2018 ont été identifiées.

#### ***Première session du groupe de travail « Protection de la Nature et des Forêts » en France***

Une délégation turque composée de représentants du ministère des eaux et forêts s'est rendue en France du 23 au 27 octobre 2017, dans le cadre de la première session du groupe de travail relatif à la protection de la nature et des forêts.

Les échanges ont porté principalement sur :

- La gestion des parcs naturels et des forêts en Turquie ;
- La politique de préservation des espaces naturels en France ;
- La biodiversité et le changement climatique (ce que nous indiquent les oiseaux) ;
- Le système mondial d'information sur la biodiversité ;
- L'inventaire national du patrimoine naturel français.

#### ***Les pistes de coopération pour l'année 2018***

- Visite d'études aires marines protégées en France (Brest et Parc naturel des Pyrénées) ;
- Mise en place d'une coopération entre deux parcs naturels français et turc ;
- Accompagnement à l'inventaire de certaines espèces méconnues et de Natura 2000.

### **Première session du groupe de travail « Eau » en France**

Une délégation turque composée de représentants du ministère des eaux et forêts s'est également rendue en France du 13 au 15 novembre 2017.

La première session du groupe de travail relatif à la gestion de l'eau s'est tenue à Paris le 13 novembre 2017.

Les échanges ont principalement porté sur :

- Le bilan fructueux des actions menées depuis 2013 (directive cadre européenne sur l'eau, sécheresse, aspects économiques de l'eau, gestion intégrée par bassin versant) complétée par trois jumelages remportés par la France (Oleau) (inondations, surveillance de la qualité des eaux, eaux de baignade) ;
- L'impact du changement climatique sur l'eau ;
- La sécurité sanitaire de l'eau ;
- L'assainissement : réutilisation des boues issues du traitement des eaux usées.

Deux visites de terrain ont été organisées pour présenter les technologies innovantes en matière de traitement des eaux usées à la station d'épuration du Blanc Mesnil et du contrôle de la qualité des eaux distribués au laboratoire des eaux de Paris à Ivry sur Seine.

### **Les pistes de coopération pour l'année 2018**

- Accompagnement à la conception d'un projet opérationnel à l'échelle locale en partenariat avec les gestionnaires du Canal de Provence ;
- Surveillance biologique de la masse d'eau ;
- Préparation des index pour le suivi et l'évaluation de l'hydro morphologie ;
- Système de suivi « on line » de la qualité des eaux de surface.

### **Première session du groupe de travail « Environnement-Climat-Urbanisme » en Turquie**

Une délégation française composée de représentants du ministère de la transition écologique et solidaire ainsi que du ministère de la cohésion des territoires s'est rendue en Turquie pour la tenue de la première session du groupe de travail bilatéral relatif à l'environnement, au climat et à l'urbanisme le 21 novembre 2017 à Ankara.

Les échanges ont principalement porté sur :

- Les objectifs 2023 de la Turquie sur l'environnement (déchets) ;
- La loi française sur la transition écologique et le plan d'actions Climat ;
- La transformation urbaine en France ;
- Le modèle de la ville durable ;
- L'économie circulaire.

### **Les pistes de coopération pour l'année 2018**

- Gestion des déchets : recyclage, bonnes pratiques, gestion développement durable ;
- Accompagnement de la réflexion sur une stratégie à développer sur le bassin méditerranéen en matière de lutte contre le changement climatique ;
- Ville durable : planification, destruction d'anciens bâtiments, nouvelles technologies.

### **13<sup>ème</sup> comité technique agricole franco-turc**

Le 22 novembre 2017, s'est tenu le 13<sup>ème</sup> comité technique agricole à Ankara, en Turquie. L'occasion pour les représentants français et turcs d'échanger sur les questions sanitaires (santé animale) et phytosanitaires, mais aussi sur les partenariats entre les deux pays dans les domaines du développement rural, de l'éducation et de la recherche.

