



LUMIÈRE TURQUOISE

UNE PUBLICATION DU SERVICE ÉCONOMIQUE RÉGIONAL

D'ANKARA

N°94 – Juillet 2021

Sommaire

LE ZOOM ÉCONOMIQUE.....2

Situation économique et financière de la Turquie.....2

Mission article IV : rapport de surveillance sur la Turquie.....3

Nature et coût des mesures de soutien à l'économie turque face au COVID...4

Position des autorités turques vis-à-vis des crypto-monnaies.....6

La stratégie de développement de l'Azerbaïdjan à l'horizon 2023.....8

STRATÉGIES SECTORIELLES.....9

Dynamiques de l'activité économique en Turquie.....9

Évolution contrastée du secteur automobile turc en 2020 11

L'acier turc : entre croissance et tensions commerciales.....12

Les perspectives de développement de la filière hydrogène en Turquie.....14

Les mesures de limitation des importations de déchets en Turquie 16

La crise des céréales en Turquie et les répercussions en aval.....18

Le secteur aquacole en Azerbaïdjan.19

Les perspectives du transport urbain en Géorgie.....21

ORGANIGRAMMES DU SER D'ANKARA & DES SE DE BAKOU ET DE TBILISSI 23

SE de Bakou 23

SE de Tbilissi 23

CADRE & DONNÉES SUR LA TURQUIE 24

CADRE & DONNÉES SUR LA GÉORGIE, L'AZERBAÏDJAN ET LE TURKMÉNISTAN 25

ÉDITORIAL

Le PIB turc dépasse dorénavant son niveau pré-crise sanitaire (p. 2) et l'accélération du rythme de la campagne de vaccination (ouverte à tous les plus de 18 ans) a permis une levée progressive des mesures de restriction tout en laissant augurer d'une reprise des revenus touristiques (p. 11). Pour autant, la situation financière du pays demeure fragile. Face aux pressions inflationnistes qui restent très fortes, la Banque centrale a maintenu son taux directeur à 19% sans pour autant permettre d'infléchir le mouvement de dépréciation de la devise locale, également tirée à la baisse par la hausse sensible des rendements des obligations du Trésor américain.

La relance du dialogue bilatéral ouvre la voie à une intensification des échanges économiques qui se traduira notamment par l'organisation d'une Commission économique et commerciale franco-turque (JETCO) au début de l'automne. Elle sera l'occasion de dresser un bilan des actions de coopération en cours (institutionnelles ou entre les secteurs privés), de traiter des enjeux/difficultés auxquels font face les entreprises françaises en matière d'accès au marché et de définir de nouveaux axes de collaboration qui permettront de dynamiser la relation bilatérale, intégrant tout particulièrement les domaines de l'innovation, de la transition énergétique et écologique ou des partenariats technologiques.

En Géorgie, suite à l'accord politique du 19 avril mettant un terme à six mois d'instabilité, l'opposition a finalement fait son entrée au Parlement, laissant espérer une reprise des principaux chantiers de réforme (en premier lieu dans le domaine judiciaire et le droit des affaires). Dans le même temps, la réouverture du pays et la levée des mesures restrictives entraînent un rebond économique que le FMI estime à 3,5% sur 2021 (qui pourrait être revu largement à la hausse prochainement). La principale incertitude demeure le risque d'une reprise de l'épidémie alors que seule 2,3% de la population est entièrement vaccinée (6,4% partiellement). Pour autant le gouvernement semble déterminé à poursuivre la politique de réouverture pour éviter de freiner la reprise, alors même que les marges budgétaires demeurent limitées.

En Azerbaïdjan, l'économie commence à tirer parti de la normalisation de la situation sanitaire et de la reprise de l'activité mondiale. Sur les cinq premiers mois de l'année, la croissance s'est élevée à +0,8% en g.a grâce à la levée des dernières mesures de restriction internes et au dynamisme des activités liées aux hydrocarbures (+4,5%). La situation macroéconomique devrait continuer à s'améliorer pour les prochains mois (prévision de croissance du FMI pour 2021 : 2,3%), offrant un contexte favorable à la mise en œuvre de la nouvelle stratégie de développement économique du gouvernement à l'horizon 2030 (p. 8).

Au Turkménistan, la recherche de financements externes se poursuit à un rythme soutenu. Peu de temps après avoir remboursé 8,1 Mds USD de prêts contractés auprès de la banque chinoise de développement pour financer la construction de son gazoduc vers la Chine et le développement de son principal champ gazier, l'État turkmène a conclu un accord avec une compagnie publique chinoise pour le développement de nouveaux puits dans ce même champ en échange de la livraison de 51 Mds m3 de gaz. Une visite du fils du Président et numéro deux de l'État turkmène aux Émirats arabes unis a également permis de financer la construction d'un aéroport (75 M USD) et d'une centrale de génération hybride solaire et éolienne par le Fonds d'Abu Dhabi pour le Développement. Enfin, le gouvernement turkmène a adopté une loi sur les PPP afin d'« attirer des fonds extrabudgétaires » pour financer les grands projets actuellement pris en charge par l'État. Les discussions se poursuivent également avec SOCAR et Lukoil pour l'exploitation commune du champ pétro-gazier de Dostlug en mer Caspienne.

Daniel GALLISSAIRES,
 Chef du Service économique régional d'Ankara

LE ZOOM ÉCONOMIQUE

Situation économique et financière de la Turquie

Malgré le rebond rapide de l'économie turque en 2020 et les perspectives encourageantes pour 2021, les incertitudes demeurent concernant les politiques à mettre en œuvre afin de stimuler la croissance tout en évitant de dégrader encore plus une situation économique très fragile et déséquilibrée. Des mesures structurelles visant à corriger les excès du modèle de croissance du pays et restaurer la confiance des ménages et des investisseurs demeurent nécessaires.

La croissance devrait accélérer en 2021

Le PIB a ainsi progressé de 7% en g.a au 1^{er} trimestre et pourrait atteindre entre 4% (consensus des économistes) et 5,8% selon le FMI. Néanmoins, ce résultat dépendra de la normalisation de la situation sanitaire en Turquie (ce qui aura un impact sur l'activité touristique) et dans les principaux partenaires commerciaux (impact sur les exportations) ainsi que de la politique monétaire si la Banque centrale décidait, de nouveau, d'actionner le levier monétaire pour favoriser la demande interne dans les perspectives des élections prévues en 2023.

La politique monétaire est au cœur des enjeux économiques

La mise en œuvre d'une politique monétaire visant véritablement à préserver la valeur de la monnaie revêt une importance capitale et urgente. Il s'agit en premier lieu de ralentir la dérive des prix et d'éviter que la monnaie locale ne soit délaissée au profit des devises fortes entretenant sa dépréciation, un mouvement qui entretiendrait les pressions inflationnistes (via les prix des produits importés notamment), alors que ces dernières sont de plus en plus fortes : la hausse des prix à la consommation et surtout celle des prix à la production sont à leur plus haut niveau depuis deux ans au mois de mai 2021 (respectivement 16,59% et 38,33%, en g.a). Il s'agit en second lieu de restaurer la confiance des investisseurs étrangers dans un contexte où, tous les ans, l'économie turque doit trouver des financements extérieurs pour un montant proche du quart de son PIB (138 Mds USD de dette externe à court terme et 36 Mds

USD de déficit des comptes courants). A ce stade, grâce aux amplies liquidités internationales, la Turquie n'éprouve pas de difficultés particulières à se refinancer. Cependant, une aggravation de la méfiance des investisseurs dans un contexte de remontée des taux d'intérêt dans le monde pourrait avoir des conséquences négatives pour le financement de l'économie turque.

La situation des comptes publics et le secteur financier sont toujours robustes

La situation des finances publiques turques est un des points forts de l'économie turque. La crise sanitaire a certes détérioré le solde des comptes publics (le déficit public atteint 3,4% en 2020) et la dette publique (39,5% à la fin de l'année 2020) est à son plus haut niveau depuis 10 ans, une tendance qui devrait s'accroître encore en 2021. Cela étant, deux points doivent être plus particulièrement suivis. Le premier concerne le coût croissant de la dette. Le laxisme monétaire et l'accélération de l'inflation ont entraîné une hausse des taux d'intérêts de long terme ce qui renchérit le coût du financement du déficit de l'État. Le deuxième est lié à l'importance du hors bilan de l'État, largement mis à contribution pour financer les programmes d'infrastructures (hôpitaux et transports) et qui donnent déjà lieu à des décaissements au titre des garanties de performance octroyées dans le cadre des contrats signés. Le SER estime que les engagements de hors bilan de l'État s'élèvent déjà à 25% du PIB au moins, ce qui modifie l'appréciation généralement positive portée aux finances publiques de l'État turc.

Réputé résilient, solvable (le ratio CAR s'élève à 17,9% au mois d'avril 2021) et profitable (les profits agrégés ont progressé de près de 19,3% en 2020, en g.a), le secteur bancaire nécessite cependant un suivi attentif. En premier lieu, la très dynamique progression de la distribution des crédits (+35% en g.a en 2020) décidée par l'Exécutif pour relancer l'activité et pallier ainsi l'impact négatif de la crise sanitaire laisse craindre une dégradation de la qualité des actifs. En deuxième lieu, l'année 2021 devrait être moins bénéfique pour le secteur que l'année passée. La forte hausse du coût de la ressource dans le sillage du resserrement monétaire mis en œuvre à partir de l'automne 2020 devrait entraîner un pincement des marges d'intermédiation, ce qui devrait entraîner une dégradation sensible de la rentabilité

opérationnelle. Parallèlement, l'augmentation sensible du coût du risque, et qui devrait progresser de nouveau cette année, exercera une pression sur la rentabilité du secteur.

Les réformes structurelles marquent toujours le pas

Les réformes structurelles restent un chantier prioritaire pour deux raisons. D'une part, parce qu'elles doivent permettre de corriger les déséquilibres entraînés par le modèle de développement conduit. Dans ce cadre, les mesures visant à accroître la valeur ajoutée des productions et à substituer progressivement des produits importés par des produits manufacturés localement (ce qui aura, à terme, un effet positif sur le solde commercial, structurellement déficitaire) sont vivement souhaitables pour diminuer le déficit des comptes courants et alléger la pression sur les réserves. D'autre part, parce qu'elles doivent proposer un cadre plus rassurant pour les investisseurs afin d'attirer les capitaux externes nécessaires au financement de l'économie turque. Dans ce contexte, le renforcement de l'indépendance et de la crédibilité de l'action de la Banque centrale ainsi que l'assainissement du cadre juridique des affaires sont primordiales.

Mission article IV : rapport de surveillance sur la Turquie

Le dernier rapport du FMI au titre de l'article IV, publié le 11 juin dernier, insiste sur les fragilités structurelles de l'économie turque renforcées par les mesures mises en œuvre par les autorités pour contenir les effets de la crise sanitaire, lesquelles ont toutefois permis à la Turquie d'enregistrer un rebond robuste de son économie. Malgré des perspectives économiques encourageantes, la conduite d'une politique monétaire orthodoxe visant à maîtriser l'inflation et la mise en œuvre de réformes structurelles limitant les effets de long terme de la crise sanitaire se révèlent indispensables selon le FMI.

Reprise économique vigoureuse en 2020 mais aggravation des vulnérabilités préexistantes

Le FMI souligne l'impact significatif de la crise sanitaire sur l'activité économique, sur le marché du travail (baisse inédite de l'emploi au 1^{er} semestre 2020 et hausse du nombre de pauvres estimée à 1,5

M) et sur la dégradation du bilan des banques. Cela étant, le FMI insiste sur la reprise particulièrement vigoureuse de l'économie turque dès le 3^{ème} trimestre 2020 permettant au pays d'enregistrer une croissance de son PIB positive en 2020 largement soutenue par les mesures budgétaires et, surtout, monétaires (cf. infra) mises en œuvre par les autorités face à la crise sanitaire (accélération de la distribution de crédit, apport de liquidités, etc.). Ainsi, l'effort budgétaire (aides directes) consécutif aux mesures de soutien ayant été limité, l'endettement public est resté modéré (environ 40% du PIB) et le soldes des comptes publics ne s'est pas significativement dégradé.

Néanmoins, les services du FMI notent l'aggravation des vulnérabilités préexistantes en raison de la politique de soutien très dynamique menée par les autorités. D'une part, car la politique monétaire, jugée laxiste par le FMI, n'a pas permis de limiter l'accélération de l'inflation (qui demeure bien au-dessus de l'objectif de la Banque centrale fixé à 5%) et a entaché la crédibilité de la Banque centrale dans un contexte de forte dépréciation de la livre turque et de forte dollarisation des dépôts (le taux de dollarisation a atteint 60%). D'autre part, car la politique monétaire expansive a creusé le déficit commercial en accélérant les importations tirées par la hausse de la demande interne tandis que les exportations reculaient en raison du ralentissement de la demande européenne. La chute de l'activité touristique n'a pas permis d'amortir, comme elle le fait traditionnellement, le déficit commercial, ce qui a détérioré d'autant les comptes courants, dont les difficultés de financement se sont accrues (ralentissement sensible des IDE et désinvestissements de portefeuille). Enfin, car les réserves de la Banque centrale peuvent être considérées comme négatives une fois déduits les swaps de change conclus avec les banques commerciales. Le FMI salue toutefois la mise en œuvre d'une politique monétaire orthodoxe à l'automne sous l'égide du Gouverneur Ağbal (hausse du principal taux directeur, simplification du cadre opérationnel, meilleure communication autour des orientations de la politique monétaire, etc.) dont le renvoi inattendu en mars 2021 a annulé les gains acquis.

Perspectives encourageantes mais entourées d'une importante marge d'incertitude

Le FMI anticipe une croissance du PIB de 5,8% en g.a en 2021, à la faveur d'un effet de base positif, suivie d'une tendance inférieure à partir de 2022 (autour de 3,3%). La demande intérieure devrait ralentir au cours de l'année 2021 en lien avec le resserrement passé de la politique monétaire et les nombreuses incertitudes l'entourant. Parallèlement, l'inflation restera élevée en 2021 (16,5% en fin d'année 2021), reflétant les variations du taux de change, la hausse des prix des matières premières et la hausse du salaire minimum, et ne devrait que progressivement diminuer. Le FMI prévoit, par ailleurs, une reprise durable des exportations, favorisées par la dépréciation de la livre turque et une croissance importante des principaux partenaires économiques de la Turquie, qui devrait permettre au déficit des comptes courants de reculer dans un contexte de reprise de l'activité touristique. Enfin, la situation des finances publiques demeurera un point fort de l'économie turque : le gouvernement dispose d'une importante marge de manœuvre budgétaire au bénéfice, notamment, d'un endettement limité.

L'accélération de la croissance anticipée par les services du FMI est entourée d'une grande marge d'incertitude. D'une part, car en raison des larges besoins de financements extérieurs, de l'importance des dépôts bancaires en devises et de la faiblesse des réserves de la Banque centrale, l'économie demeure particulièrement vulnérable aux chocs ainsi qu'à la frilosité des agents économiques locaux et étrangers. D'autre part, car les risques internes, principalement liés à un assouplissement prématuré de la politique monétaire et de la politique de crédit ou à toute politique érodant davantage la crédibilité des autorités, sont particulièrement élevés et scrutés par les investisseurs. Enfin, car la Turquie est exposée à de nombreux risques externes, au premier rang desquels une hausse rapide des taux d'intérêts dans les économies avancées.

Mesures recommandées

- La mise en œuvre de réformes institutionnelles visant à rétablir l'indépendance de la Banque centrale est un prérequis à la maîtrise de l'inflation et à la restauration de la crédibilité de l'Institution. Par ailleurs, un resserrement de la politique monétaire est jugé nécessaire si les anticipations d'inflation augmentent davantage, de même que l'accumulation de

réserves. En outre, le FMI recommande de simplifier le cadre opérationnel de la politique monétaire et d'améliorer la cohérence entre les prévisions d'inflation et les décisions de politique monétaire.