### **Coopération dans les domaines agricole et agroalimentaire**

Lors de ce comité technique, il a notamment été décidé de poursuivre les activités de coopération entre les deux pays dans les domaines agricole et agroalimentaire (indications géographiques, gestion des terres agricoles, plantes à parfum...).

Par ailleurs, les participants ont évoqué les échanges commerciaux de produits agricoles entre la France et la Turquie. Ils ont notamment salué les avancées accordées par les autorités turques à la France en rendant possible la reprise des exportations de bovins vivants. Les exportations de viande bovine françaises vers la Turquie et l'ouverture du marché français aux cerises en provenance de Turquie ont également été abordées.

La possibilité de prolonger le jumelage piloté par France Vétérinaire International (FVI) sur l'amélioration des services vétérinaires turcs a été approuvée par les représentants des deux pays et le rôle de l'Agence Française de Développement (AFD) a été souligné.

### **Deux rencontres essentielles pour cette coopération**

Cette rencontre s'est déroulée dans les locaux du ministère turc de l'Alimentation, de l'Agriculture et de l'Élevage. Côté français étaient présents des représentants du Ministère de l'Agriculture, de FranceAgriMer, de l'Agence pour le développement de la coopération internationale dans les domaines de l'agriculture, de l'alimentation et des espaces ruraux (ADECIA), de l'Agence Française de Développement (AFD), de France Vétérinaire International (FVI), et des représentants de l'ambassade de France en Turquie.

Il a été convenu que le 14<sup>ème</sup> comité technique agricole franco-turc serait organisé à Paris en 2018 conjointement avec le 1<sup>er</sup> *AgroBusiness Forum* franco-turc.

Cet événement a été précédé, la veille, d'une rencontre à Istanbul entre les services administratifs et organismes à l'international basés en France ou présents en Turquie (SER, Business France, AFD), et des représentants d'entreprises françaises des secteurs agricole et agroalimentaire présentes en Turquie. Le Consul général de France a accueilli la délégation française, les services publics locaux, ainsi que 12 entreprises françaises. Cette rencontre a notamment permis aux représentants d'entreprises de partager leurs succès et les difficultés rencontrées dans leur démarche d'export et d'internationalisation, et ainsi souligner leurs attentes vis-à-vis de l'État.

Il a été convenu à l'issue de cette réunion d'organiser une nouvelle rencontre début 2018 pour poursuivre les discussions, en vue du lancement d'un Club Agro Turquie réunissant les entreprises françaises des secteurs agricole et agroalimentaire présentes en Turquie.

### **Une coopération ancienne et intense**

La coopération dans le domaine agricole entre la France et la Turquie repose sur une approche souvent commune de l'agriculture - familiale et patrimoniale -, soucieuse de l'environnement et centrée sur l'agriculteur. La Turquie n'hésite pas à faire appel à

l'expertise française en tant que de besoin, à travers des approches thématiques (foncier, mécanisation, drainage, irrigation, indications géographiques...) et surtout le programme européen IPARD (*Instrument for Preaccession in Rural Development*), qui permet de financer cette mobilisation des experts des deux pays (fonds TAIEX par exemple, jumelages institutionnels).

Sur le plan commercial, la Turquie exporte principalement des fruits et légumes, tandis que la France exporte des oléagineux, de l'alimentation animale, des céréales, de la viande bovine, des spiritueux et des alcools.

### **Première session du groupe de travail « Transports »**

Une délégation turque composée de représentants du ministère turc des transports et des communications et de la compagnie des chemins de fer (TCDD) s'est rendue en France du 18 au 19 janvier 2018, à l'invitation du ministère français de la transition écologique et solidaire pour la tenue de la première session du groupe de travail « Transports ».

La coopération bilatérale dans le domaine des transports est ancienne, consacrée par un accord relatif au transport routier international en 1969, par un accord maritime en 1996 et par une déclaration d'intention sur le transport ferroviaire dans le cadre de la visite présidentielle du Président Hollande en Turquie, signée le 27 janvier 2014, qui vise à encourager les coopérations industrielles et économiques et à promouvoir les coopérations institutionnelles dans le cadre de la visite présidentielle de M. Hollande.