- Le gouvernement dispose d'une importante marge de manœuvre budgétaire (selon le FMI, l'État peut engager des aides supplémentaires à hauteur de 1% du PIB) qu'il devrait mobiliser à travers des aides directes aux personnes les plus affectées par la crise sanitaire. Parallèlement, un programme d'assainissement budgétaire (à hauteur de 1,5% du PIB) devra être mis en œuvre une fois la reprise économique post COVID assurée afin de limiter l'endettement public. Dans le même temps, des réformes visant à améliorer la transparence et le contrôle des dépenses quasi-budgétaires et du hors-bilan de l'État demeurent nécessaires.
- Le ralentissement de la distribution des crédits est une priorité, de même que le suivi attentif du risque de liquidités des banques. Par ailleurs, un examen de la qualité des actifs est indispensable, de même qu'un renforcement de la régulation, du cadre de résolution et de la réglementation relatifs à la lutte contre le blanchiment des capitaux et le financement du terrorisme.
- Des réformes structurelles sont également indispensables afin de soutenir la reprise de l'économie, d'assurer une croissance durable et de limiter les effets néfastes de la crise sanitaire sur le long terme. Ces réformes doivent en priorité soutenir l'emploi des jeunes, la participation des femmes au marché du travail, la flexibilité du marché du travail et la restructuration des entreprises viables mais temporairement insolvables.

Nature et coût des mesures de soutien à l'économie turque face au COVID

Afin de pallier la dégradation de la situation financière des ménages et des entreprises face au COVID, l'État a mis en œuvre une série de mesures budgétaires, réglementaires et monétaires dès le mois de mars 2020. Complétées et prolongées en fonction de l'évolution sanitaire, elles sont

estimées à 661 Mds TRY (63,6 Mds EUR), soit 11,7% du PIB.

Mesures visant à soutenir la trésorerie des entreprises et les ménages

Soutien aux secteurs les plus affectés

- Report du paiement des servitudes pour les locations d'hôtel en 2020 et suspension de la taxe d'hébergement collectée dans le secteur de l'hôtellerie en 2020 (annoncé en mars 2020).
- Réduction de la TVA à 1% pour les vols domestiques (d'avril à juin 2020) et aides pour Turkish Airlines (mars 2020).
- Réduction de la TVA de 18% à 8% pour le secteur de l'événementiel et certains services et de 18% à 1% pour le secteur de la culture et la restauration (mars 2020).
- Report du paiement des charges sociales en 2020 (mars 2020).
- Programme de crédit de 10 Mds TRY (952 M EUR) avec la caution du Fonds de garantie de crédit, maturité de 48 mois, délai de grâce maximum de 12 mois (décembre 2020).
- Report annoncé du paiement des intérêts des emprunts des agriculteurs contractés auprès de Ziraat bankasi et de Tarim Kredi Kooperatifleri (mai 2021).
- Hausse des prix garantis par l'État des céréales, des protéagineux et du thé (mai 2021).
- Possibilité donnée au fonds souverain turc (TWF) de prendre des participations dans les entreprises fortement affectées (mars 2020).

Soutien à la liquidité des entreprises

- Mise en œuvre par les banques publiques de programmes de distribution de prêts assortis de conditions financières avantageuses.
- En 2020, limite du Fonds de Garantie du Crédit (KGF) portée de 25 Mds TRY (2,4 Mds EUR) à 50 Mds TRY (4,8 Mds EUR). Priorité accordée aux sociétés et PME qui ont des besoins de liquidités et ne bénéficient pas de garanties.
- Mise en œuvre d'un plan d'aide aux PME : celles dont le chiffre d'affaires annuel est inférieur à 10 M TRY (environ 952 000 EUR) et dont le chiffre d'affaires de l'année 2020 a diminué d'au moins 25% en g.a sont éligibles à de nouveaux prêts assortis d'une garantie du Fonds de garantie des crédits (KGF) assortis d'une période de grâce de 6

mois, d'une maturité de 12 mois et d'un taux d'intérêts de 17,5% (juin 2021).

- Présentation d'une loi omnibus prévoyant l'amnistie sur les avoirs non déclarés (or, devises étrangères, etc.) afin de faciliter leur mise en circulation dans l'économie, la réduction du taux d'impôt sur les sociétés pour les entreprises introduites en bourse (au moins 20% du capital) et la réduction de l'impôt sur le revenu pour les commerçants jusqu'à 2% pour les ventes en ligne de biens fabriqués à domicile (novembre 2020).
- Halkbank a accordé aux commerçants les plus durement affectés un report du remboursement des crédits et du paiement des intérêts (mars 2020).
- Plan de soutien de 5 Mds TRY (481 M EUR) destiné aux les commerçants affectés par la 2ème vague (décembre 2020).
- Plan de soutien de 4,6 Mds TRY (442 M EUR) destinés à 1,3 M de commerçants affectés par la 3ème vague (mai 2021).
- Applicable au T1 2021 : aide au loyer (750 TRY/mois) pour les PME des grandes métropoles et des autres villes (500 TRY/mois).
- Les microentreprises bénéficient de crédits jusqu'à 30 000 TL (2 900 EUR) et les petites entreprises jusqu'à 75 000 TL (7 425 EUR) sans remboursement dans les trois prochaines années et à taux 0 (avril 2021).
- Soutien au financement des stocks des entreprises exportatrices afin de maintenir le taux d'utilisation des capacités de production pendant le ralentissement temporaire de l'activité (mars 2020).
- En 2021, Türk Eximbank augmente de 11% son soutien à l'exportation (50 Mds USD, soit 4,8 Mds EUR).

Soutien aux revenus des ménages

- Hausse de la pension de retraite la plus basse (mars 2020) et de la prime de bayram (avril 2021) accordée aux retraités (1 110 TRY).
- Aides directes aux familles les plus précaires, 1 110 TRY par foyer, soit 106 EUR (mars 2020).
- Annonce par le ministère des Affaires sociales de 5 programmes d'aide (99 M TRY, soit 9,5 M EUR) visant les familles des soldats nécessiteux et leurs enfants, les veuves, les orphelins et les malades chroniques (octobre 2020).
- Assouplissement du dispositif de chômage partiel, prolongé jusqu'à fin juin 2021.

- Interdiction de licencier, prolongée jusqu'à juin 2021.
- Report du paiement de l'impôt sur le revenu (environ 2 M de contribuables ont été concernés).
- Réduction de la taxation sur les dépôts bancaires en monnaie locale, prolongée jusqu'à fin juillet 2021.
- Ouverture du système de santé à tous les débiteurs du système d'assurance maladie jusqu'à la fin 2021.
- Création d'un fonds de 183 M TRY (17,6 M EUR) à destination des fondations d'aides sociales (avril 2021).
- Distribution de prêts par les banques publiques assortis de conditions financières particulièrement avantageuses (visant notamment les achats de biens immobiliers, de véhicules et de produits fabriqués localement).
- Réduction ciblée de la TVA (alimentation, etc.) jusqu'à fin juillet 2021.

Mesures monétaires visant à favoriser la distribution de crédit

- Présentation par la Banque centrale d'un ensemble de facilités pour renforcer la liquidité des banques et soutenir les besoins des entreprises exportatrices. Mise en œuvre d'un programme d'achat de titres de dettes publique (mars 2020).
- Mesures visant à accélérer la distribution des crédits via de nouvelles modalités de calculs pour la mobilisation des réserves obligatoires et via la mise en œuvre d'un ratio d'actifs. Les établissements dont la distribution des crédits n'est pas assez dynamique sont pénalisés (mars 2020).
- Baisse de 300 pdb du principal taux directeur entre le mois de février et septembre 2020.
- Suspension temporaire des procédures d'exécution des créances et des faillites (à l'exception des pensions alimentaires) et dividendes limitées à 25% des bénéfices de l'année 2019 (mars 2020).
- La Banque centrale turque a triplé sa ligne de SWAP avec la Banque centrale qatarienne, de 5 à 15 Mds USD (mai 2020).

Le montant de l'ensemble des mesures s'élève à 661 Mds TRY (63,6 Mds EUR), soit 11,7% du PIB, un niveau supérieur à celui enregistré dans la majorité des économies émergentes. L'effort budgétaire (dépenses de santé, aides aux ménages, aux entreprises et aux employés) a été relativement

limité : 136,7 Mds TRY (13,2 Mds EUR), soit environ 2,4% du PIB, l'un des plus bas niveaux parmi les économies émergentes. A l'inverse, l'effort a principalement porté sur la relance du crédit et l'apport de liquidités (prêts garantis, opérations quasi-budgétaires, etc.), principalement par l'intermédiaire des banques publiques, singularisant la Turquie des autres émergents : 524,3 Mds TRY (50,4 Mds EUR) soit 9,3% du PIB.