Les échanges du 18 janvier ont porté principalement sur:

- Les objectifs 2023 du gouvernement turc dans les secteurs des infrastructures routières, ferroviaires, aéronautiques et maritimes (longueur des réseaux, nombre de passagers et de marchandises, de matériels, et investissements) ;
- Les politiques menées par la France en matière de mobilité et de décarbonation pour réduire les émissions du transport ;
- Les financements des infrastructures de transports en Turquie et en France :

- Le recours aux partenariats public-privés (PPP) par les autorités turques pour réaliser les grands projets d'infrastructures pour lesquels le besoin total estimé est de 380,3 Mds TL. Une première tranche de 100 Mds a été engagée selon le modèle *build-operate-transfer* (BOT) et 53% des projets ont déjà été réalisés ;
- La France finance ses infrastructures grâce aux taxes autoroutières payées par les concessions, par une partie des carburants qui reviennent à l'AFITF et une partie des amendes ;
- Restructuration de la compagnie turque des chemins de fer, selon le modèle français entre réseau et exploitation, les innovations et l'amélioration des services, les objectifs du gouvernement d'ici 2023 et 2035 (développement des lignes à grande vitesse notamment) ;
- Les expériences en matière d'intermodalité, de transport combiné et de logistique car les deux pays sont traversés pour le transport de marchandises du Nord au Sud pour la France et d'Est en Ouest pour la Turquie. Les autorités turques prévoient de réutiliser l'ancienne route de la soie ferroviaire et des accords avec six pays ont été signés pour faciliter les procédures administratives aux frontières.
- Le transport sous température dirigée avec échanges avec le secteur privé et les gestionnaires de plateformes logistiques ;
- Le transport combiné, notamment dans le cadre de la Route de la Soie ferroviaire entre la Chine et la France, avec la demande d'une signature d'accord avec la France pour faciliter les procédures liées aux passages des trains de marchandises aux différentes frontières.

Une visite de terrain a été organisée au Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) le 19 janvier 2018, au cours de laquelle une présentation commerciale du Port a été réalisée avec un focus sur les trafics avec la Turquie et les projets, les plateformes logistiques, les conteneurs ainsi que l'intermodalité ferroviaire et fluviale, les navettes ferroviaires et le Port dans la stratégie fret portuaire élaborée par la SNCF.

#### ***Les pistes de coopération pour l'année 2018***

- La gestion environnementale des ports « Ports verts » ;
- La facilitation des procédures administratives dans les ports avec l'accompagnement du secteur privé français pour des débouchés commerciaux dans les ports turcs ;

#### **Signature de trois accords dans le cadre de la visite du Président Erdoğan en France**

A l'occasion de la visite du Président de la République de Turquie en France, le vendredi 5 janvier, trois accords dans le domaine de la réassurance, de l'aviation ainsi que de la défense ont été signés.

#### ***Accompagnement des entreprises françaises et turques sur les pays tiers : accord de réassurance entre Bpifrance Assurance Export et Türk Eximbank***

##### ***Les signataires***

- Bpifrance Assurance Export est l'assurance-crédit export ;
- Eximbank (*Export Credit Bank of Turkey*), banque entièrement détenue par l'Etat turc et agence de crédit officielle à l'exportation.

L'accord « régissant les obligations réciproques de réassurance » a été signé par le Directeur Général, de Türk Eximbank, Adnan Yildirim, et le Directeur Général de Bpifrance Assurance Export, Christophe Viprey.

#### ***Un accord de réassurance pour faciliter les exportations sur pays tiers***

L'accord de réassurance permet de définir les obligations réciproques des deux agences de crédit-export, dans les cas où des sociétés situées en Turquie et en France ont conclu des contrats d'exportation pour la fourniture de biens et/ou de services pour un acheteur établi dans un pays autre que la Turquie et la France concernant la même opération d'exportation. Il s'agit d'un accord-cadre sur lequel les décisions de réassurer des contrats sont prises au cas par cas. En effet, selon l'opération, au cas par cas, BPI France ou Eximbank jouera le rôle de réassureur.

Cet accord devrait ainsi aider à renforcer les liens entre entreprises françaises et turques et à leur proposer un outil de financement qui améliorera la compétitivité de leur offre, notamment au Moyen orient en Asie centrale et en Afrique face à une concurrence chinoise de plus en plus intense.

### ***Coopération dans le transport aérien : protocole d'accord entre Airbus et Turkish Airlines***

Airbus a une part de marché de 51% sur les appareils en service de Turkish Airlines (168 sur 327) et de 55% sur le carnet de commandes (92 A321Neo doivent également être livrés, dont le premier en 2018), ce qui fait de la compagnie aérienne turque l'un de ses plus importants clients.

Un protocole d'accord (*Memorandum of Understanding*) a été signé par les représentants d'Airbus (M. Tom Enders) et de Turkish Airlines (M. İlker Ayci), portant sur l'acquisition d'un minimum de 20 avions long-courriers (et 5 en option) de dernière génération A350-900 par la compagnie aérienne turque.

Dans le cadre de cet accord, Airbus s'engage à développer plus avant la coopération industrielle tant avec Turkish Airlines qu'avec l'ensemble du tissu industriel turc dans le domaine de l'aéronautique civil. Cette coopération s'élève déjà à hauteur de plus de 1,3 milliards d'euros pour les 10 années passées, et Airbus s'est engagée auprès de Turkish Airlines à la tripler dans la période 2018-2030, ceci dans des conditions qui restent à discuter dans le cadre du contrat d'achat à négocier (objectif sous 1 mois). Plus largement, Airbus prévoit d'acheter à la Turquie pour 5 Mds USD de composants entre 2020 et 2030.

### ***Coopération dans l'industrie de défense : contrat entre Eurosam, Roketsan et Aselsan***

#### ***Un contrat pour le futur système turc de défense antimissile***

La rencontre a également été l'occasion d'approfondir les relations dans le domaine de l'industrie de défense. Un contrat d'étude de définition portant sur le futur système turc de défense antimissile a ainsi été signé. D'une durée de 18 mois, ce contrat s'inscrit dans le cadre du programme Loramids (*Long-Range Air and Missile Defense System*) initié par la Turquie. Il liera les industriels turcs Roketsan et Aselsan au consortium

européen Eurosam, composé des entreprises MBDA et Thales.

#### ***Accords préliminaires***

En juillet 2017, un accord préliminaire avait déjà été signé entre les trois industriels en vue d'un appel d'offres sur une étude d'architecture. Par ailleurs, en novembre dernier, les trois pays concernés (Turquie, Italie, France) avaient signé une lettre d'intention visant à renforcer leur coopération dans le domaine militaire. Le choix par la Turquie de l'offre d'Eurosam témoigne de la confiance accordée à l'expertise européenne et de l'importance de l'intégration interalliée du futur système.

### ***Les « smart cities », thème des journées franco-turques de l'innovation et de l'évènement Hello Tomorrow d'Istanbul***

Dans le cadre de la semaine de l'innovation se sont tenues du 4 au 6 décembre, à Istanbul et Ankara, deux manifestations sur le thème des villes intelligentes (*smart cities*): les 2<sup>èmes</sup> journées de l'innovation franco-turque (*French Turkish Innovation Days - FTID*) et le 2<sup>ème</sup> évènement *Hello Tomorrow* Turquie.