Dès lors, les mesures de soutien ont eu un effet limité sur la dégradation des comptes publics dans un contexte de reprise rapide de l'économie permettant aux recettes d'augmenter plus rapidement qu'anticipé (le ministère des Finances prévoit 153,5 Mds TRY, soit 14,8 Mds EUR, de recettes supplémentaires en 2021 par rapport au budget initial).

Cela étant, la stratégie de soutien du gouvernement présente certaines faiblesses. D'une part, car les garanties apportées par l'État, enregistrées dans son hors bilan, peuvent avoir un impact négatif sur la soutenabilité des comptes publics si elles sont mobilisées. D'autre part, car la vive progression des prêts pourrait entraîner une détérioration du bilan des banques (hausse anticipée du taux de créances douteuses en 2021). Enfin, car malgré les moyens significatifs mobilisés, l'État n'est pas parvenu à éviter une importante dégradation des indicateurs sociaux (pauvreté, chômage, inégalités) : selon le Centre pour l'Intégration en Méditerranée, 10 Mds EUR (environ 1,6% du PIB) seraient nécessaires en Turquie pour ramener le revenu des ménages pauvres au niveau du seuil de pauvreté. Par ailleurs, la politique monétaire, exagérément accommodante, menée en 2020 aura un impact négatif sur les pressions inflationnistes et sur la valeur de la monnaie : les ajustements nécessaires pour pallier ces dégradations seront coûteux.

Position des autorités turques vis-à-vis des crypto-monnaies

L'importante volatilité de la livre turque et une inflation à deux chiffres ont suscité un intérêt croissant des Turcs pour les crypto-monnaies. Cet engouement a été récemment refroidi par plusieurs décisions des autorités turques interdisant leur utilisation comme moyen de paiement et rendant responsables les plateformes

de transaction du contrôle de l'utilisation des actifs.

Bien que la Turquie figure parmi les dix premiers pays en termes d'utilisateurs de crypto-monnaies, les travaux visant à créer un cadre légal et une crypto-monnaie turque n'ont démarré que récemment

Le nombre d'investisseurs turcs dans les crypto-monnaies a connu une croissance rapide à partir de 2017. Peu connu avant sa rapide appréciation à partir de la fin de l'année 2017, le Bitcoin a été la première crypto-monnaie à susciter de l'intérêt auprès des investisseurs turcs, pour des raisons principalement spéculatives, les marchés financiers locaux étant réputés peu liquides et parce qu'elle permettait de réaliser des transactions (notamment des paris sportifs) qui n'étaient pas autorisées avec la monnaie nationale. Selon une étude de DataLight menée en 2020, plus de 2,4 M de personnes détiennent des crypto-monnaies en Turquie, ce qui place le pays parmi les 10 premiers utilisateurs de cet actif.

Les bases d'un cadre réglementaire pour les systèmes de paiement et les monnaies électroniques ont été posées en 2013, avec la publication d'une loi mentionnant, pour la première fois dans le vocabulaire juridique turc, le terme « monnaie électronique ». Cette loi ne mentionnait que des dispositifs juridiques généraux conformes aux directives de l'Union européenne. Aucune avancée n'a été réalisée depuis. Le 11^{ème} Plan de développement, couvrant la période 2019-2023, annonçait plusieurs initiatives. En particulier, la Banque centrale devait étudier la création d'une monnaie digitale locale basée sur la technologie blockchain et une « Union des services de paiement et de la monnaie électronique » devait être instituée. Dans ce contexte, Naci Ağbal, ancien gouverneur de la Banque centrale, avait annoncé, en décembre 2020, le lancement de travaux en vue de la création de cette monnaie virtuelle turque qui devait voir le jour à partir du second semestre 2021. Par ailleurs, le ministère du Commerce mènerait également en parallèle des travaux sur un système de paiement basé sur la technologie blockchain.

La récente décision de la Banque centrale d'interdire l'utilisation des crypto-monnaies crée confusion et incertitude

La Banque centrale de Turquie a annoncé, le 16 avril dernier, qu'elle interdisait l'utilisation directe ou indirecte des crypto-monnaies comme moyen de paiement à partir du 30 avril 2021. En revanche, leur achat, vente ou détention ne sont pas interdits, ce qui, de facto, semble conférer aux crypto-monnaies un statut d'actif financier plutôt que de moyen de paiement. Cette décision inattendue a immédiatement créé des spéculations sur l'avenir des crypto-monnaies en Turquie et a été perçue comme un premier pas vers une meilleure régulation des monnaies numériques. Le ministre des Finances avait d'ailleurs rappelé les deux objectifs poursuivis par la décision de la Banque centrale : la lutte contre le blanchiment d'argent et la protection des consommateurs.

Dans le sillage de cette décision, le MASAK (Financial Crimes Investigation Board, rattaché au ministère turc des Finances) a lancé une enquête pour fraude auprès de deux plateformes de crypto-monnaie, Thodex et Vebitcoin. L'enquête sur Thodex, plateforme sur laquelle s'échangeaient plusieurs centaines de millions de dollars (provenant d'environ 391 000 investisseurs) quotidiennement, a conduit à l'arrestation de 83 personnes après que des utilisateurs se soient plaints de ne pas pouvoir accéder à leurs fonds.

Enfin, un tout récent décret présidentiel durcit le dispositif d'encadrement et de contrôle des entreprises de ce secteur et prévoit que les fournisseurs de services d'actifs électroniques doivent s'assurer que leurs actifs ne soient pas utilisés à des fins frauduleuses.

Le durcissement de ton des autorités turques vis-à-vis des crypto-monnaies poursuit plusieurs objectifs :

- *La protection des consommateurs en l'absence de cadre juridique ;*
- *La lutte contre la fraude fiscale alors que les monnaies virtuelles sont de plus en plus utilisées pour l'achat de produits de luxe ;*
- *Une volonté des autorités de mieux contrôler les transactions à des fins criminelles, conformément aux recommandations du GAFI.*

La stratégie de développement de l'Azerbaïdjan à l'horizon 2023

Le document stratégique « Azerbaïdjan 2030 », validé par décret présidentiel le 2 février 2021, esquisse les grandes priorités du développement socio-économique de l'Azerbaïdjan à l'horizon 2030 et constitue le document de référence pour les autorités dans le champ économique jusqu'à cette échéance.

De nouvelles orientations pour projeter le pays dans l'après crise sanitaire et militaire

Ce document prend le relais du précédent document-cadre « Azerbaïdjan 2020 », qui avait permis la constitution de feuilles de route stratégiques sectorielles pour diversifier l'économie azerbaïdjanaise au lendemain de l'effondrement du cours des hydrocarbures en 2014-2015. Au-delà de l'expiration du précédent document, les autorités font état d'une situation « qualitativement nouvelle » après une année 2020 marquée par la crise sanitaire mais également par la guerre de l'automne 2020, justifiant de nouvelles orientations stratégiques.

Pour rappel, la crise sanitaire s'est traduite par des mesures de restriction à l'activité domestique pour limiter les contaminations et par une réduction de la demande mondiale en hydrocarbures, deux facteurs qui ont fait chuter le PIB azerbaïdjanais de 4,3% en 2020. La crise a rappelé l'urgence de diversifier le modèle économique national et de réformer les entreprises publiques dont aucune n'est à ce jour rentable. La guerre au Karabagh a quant à elle permis à l'Azerbaïdjan de restaurer sa souveraineté sur une partie importante de son territoire, ce qui génère à la fois des opportunités du fait des ressources naturelles dont disposent ces régions (minerais, terres arables, énergies renouvelables) et de la réouverture des axes de transports régionaux prévue dans la déclaration tripartite du 10 novembre 2020, mais également des défis découlant du chantier de déminage qui s'impose et de l'ampleur des travaux de reconstruction et de redéploiement des infrastructures azerbaïdjanaises.

Un programme de transformation ambitieux, regroupé en cinq « priorités stratégiques »

La première priorité stratégique est d'œuvrer à une économie compétitive reposant sur une croissance

stable et résistante aux chocs exogènes comme endogènes. Notant que l'État azerbaïdjanais s'est engagé dans le développement d'une « économie sociale de marché », le document accorde une importance particulière au développement du secteur privé, en particulier dans le secteur non pétrolier, de manière à orienter les ressources du pays vers des secteurs à plus haute valeur ajoutée.

Exprimant la volonté de faire des petites et moyennes entreprises les principales sources d'emploi et de création de valeur, le document souligne la nécessité de poursuivre la libéralisation de l'environnement des affaires, d'améliorer l'efficacité des dispositifs d'incitation fiscale et de mettre en œuvre une nouvelle stratégie de privatisation des actifs de l'État. Les entreprises d'État, aujourd'hui déficitaires et dépendantes des transferts du budget de l'État, sont appelées à gagner en efficacité et en profitabilité.

Le marché des capitaux azerbaïdjanais, aujourd'hui sous-développé, est appelé à jouer un rôle plus important dans le financement à long terme de l'économie, aujourd'hui assuré par l'État ou sur fonds propres des grands conglomérats et des entrepreneurs individuels. Est également rappelée la volonté des autorités d'attirer des investissements étrangers directs, y compris ceux d'« investisseurs stratégiques » dans les infrastructures du pays.

Enfin, la crise du COVID a rappelé la nécessité d'améliorer la résilience du modèle économique azerbaïdjanais face aux chocs endogènes comme exogènes. A ce titre, est rappelée la nécessité de diversifier l'économie azerbaïdjanaise et de légaliser l'économie souterraine, afin de réduire la dépendance du budget de l'État aux transferts du fonds pétrolier, qui constituent actuellement la moitié des recettes budgétaires. Dans le même temps, le document insiste sur l'importance des trois facteurs de stabilité macroéconomique que sont les importantes réserves de change du fonds pétrolier (actuellement équivalentes au PIB annuel), une politique d'emprunt « disciplinée » à travers la stabilisation du poids de la dette extérieure (actuellement à 20% du PIB) et la rationalisation de la dette émise par les entreprises publiques, ainsi que le contrôle de l'inflation.

La deuxième priorité stratégique vise à faire bénéficier l'ensemble des citoyens du

développement économique du pays, à travers le versement de prestations sociales plus élevées, une meilleure couverture santé basée sur un système d'assurance obligatoire, et une attention particulière portée au développement des territoires en dehors de la péninsule d'Apchéron, où se trouve la capitale et qui concentre aujourd'hui 90% du PIB du pays.

La troisième priorité stratégique consiste à augmenter la compétitivité du pays en améliorant les compétences de la main d'œuvre locale grâce à une offre de formation renouvelée et à travers le développement d'un environnement propice à l'innovation notamment en diversifiant l'offre de financements pour les entreprises à haute intensité technologique.

La quatrième priorité stratégique consiste à entériner le « Grand Retour » dans les territoires recouverts à l'issue de la guerre de l'automne 2020. Le gouvernement azerbaïdjanais regroupe ceux-ci, à savoir les sept régions adjacentes au Haut-Karabagh ainsi que les villes de Choucha et Hadrou, sous l'appellation « grand Karabagh ». Le document insiste sur l'importance de recréer un axe de transport régional traversant ces territoires, grâce à la réhabilitation des voies ferroviaires datant de l'époque soviétique le long de l'Araxe et vers l'exclave azerbaïdjanaise du Nakhitchevan. Afin de ramener le poids économique et démographique du « grand Karabagh » au niveau qui était le sien avant le premier conflit au début des années 1990, le gouvernement entend y promouvoir les initiatives privées à travers diverses incitations économiques et dans le cadre de partenariats public-privé (PPP). Le secteur privé pourra ainsi valoriser les importantes ressources naturelles de ces territoires (minerais, terres arables et potentiel en énergies renouvelables).

La cinquième priorité stratégique est accordée à la gestion durable des ressources naturelles du pays et au développement d'une croissance respectueuse de l'environnement. Ceci passe par une plus grande efficacité dans la gestion des ressources énergétiques mais également des ressources en eau. Il est également question de développer les modes de transport durables ainsi que les activités de recyclage et de remédiation des aires polluées. Dans le même temps, les autorités expriment la volonté de « donner la préférence » aux énergies renouvelables, dont la

part dans le bouquet énergétique est appelée à augmenter. Pour référence, cette dernière s'élève actuellement à 17% des capacités de production mais seulement 8% de la production effective d'électricité.

Des précisions plus granulaires seront apportées à l'automne

Ce document-cadre porté par le président de la République ne comporte pas d'objectifs chiffrés ni de calendrier précis et n'identifie pas de projets spécifiques à ce stade. Ces précisions seront apportées dans deux plans quinquennaux dont le premier est en cours de préparation et sera dévoilé par le gouvernement en octobre 2021. Le ministère de l'Économie, épaulé par la Banque mondiale, pilote ainsi dix groupes de travail thématiques chargés de préparer un projet de « Stratégie de développement socio-économique pour 2021-2025 » qui sera remis au Cabinet des ministres le 2 septembre 2021.

STRATÉGIES SECTORIELLES

Dynamiques de l'activité économique en Turquie

Après une croissance économique robuste à la fin de l'année 2020 (+5,9% en g.a au 4^{ème} trimestre 2020), l'activité économique a poursuivi son redressement au 1^{er} trimestre 2021 (+7% en g.a), malgré la 2^{ème} vague. Néanmoins, dans un contexte sanitaire dégradé, l'activité de certains secteurs importants pour l'économie turque (tourisme en tête) est restée ralentie au printemps.

L'industrie manufacturière, portée par les bonnes performances à l'export, a connu un début d'année vigoureux

L'activité manufacturière a été vigoureuse au début de l'année, portée par la consommation interne et les exportations (lesquelles atteignent en 2021 des niveaux supérieurs à l'avant-COVID) : l'indice PMI manufacturier s'est maintenu au-dessus de 50 jusqu'en mars, la production industrielle a poursuivi sa progression (+66% en g.a en avril, au bénéfice d'un effet de base particulièrement favorable) et le taux d'utilisation des capacités de production a retrouvé un niveau similaire à la période pré-épidémique (75,3% en mai 2021). Les mesures de confinement mises en œuvre au printemps ont toutefois affecté l'activité

du secteur (en mai, l'indice PMI a été ramené en-dessous de 50) mais de manière modérée. Par ailleurs, depuis plusieurs mois, les industriels turcs sont confrontés à un déficit d'approvisionnement, touchant notamment certaines matières premières, à la dépréciation de la livre turque, qui entraîne une hausse significative du coût des intrants, et à la pénurie mondiale de containers, qui pourrait durer jusqu'à l'automne 2021 :

- L'industrie **automobile** a connu un début d'année 2021 contrasté : les ventes sur le marché local ont augmenté (+60% en g.a au 1^{er} trimestre, grâce notamment par les facilités de financements à taux bas) tandis que la production n'a que faiblement augmenté, affectée par la baisse des exportations et la pénurie mondiale de composants électroniques, laquelle a contraint certains constructeurs à suspendre leur production au printemps. Néanmoins, sur les cinq premiers mois de l'année, la production de l'industrie automobile turque a augmenté de 28% en g.a, les ventes locales de 69% en g.a et les exportations de 37% en g.a (tirées par la reprise de la demande européenne). De leur côté, les équipementiers ont été affectés par la suspension d'une partie de la production en Turquie.
- L'activité du secteur du **textile** a été sensiblement affectée par la baisse de la demande en prêt-à-porter (fermeture des points de vente, télétravail, etc.). Cela étant, au 1^{er} trimestre 2021, les exportations de l'industrie textile turque (matières premières, prêt-à-porter, etc.) ont augmenté de 25,6% en g.a et, en mars, ont atteint un niveau inédit en lien avec la réorientation de la demande vers le textile médicale.
- Sur le 1^{er} trimestre de l'année, la production d'acier a augmenté de 8,8% en g.a et les revenus tirés des exportations ont augmenté de 29% en g.a (pour une hausse du volume de 18,6% en g.a) amenant les professionnels de l'**industrie sidérurgique** à anticiper, pour l'ensemble de l'année 2021, une production de 23 M de tonnes d'acier, soit un niveau supérieur à l'an passé. Face à l'évolution incertaine du régime des mesures de sauvegarde instaurées par l'UE, la Turquie entend diversifier ses

exportations et cible particulièrement l'Asie de l'Est, l'Amérique du Sud et l'Afrique de l'Ouest.