Les journées de l'innovation franco-turque, évènement désormais annuel, ont vocation à rapprocher des experts français et turcs afin qu'ils puissent mener des projets conjoints dans le domaine de l'innovation en général et de la recherche et développement. Leur noyau dur concerne la coopération entre chercheurs et universitaires. L'évènement de décembre dernier sur les *smart cities*, organisé par le SCAC avec le soutien du SER, de Business France, du comité CCEF Turquie et de la CCIFT et ouvert par l'Ambassadeur de France en Turquie, M. Charles Fries, était en effet hébergé par les deux plus importants technopôles de Turquie (l'université technique d'Istanbul - ITÜ - et l'université technique du Moyen-Orient - ODTÜ). Il a permis d'envisager de sérieuses perspectives en matière de programmes d'échanges d'enseignants-chercheurs, de séminaires communs et de création de programmes de doctorat communs avec les universités françaises participantes, dont l'École Polytechnique ou le projet *Sunrise smartcity* de l'Université de Lille. Cette édition avait pris soin de faire également participer des entreprises françaises (Renault, Alstom, Thales, Bouygues...) ainsi que des responsables municipaux et

bureaux d'études qui travaillent sur des projets de villes intelligentes en Turquie (Canakkale, Altindag et Bagcilar), afin de tenter de faire la jonction entre monde de la recherche, entreprises et acteurs publics.

Le lien entre la recherche appliquée ou l'innovation (celle qui émane des *start-ups*) et les entreprises est au cœur de la démarche de l'organisation *Hello Tomorrow* fondée en France en 2011. Son ambition est de faire se rencontrer les start-ups innovantes de la « *deep tech* » du monde entier (celles qui ont vocation à « changer la vie ») avec des investisseurs et notamment les grands groupes. Ce pari a été une nouvelle fois tenu avec l'événement « *The future of smart cities* » organisé par *Hello Tomorrow Turkey* avec le soutien de l'Ambassade de France. S'il ne s'agit pas d'une opération spécifique de promotion de la France et de ses *start-ups*, celle-ci a reçu le soutien de l'écosystème France (Ambassade, SER, Business France, CCEF Turquie et CCIFT). Cet événement du 5 décembre a été animé par la participation de grands groupes de l'énergie et des télécommunications (Engie, Sanko Energy Group, Türk Telekom), d'acteurs municipaux (Isbak, l'entreprise municipale stambouliote en charge du projet de ville intelligente ; Kale Group, société d'ingénierie issue du groupe Eczacibasi et en charge du projet Canakkale), de fonds de capital-risque (Vestel Ventures) et de *start-ups* à fort potentiel (dont celle d'Olivier Corradi, cofondateur de « Tomorrow », dont l'application identifie l'origine de l'électricité consommée et en fait le bilan carbone).

Les intervenants ont mis en avant les besoins des *start-ups* et les politiques et dispositifs existants au sein des entreprises turques et internationales pour favoriser l'émergence et le financement de l'innovation « disruptive » par les *start-ups*. Dirk Ahlborn, le PDG de Hyperloop (le projet de transport hypersonique d'Elon Musk), star de l'événement, aura pu présenter le caractère coopératif du projet qui abolit les hiérarchies habituelles au sein de l'entreprise. L'objectif est bien de casser les codes en matière de transport, sur les plans technique et technologique mais également sur le plan financier. De nombreuses entreprises dans tous les secteurs d'activité et dans de nombreux pays sont aujourd'hui associées. Il a mis en avant l'attractivité du site de Toulouse qui hébergera son centre de R&D. Les autres bases du projet sont Los Angeles, Barcelone, Bratislava et Dubaï.

## A L'AGENDA

### Février

- Rencontres des acheteurs Equipements et Services dans le cadre du Salon *Eurasia Boatshow*, Business France, 8-10 février - Istanbul ;
- Groupe de travail Energie (dans le cadre de la JETCO), 16 février - Paris ;
- Salon international de l'Agriculture, 24 février-4 mars - Paris ;
- Consultation UE-Turquie dans le domaine de l'énergie, 27 février - Bruxelles ;

### Mars

- Lancement du Club Agro ;
- Participation française à l'*International Nuclear Power Plants Summit* (INPPS), 6-7 mars – Ankara ;
- Commission mixte franco-turque sur le transport routier, 27-28 mars - Istanbul ;

### Avril

- Pavillon France au Salon *Automechanika*, Business France, 5-8 avril - Istanbul ;
- Commission mixte économique et commerciale France-Turquie (JETCO), 10 avril ;

### Mai

- 10<sup>ème</sup> *High Speed Rail Trade Exhibition*, 8-11 mai - Ankara.

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

<p><b>Monsieur Daniel GALLISSAIRES</b> Chef du SER d'Ankara - Turquie Téléphone : +90.312.405.49.19 Courriel : <a href="mailto:daniel.gallissaires@dgtrésor.gouv.fr">daniel.gallissaires@dgtrésor.gouv.fr</a></p>
<p><b>Madame Fatma OZ SARAY</b> Assistante du Chef du SER d'Ankara Téléphone : +90.312.405.49.19 Courriel : <a href="mailto:fatma.ozsaray@dgtrésor.gouv.fr">fatma.ozsaray@dgtrésor.gouv.fr</a></p>
<p><b>Monsieur Tamer TASPINAR</b> Chauffeur et agent de service Téléphone : +90.312.405.49.39 Courriel : <a href="mailto:tamer.taspinar@dgtrésor.gouv.fr">tamer.taspinar@dgtrésor.gouv.fr</a></p>

<p><b>Monsieur Jules PORTE</b> Adjoint du Chef du SER d'Ankara - Conseiller financier Téléphone : +90.312.405.49.23 Courriel : <a href="mailto:jules.porte@dgtrésor.gouv.fr">jules.porte@dgtrésor.gouv.fr</a></p>	<p><b>Monsieur Ahmet M. AYDOGDU</b> Attaché financier Téléphone : +90.312.405.49.22 Courriel : <a href="mailto:ahmet.aydogdu@dgtrésor.gouv.fr">ahmet.aydogdu@dgtrésor.gouv.fr</a></p>
<p><b>Monsieur Romain BOULANGER</b> Stagiaire Téléphone : +90.312.405.49.25 Courriel : <a href="mailto:romain.boulanger@dgtrésor.gouv.fr">romain.boulanger@dgtrésor.gouv.fr</a></p>	<p><b>Monsieur Flavien MIE</b> Attaché économique Téléphone : +90.312.405.49.25 Courriel : <a href="mailto:flavien.mie@dgtrésor.gouv.fr">flavien.mie@dgtrésor.gouv.fr</a></p>

<p><b>Monsieur Pierre AUTISSIER</b> Conseiller pour les affaires agricoles Téléphone : +90.312.405.49.27 Courriel : <a href="mailto:pierre.autissier@dgtrésor.gouv.fr">pierre.autissier@dgtrésor.gouv.fr</a></p>
<p><b>Monsieur Bozkurt OZSEREZLI</b> Attaché agricole Téléphone : +90.312.405.49.29 Courriel : <a href="mailto:bozkurt.ozserezli@dgtrésor.gouv.fr">bozkurt.ozserezli@dgtrésor.gouv.fr</a></p>

<p><b>Madame Danièle SCALISI</b> Conseillère en développement durable Téléphone : +90.312.405.49.30 Courriel : <a href="mailto:daniele.scalisi@dgtrésor.gouv.fr">daniele.scalisi@dgtrésor.gouv.fr</a></p>
<p><b>Monsieur Berat DURMUS</b> Attaché développement durable Téléphone : +90.312.405.49.29 Courriel : <a href="mailto:berat.durmus@dgtrésor.gouv.fr">berat.durmus@dgtrésor.gouv.fr</a></p>