- Le secteur de la **chimie** est particulièrement affecté par les perturbations dans les chaînes d'approvisionnement qui limitent l'accès aux matières premières. Cela étant, le secteur profite de la hausse soutenue de la demande dans un grand nombre de secteurs utilisateurs.
- Depuis le début de la pandémie, l'**industrie aéronautique** demeure pénalisée par la contraction significative des commandes civiles. A l'inverse, le secteur de la défense est porté par la hausse du budget national dédié et les bonnes performances à l'export (les exportations de l'industrie aéronautique et de défense ont augmenté de 47% en g.a entre janvier et avril 2021).

Des disparités persistent dans le redressement des principaux secteurs de l'économie turque

La fréquentation des centres commerciaux a significativement diminué, reflétant l'impact des mesures de restriction et la baisse du nombre de touristes (notamment moyen-orientaux) sur le secteur de la **distribution**. En avril, les ventes au détail ont reculé de 6,3% en g.a. Cela étant, le commerce en ligne a permis d'atténuer l'impact de la fermeture des points de vente (le volume des ventes en ligne a augmenté de 66% en g.a en avril et pourrait augmenter de 50% en g.a sur l'ensemble de l'année) et le secteur profitera de la levée des mesures de restriction à partir du 1^{er} juillet.

Le secteur de la **construction** est ralenti depuis que les mesures d'incitations comme la baisse des taux d'intérêts des banques publiques et la limitation de la TVA ne sont plus en vigueur. Sur le 1^{er} trimestre 2021, les ventes de logements ont baissé de 22,9% en g.a. Selon les professionnels, la contraction du chiffre d'affaires du secteur se poursuivra dans les prochains mois et les ventes de logement continueront à baisser. Confrontés à des annulations et des reports de projet en Turquie comme à l'international, ils anticipent une sortie de crise longue et difficile. Cela étant, le second semestre pourrait être marqué par la relance de grands projets d'infrastructure à l'initiative du gouvernement (projet de canal Istanbul, poursuite des travaux de lignes à grande vitesse, etc.).

Le **tourisme** (13% du PIB et indispensable source de devises) a été significativement affecté : sur les quatre premiers mois de l'année, les arrivées de touristes étrangers ont reculé de 35,6% en g.a en raison de la suspension des vols, notamment avec la Russie à partir du 15 avril, et des restrictions de déplacement. A ce titre, sur les cinq premiers mois de l'année, le nombre de passagers dans les aéroports turcs a reculé de 12,7% en g.a. Toutefois, la reprise des vols avec la Russie le 21 juin et le retour des contingents anglais et allemands (l'Allemagne a récemment retiré la Turquie de sa liste des pays à fort risque de contamination) devraient permettre d'accélérer la reprise du secteur.

Malgré une diminution générale des volumes, les entreprises du secteur de la **logistique** et des **transports** profitent à la fois du rebond de l'économie amorcé à l'automne 2020 et de l'accroissement des investissements publics dans le système de transport. Cela étant, les transporteurs maritimes sont confrontés à une baisse des volumes très marquée, qui n'est que faiblement compensée par la reprise du commerce international, et à la crise des containers dans un contexte de hausse des prix du fret maritime à l'international. De son côté, le transport de fret par voie aérienne est en pleine croissance. La division cargo de Turkish Airlines s'est imposée comme un acteur central du marché, avec des revenus en hausse de 77% en g.a au 1^{er} trimestre 2021.

L'activité du secteur **agricole** demeure soutenue, portée par la demande intérieure et étrangère (sur les cinq premiers mois de l'année, les exportations du secteur ont augmenté de 20% en g.a). Cependant, le secteur, confronté à la hausse significative du prix des intrants agricoles (en avril, la hausse des prix à la production agricole atteint 22,15% en g.a, son plus haut niveau depuis décembre 2018), fait face à un problème de rentabilité de plus en plus aigu.

Évolution contrastée du secteur automobile turc en 2020

L'industrie automobile est un secteur clé pour la Turquie et représente son principal poste d'exportation, même si le marché local fait également largement appel aux importations. Si la crise sanitaire a affecté la production du pays (-11%), le marché automobile domestique s'est

montré dynamique en 2020, malgré la dépréciation de la livre turque.

Un secteur moteur de l'économie turque

En 2020, la Turquie est restée le 15^{ème} producteur mondial de véhicules automobiles et le 4^{ème} au niveau européen, avec une capacité de production de 2 millions de véhicules par an. Après deux années de chute (-9% en 2018 et -6% en 2019), la production a de nouveau baissé de 11% en 2020 (1,3 M de véhicules fabriqués dont 2/3 de véhicules passagers). Cette diminution s'explique par la fermeture de la plupart des usines pendant 4 à 5 semaines en mars-avril à cause de la pandémie, interruption qui a permis de mettre les installations aux normes COVID et de sécuriser la chaîne d'approvisionnement. Le secteur emploie actuellement environ 500 000 personnes.

Avec une forte présence internationale, les principaux producteurs sont Ford Otosan (24,5% de la production en 2020, avec presque exclusivement des véhicules utilitaires), Oyak Renault (23% ; uniquement passagers), Fiat-Tofas (19%, passagers et commerciaux), Toyota (16%, passagers) et Hyundai Assan (10% ; passagers). Renault, associé à son partenaire turc Oyak, le fonds de pension de l'armée, domine la production des véhicules passagers avec 36% du total (308 600 unités). Fiat et Ford disposent d'un partenariat industriel avec le groupe turc Koç et Hyundai Assan a racheté les parts de son partenaire turc Kibar Holding en décembre 2020.

L'automobile reste le premier poste d'exportation du pays (15%), même si sa part dans le total a diminué ces dernières années (elle était de 20% en 2018). En effet, dans un contexte de baisse générale des exportations turques en 2020 (-6% en g.a. en valeur), les exportations automobiles se sont davantage contractées : de 26,6% en volume (930 000 unités) et de 16,9% en valeur (26 Mds USD) en raison de la diminution de la production mais aussi d'une forte croissance du marché local, combinée à une demande ralentie en Europe. Pour autant, la grande majorité de la production continue d'être exportée même si cette proportion s'est réduite en 2020 (70% contre 85% en 2019). Les ¾ des exportations automobiles sont à destination de l'Europe, la France ayant pris la 1^{ère} place (2,8 Mds USD) pour la 2^{ème} année

consécutive, suivie de l'Allemagne (2,5 Mds) et du Royaume-Uni (2 Mds).

Un marché domestique en forte reprise après deux ans de récession

En 2020, les ventes internes de véhicules neufs ont augmenté de 62% (environ 800 000 unités contre une prévision initiale de 600 000), notamment en raison d'une importante demande différée. En effet, cette hausse fait suite à deux ans de récession du marché domestique (-35% en 2018 et -23% en 2019), affecté par la dépréciation de la monnaie locale combinée à l'augmentation du coût du crédit. En 2020, malgré la poursuite de la dépréciation, la reprise a été stimulée par un plus faible coût du crédit (le taux moyen annuel pour les prêts automobiles est passé de 23% à 15% de 2019 à 2020) ainsi que par une plus faible utilisation des transports en commun.

Malgré l'importante capacité de production de la Turquie, le marché automobile interne fait largement appel aux importations (54% des ventes, 427 000 unités), en particulier pour les véhicules passagers (59% des ventes). La forte demande interne de 2020, conjuguée à la baisse de la production, a ainsi engendré une hausse de 53% du nombre de véhicules neufs importés mais aussi une croissance de 16% (2,5 millions d'unités) des ventes de véhicules d'occasion, malgré une importante augmentation des prix (jusqu'à 40%). Pour autant, la balance commerciale du pays dans ce secteur est restée excédentaire de près de 7 Mds USD en 2020 malgré une baisse d'environ 60% de cet excédent.

Le marché se caractérise par un niveau de taxation élevé, avec une taxe spéciale à la consommation (ÖTV) allant de 45% à 220%.

L'essor du marché automobile turc s'est légèrement reflété dans la mobilité verte. Si une croissance est constatée sur les marchés hybride (16 941 unités, +54% en 2020 en g.a.) et électrique (844 unités, +280%), ils ne représentent respectivement que 3,7% et 0,1% du total. Des incitations fiscales, destinées à la localisation de la production plutôt qu'à la consommation, ont permis à certains constructeurs de produire localement des modèles hybrides, destinés aux marchés européens. Par ailleurs, les autorités turques ont lancé une marque nationale de véhicules électriques TOGG (la construction de

l'usine a débuté en juillet 2020 pour une capacité de 175 000 véhicules par an à partir de 2022 et la production de 5 modèles électriques d'ici 2030).