<p><b>Monsieur Stephan DUBOST</b> Délégué du Chef du Service économique régional à Istanbul Téléphone : +90.212.251.98.77 Courriel : <a href="mailto:stephan.dubost@dgtrésor.gouv.fr">stephan.dubost@dgtrésor.gouv.fr</a></p>
<p><b>Madame Burcu DEMIRDAG</b> Attachée énergies &amp; affaires industrielles Téléphone : +90.212.251.98.77 Courriel : <a href="mailto:burcu.demirdag@dgtrésor.gouv.fr">burcu.demirdag@dgtrésor.gouv.fr</a></p>
<p><b>Madame Laure BORDAZ</b> Attachée économique Téléphone : +90.212.251.98.77 Courriel : <a href="mailto:laure.bordaz@dgtrésor.gouv.fr">laure.bordaz@dgtrésor.gouv.fr</a></p>

### SE de Bakou

<p><b>Monsieur Serge KREBS</b> Chef du Service économique - Azerbaïdjan &amp; Turkménistan Téléphone : +994.12.490.81.33 Courriel : <a href="mailto:serge.krebs@dgtrésor.gouv.fr">serge.krebs@dgtrésor.gouv.fr</a></p>
<p><b>Monsieur Rashad ALIYEV</b> Assistant polyvalent Téléphone : +994.12.490.81.30 Courriel : <a href="mailto:rashad.aliyev@dgtrésor.gouv.fr">rashad.aliyev@dgtrésor.gouv.fr</a></p>

<p><b>Monsieur Maxime JEBALI</b> Adjoint du CSE / Conseiller en développement durable Téléphone : +994.12.490.81.32 Courriel : <a href="mailto:maxime.jebali@dgtrésor.gouv.fr">maxime.jebali@dgtrésor.gouv.fr</a></p>
<p><b>Monsieur Alexandre JOAO</b> Attaché économique Téléphone : +994.12.490.81.30 Courriel : <a href="mailto:alexandre.joao@dgtrésor.gouv.fr">alexandre.joao@dgtrésor.gouv.fr</a></p>

<p><b>SE de Tbilissi</b></p> <p><b>Madame Ioulia SAUTHIER</b> Cheffe du Service économique - Géorgie Téléphone : +995.322.721.402 Courriel : <a href="mailto:ioulia.sauthier@dgtrésor.gouv.fr">ioulia.sauthier@dgtrésor.gouv.fr</a></p>
---

**A noter** que le SER d'Ankara partage ses locaux avec le Service nucléaire régional (SNR) de l'Ambassade, composé de M. Philippe PIERRARD, Conseiller nucléaire [philippe.pierrard@cea.fr](mailto:philippe.pierrard@cea.fr), Mme Alexia SERGEANT, [alexia.sergeant@cea.fr](mailto:alexia.sergeant@cea.fr) et M. Christophe GOUJON [christophe.goujon@cea.fr](mailto:christophe.goujon@cea.fr) VIA attachés nucléaire ; ainsi qu'avec la représentation de l'AFD à Ankara, M. Ziya Murat ULKER, Chargé de projets [ulkerm@afd.fr](mailto:ulkerm@afd.fr). Un attaché douanier (M. Julien AUTRET [julien.autret@douane.finances.gouv.fr](mailto:julien.autret@douane.finances.gouv.fr)), basé à Sofia, est également en charge de la zone Turquie. Concernant les questions liées au Turkménistan, M. Ronan VENETZ, chef du Service économique d'Astana (Kazakhstan) peut aussi être mobilisé [ronan.venetz@dgtrésor.gouv.fr](mailto:ronan.venetz@dgtrésor.gouv.fr).

## CADRE & DONNEES SUR LA TURQUIE



### Données générales :

Superficie : 779 452 km<sup>2</sup>

Population : 79.512.430 (2016)

Régime politique : République présidentielle

Parti au pouvoir : AKP

Président de la République : M. R. Tayyip ERDOĞAN

Premier ministre : M. Binali Yildirim

Vice Premier ministre chargé de la coordination

économique : M. Mehmet ŞİMŞEK

Ministre des Finances : M. Naci AGBAL

Ministre de l'Économie: M. Nihat ZEYBEKCI

Monnaie : livre turque (TRY)

Au 30/01/2018 :

1 USD = 3,7795 TRY

1 EUR = 4,6824 TRY

Taux d'inflation annuel : 11,9% (2017)