Une présence française ancrée

Les entreprises françaises occupent une place significative aussi bien dans la production que dans le commerce extérieur automobile. Implanté depuis 1969, Renault est en tête de la production turque de véhicules passagers (36%, Clio et Mégane) ainsi que de ses exportations (35,5%), grâce à son usine de Bursa d'une capacité de production annuelle de 390 000 voitures (Clio et Mégane) et de 920 000 moteurs. Tous secteurs confondus, il s'agit de la 3^{ème} société de Turquie en termes de CA et du 3^{ème} exportateur. En 2020, le groupe français a été 1^{er} des ventes de véhicules passagers (98 900 unités). Le groupe PSA distribue quant-à-lui ses 4 marques (Peugeot, Citroën, Opel et DS), se situant à la 2^{ème} place des ventes totales (106 144 véhicules). Au total, Renault (production et importations) et PSA (importations) capitalisent plus d'1/4 des ventes en Turquie en 2020. Enfin, plus d'une vingtaine d'équipementiers français, tels Faurecia, Valeo et Akwel, sont bien implantés.

L'automobile a préservé son rang de premier poste d'exportation dans les deux sens entre la France et la Turquie malgré la légère baisse du commerce bilatéral total en 2020 (-4,4% en g.a.). En tête des exportations bilatérales avec 10% du total pour la France (629 MEUR) et 33% pour la Turquie (2,6 Mds EUR), le commerce automobile a été marqué par une forte progression des exportations françaises vers la Turquie (+103%) contre une baisse des exportations turques vers la France (-12% en g.a.), en lien avec les évolutions des marchés intérieurs respectifs.

L'acier turc : entre croissance et tensions commerciales

Important fabricant de produits longs, la Turquie est le 7^{ème} producteur mondial d'acier en 2020 (36 Mt, soit 2% du total) et a pris la 1^{ère} place en Europe devant l'Allemagne. Malgré un solde commercial déficitaire (-2,4 Mds USD) en raison de conséquentes importations en intrants et produits finis, le pays est le 6^{ème} exportateur mondial. La sidérurgie représente le 4^{ème} secteur d'exportation de la Turquie après l'automobile, la chimie et le textile.

Un secteur qui se développe en Turquie...

Avec 36 Mt produites en 2020, l'industrie sidérurgique turque a su se montrer résiliente face à la crise affichant même une croissance de 6% en g.a, tirée par une forte demande intérieure (+13% en g.a en 2020, 29 Mt) malgré la baisse des exportations. Les 34 sites de production du pays (52 Mt de capacité installée) ont notamment pu bénéficier de la reprise de la construction (20% de croissance mensuelle entre juin et novembre 2020) et de l'automobile (+10% de production en g.a sur septembre-décembre 2020). Le secteur, spécialisé principalement dans les produits longs (66% de la production versus 27% pour les plats), s'appuie sur quatre grands acteurs nationaux qui produisent à eux seuls environ 60% de l'acier turc : Erdemir, 46^{ème} entreprise mondiale avec 8,6Mt et Isdemir, toutes deux détenues par Oyak Metalurji, filiale du fonds de pension de l'armée turque, ainsi que Kardemir et Tosyali. Ces entreprises sont les seules à disposer de sites opérant à travers le modèle BOF (Basic Oxygen Furnace), dont la productivité est plus élevée que le système EAO (Electric Arc Furnace), utilisé par le reste des sociétés du secteur (68% de la production en 2019, 23 Mt, dont Çolakoğlu, associé de BNP Paribas dans la banque TEB).

Le secteur dépend en grande partie de l'international, aussi bien pour ses approvisionnements (intrants et importations d'acier) que pour ses débouchés. Les importations totales du secteur se sont élevées à 17,6 Mds USD en 2020 (-0,6% en g.a.). En effet, le système EAO, largement répandu, engendre des besoins importants en ferraille, dont la Turquie est le 1^{er} importateur mondial (19 Mt en 2019, soit 20% du total), principalement d'UE (13 Mt). Par ailleurs, la production turque d'acier plat répond partiellement à la consommation locale (71%), le reste étant importé (Russie, États-Unis, Allemagne et Ukraine). A l'inverse, la production d'acier long est très supérieure à la demande locale, servant les marchés extérieurs (Israël, Italie et Allemagne). Les exportations ont cependant baissé en 2020, plus faiblement en volume (20,6 Mt, -3% en g.a) qu'en valeur (15,2 Mds USD, -9,2% en g.a).

Cette dynamique a encouragé les acteurs turcs à réaliser des investissements dans le pays et à l'étranger. Au niveau national, les investissements ont pendant longtemps visé à limiter les

importations de produits intermédiaires et donc à diminuer les coûts de production. Ils sont désormais orientés vers l'augmentation des capacités de production. Des entreprises étrangères sont également présentes sur le marché local à la suite de diverses acquisitions. A l'inverse, certains industriels turcs continuent de diversifier leurs bases de production à l'étranger, principalement en Afrique (Tosyali en Algérie et au Sénégal par exemple).

...objet de mesures de sauvegarde

Des mesures de sauvegarde ont été mises en place par les États-Unis puis l'UE. Tout d'abord, en mars 2018, les États-Unis ont instauré des droits de douane additionnels à hauteur de 25% sur l'acier turc, provisoirement relevés à 50% entre août 2018 et mai 2019. Par la suite, à partir de juillet 2018, l'UE a mis en place des quotas sur l'acier importé, en provenance de tous les pays, initialement pour trois ans, prolongés pour trois années supplémentaires en juin 2021. En outre, à la suite d'une enquête anti-dumping lancée en mai 2020 visant certains produits plats laminés à chaud en provenance de Turquie, une taxe a été instaurée au 1^{er} janvier 2021, tout d'abord de manière provisoire. Elle varie de 4,7 % à 7,3 % selon les entreprises.

Ces différentes mesures ont entraîné des contre-mesures turques à l'égard de l'UE, dont la constitution d'un panel spécial à l'OMC à l'encontre des quotas, procédure toujours en cours. Par ailleurs, en réponse à celle de l'UE, la Turquie a ouvert en janvier 2021 une enquête anti-dumping à la demande de l'Association turque des producteurs d'acier (TCÜD), vis-à-vis des importations d'acier issues de l'UE et de la Corée du Sud. Enfin, dans un contexte de crise sanitaire, le pays avait instauré des droits de douane additionnels allant jusqu'à 50% entre avril et décembre 2020 sur les importations de certains produits semi-finis et finis, l'UE n'étant cependant pas concernée.

Ces différentes mesures auront des conséquences sur le commerce bilatéral, mais la Turquie devrait demeurer un important partenaire commercial de l'UE aussi bien au niveau des intrants (13 des 21Mt de ferrailles importées de l'UE en 2019), des importations turques (6 Mds EUR en 2020 sur les codes douaniers 72 et 73) que des débouchés (34%

des exportations d'acier turques sont à destination de l'UE en 2019). Parallèlement, la reprise de l'activité économique, notamment en Chine, a entraîné un manque de disponibilité des produits combiné à des perturbations sur la chaîne d'approvisionnement qui ont eu pour conséquence des prix particulièrement élevés de l'acier (+60 % sur les six derniers mois, avec des matières premières dont le prix augmente également).

Les perspectives de développement de la filière hydrogène en Turquie

Le développement d'une filière hydrogène est encore balbutiant en Turquie et s'est jusqu'à présent cantonné à de la recherche-développement par des organismes publics. Néanmoins, à la faveur de l'engouement international actuel pour l'hydrogène et du relèvement des normes environnementales dans les pays développés partenaires commerciaux de la Turquie, le gouvernement turc a mis à l'agenda l'élaboration d'une stratégie nationale qui devrait s'appuyer en priorité sur la valorisation des ressources du pays (charbon, énergies renouvelables, bore, gaz récemment découvert dans un champ de la mer Noire). Cette stratégie n'a pas encore été publiée, mais, en tout état de cause, son succès dépendra en priorité d'un engagement plus marqué des entreprises privées, qui, à l'exception de quelques grands groupes et de « start-up » / jeunes pousses, se montrent encore en retrait par rapport à ces réflexions et initiatives.