Dettes publiques : 908,9 Mds TRY (2017 T3)

Importations : 190 Mds USD (10 premiers mois 2017)

Exportations : 129 Mds USD (10 premiers mois 2017)

## CADRE & DONNEES SUR LA GEORGIE, L'AZERBAÏDJAN ET LE TURKMENISTAN

 <p><b>GÉORGIE</b></p>	<p><b>Superficie :</b> 69 700 km<sup>2</sup>  <b>Population :</b> 3.719.300 (2016)  <b>Régime politique :</b> République unitaire  <b>Parti au pouvoir :</b> Parti du Rêve  <b>Président de la République :</b> M. Guirgui Margvelachvili  <b>Premier ministre :</b> M. Guirgui Kvirikachvili  <b>Ministre des Finances :</b> M. Dimitri Kumsishvili  <b>Ministre de l'Economie et du développement durable :</b> M. Alexandre Jejevala  <b>Monnaie :</b> Lari (GEL)  <b>Au 30/01/2018 :</b>                      1 USD = 2,495 GEL                      1 EUR = 3,0998 GEL  <b>Taux d'inflation annuel :</b> 4% (2016) ; 4,4% (prévisions 2017)  <b>Dettes publiques :</b> 45,5% du PIB (2016)  <b>Solde commercial :</b> -3,828 Mds USD</p>
 <p><b>AZERBAÏDJAN</b></p>	<p><b>Superficie :</b> 86 600 km<sup>2</sup>  <b>Population :</b> 9.762.274 (2016)  <b>Régime politique :</b> République présidentielle  <b>Parti au pouvoir :</b> Parti du Nouvel Azerbaïdjan  <b>Président de la République :</b> M. Ilham Aliyev  <b>Premier ministre :</b> M. Artur Rasi-Zade  <b>Ministre des Finances :</b> M. Samir Sharifov  <b>Monnaie :</b> Manat azerbaïdjanais (AZN)  <b>Au 30/01/2018 :</b>                      1 USD = 1,7001 AZN                      1 EUR = 2,1029 AZN  <b>Taux d'inflation annuel :</b> 12,4% (2016) ; 10% (prévisions 2017)  <b>Dettes publiques :</b> 37,67% du PIB (2016)  <b>Solde commercial :</b> +4,2 Mds USD (2016)</p>
 <p><b>TURKMÉNISTAN</b></p>	<p><b>Superficie :</b> 491 210 km<sup>2</sup>  <b>Population :</b> 5.662.54 (2016)  <b>Régime politique :</b> Présidentiel  <b>Parti au pouvoir :</b> Parti démocratique du Turkménistan  <b>Président de la République :</b> M. Gourbangouli Berdymoukhamedov  <b>Président du cabinet des Ministres :</b> M. Gourbangouli Berdymoukhamedov  <b>Ministre de l'Economie &amp; des Finances :</b> M. Batyr Bazarov  <b>Monnaie :</b> Manat Turkmène (TMT)  <b>Au 30/01/2018 :</b>                      1 USD = 3,5 TMT                      1 EUR = 4,3337 TMT  <b>Taux d'inflation annuel :</b> 6,17% (2016) ; 3,5% (prévisions 2017)  <b>Dettes publiques :</b> 10,7% du PIB (2016)  <b>Solde commercial :</b> +4 Mds USD (2016)</p>

### Copyright

Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du Service Économique Régional d'Ankara (adresser les demandes à [ankara@dgtresor.gouv.fr](mailto:ankara@dgtresor.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, elle ne peut en aucun cas être tenue responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication.

### 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 :** Pierre Autissier, Ahmet Aydogdu, Laure Bordaz, Romain Boulanger, Stephan Dubost, Berat Durmus, Daniel Gallissaires, Alexandre Joao, Flavien Mie, Bozkurt Ozserezli, Iulia Sauthier, Danièle Scalisi.

Version du 31 janvier 2018.