Des initiatives portées principalement par la R&D jusqu'à début 2020

Jusqu'à début 2020, les applications liées à l'hydrogène concernaient essentiellement des projets de recherche menés par le « CNRS turc », TUBITAK, et certaines universités (selon le ministère de l'Énergie, au 31 octobre 2019, 28 156 études sur l'hydrogène étaient recensées sur tout le territoire). D'une manière générale, les autorités turques, dont le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, étaient peu sensibilisées à cette source d'énergie et se concentraient sur la mise au point de prototypes, en mobilisant dès 2003 l'expertise et des financements du « Centre international des technologies énergétiques de l'hydrogène » (ICHET), de l'Organisation des

Nations Unies pour le développement industriel (ONUDI).

Hormis ces projets de démonstration et prototypes, qui n'ont pas tous abouti à des résultats concluants, l'hydrogène ne faisait pas l'objet de documents de planification structurés au sein des ministères. Seuls des éléments épars apparaissaient dans les divers documents de stratégies sectorielles. En particulier, des dispositions (fiscales, aides à la recherche, etc.) pour encourager la diffusion de véhicules à base d'hydrogène étaient prévues mais n'ont pas à ce jour été appliquées. D'une manière générale, le cadre législatif et réglementaire pour la production, la transmission et la distribution d'hydrogène est encore lacunaire.

Dans le sillage de l'engouement international pour l'hydrogène de ces deux dernières années, le ministère de l'Énergie a initié en janvier 2020 une période de consultations publiques suite à une conférence au cours de laquelle le ministre Fatih DONMEZ avait déclaré que d'ici à 2021, la Turquie testerait le mélange d'hydrogène au gaz dans le réseau de distribution. Suite à cette consultation, une stratégie nationale hydrogène sera publiée par le gouvernement fin 2021. Pour l'heure, peu d'éléments sur cette stratégie en cours d'élaboration sont connus, et en particulier aucune indication n'est donnée sur le rôle de l'hydrogène vert. Néanmoins, dans un communiqué de presse début 2020, le ministre a indiqué que les objectifs de court-terme de la Turquie pour l'utilisation de l'hydrogène seront : l'intensification de la mobilisation de sources d'énergies renouvelables, la décarbonation du secteur du chauffage, la génération d'hydrogène à partir de charbon local, et les incitations à la valorisation du bore (la Turquie dispose d'environ 72,8% des réserves connues de bore dans le monde, élément chimique qui appartient à une classe d'éléments capables de stocker efficacement des quantités importantes d'hydrogène) pour le stockage et la conservation de l'hydrogène.

Une ambition stratégique qui se fait progressivement jour depuis 2020 au niveau gouvernemental mais qui doit encore relever des défis conséquents

La mise en place d'une industrie de l'hydrogène locale vise un premier défi stratégique de taille :

parvenir à décarboner les différents secteurs indispensables à la prospérité économique de la Turquie, et notamment les secteurs de la chimie et de la pétrochimie, du ciment et de la métallurgie, énergivores et très émissifs en CO₂. Ces secteurs, à l'instar des secteurs du transport et du chauffage, s'avèrent malaisés à décarboner, malgré les diverses solutions déjà mises en place (pompes à chaleur, déploiement de véhicules électriques, etc.). De fait, une stratégie recevant l'attention de certains grands industriels ces dernières années consiste à remplacer des processus thermiques existants par des alternatives basées sur l'électricité générée par des sources d'énergies renouvelables (solaire, vent, biomasse dont carburants « verts » produits à partir d'hydrogène), abondantes en Turquie et en plein développement (le gouvernement a fixé l'objectif d'un mix électrique composé d'au moins 50% d'énergies renouvelables en 2023). Dans les hauts fourneaux de la sidérurgie, la production de fer pré-réduit (plus connu sous le nom de DRI – « Direct Reduced Iron ») avec de l'hydrogène à haute température couplé à un arc électrique, ne nécessitant pas de charbon, ouvre des perspectives prometteuses pour l'industrie turque, sachant qu'au niveau mondial 5% de la production d'acier a recours à ce procédé.

Dans les transports, l'hydrogène pourrait offrir à terme une alternative viable à l'utilisation du diesel pour les véhicules, les camions et des bus, dont les besoins en énergie sont principalement fournis par le pétrole. Des applications sont à l'étude par TUBITAK et l'organisme de recherche sur le bore BORON, qui ont récemment mis au point un prototype de véhicule particulier à moteur hybride fonctionnant à l'électricité (sur 300 km) puis à l'hydrogène (sur 150 kilomètres), BORMOBIL.

Par ailleurs, au vu de la croissance urbaine de la Turquie (2% par an en moyenne) et de l'importance du secteur de la construction dans son économie, l'utilisation de l'hydrogène dans les bâtiments par le biais de piles à combustibles ou de chaudières à hydrogène serait viable pour les grands bâtiments commerciaux ou les complexes de bâtiments et les réseaux énergétiques de quartiers. Aujourd'hui, le gaz naturel, essentiellement importé, est le combustible dominant au sein des bâtiments. Néanmoins, le prix de l'hydrogène et les coûts de la technologie

sont encore des facteurs critiques de son expansion au secteur résidentiel.

Une autre solution intermédiaire en faveur d'une décarbonation accrue est le mélange d'hydrogène au gaz naturel. De tests effectués tout au long de l'année 2020 en Turquie par l'association professionnelle GAZBIR, en laboratoires et sur un site pilote près de la ville de Konya, se sont avérés efficaces pour un mélange constitué à 5% d'hydrogène. GAZBIR a échangé sur la question de la sécurité avec de nombreuses parties prenantes en Turquie dont des universitaires, mais aussi avec le réseau de gaz national britannique et le groupe d'intérêt européen EUROGAS. Elle compte sur la mise en place d'une législation nationale qui autorisera l'injection et le mélange d'hydrogène pour de petites quantités dans les réseaux. Il est à noter que le mélange d'hydrogène dans le réseau est confronté à plusieurs difficultés à mesure que le pourcentage augmente. En revanche, à des concentrations relativement faibles, le mélange peut ne pas demander d'investissements majeurs et peut être effectué de manière sûre. A plus long terme, l'hydrogène qui sera produit localement pourrait être transporté par le gazoduc TANAP qui traverse la Turquie, pour des exportations vers l'Europe, la compagnie azerbaïdjanaise SOCAR ayant mené de premières analyses techniques concluantes quant à la pertinence de cette infrastructure pour le transport d'hydrogène.

Des études en propre sur la décarbonation de l'économie turque du think tank SHURA, spécialisé dans l'énergie, appuyées par des études de l'agence internationale de l'énergie, concluent à un potentiel de substitution de l'hydrogène aux énergies conventionnelles de 4,6 M de tonnes équivalent pétrole réparti entre l'industrie (2,1 M), le fret routier (1,8 M) et le mélange dans les réseaux de gaz (0,6 M), ce qui représente environ 5% de la consommation totale d'énergie de la Turquie en 2018. L'atteinte de ce potentiel requerrait des capacités installées en électrolyseurs de 12,1 GW, pour un investissement total de 45,4 Mds de dollars – ce qui doit être comparé à la facture énergétique annuelle, du même ordre de grandeur. Cependant, la Turquie doit encore positionner le rôle de l'hydrogène dans sa stratégie globale de transition énergétique, avec la définition d'un calendrier de déploiement de cette filière incluant les choix de localisation, les coûts et les avantages qu'elle

présente ainsi qu'un plan de financements et d'investissements adéquats.

Les mesures de limitation des importations de déchets en Turquie

En Turquie, 35 Mt de déchets industriels et commerciaux et 32 Mt de déchets ménagers sont générées chaque année en moyenne. Les déchets ménagers en Turquie représentent ainsi 42,8% du total des déchets. La génération de déchets ménagers est entretenue par la croissance démographique vigoureuse et un haut niveau de consommation domestique, avec notamment une explosion du commerce digital. Les activités de recyclage (sur toute la chaîne, de la collecte des déchets à leur traitement et recyclage) suscitent un chiffre d'affaires annuel d'environ 5 Mds USD (données du ministère du Commerce turc se basant sur les factures des entreprises légales, n'incluant donc pas la part du segment informel du marché). Environ 90% des déchets urbains sont enfouis dans des décharges. Seule une petite partie est récupérée. La valeur des déchets potentiellement recyclables enfouis dans le sol en Turquie chaque année est estimée par le ministère de l'Environnement et de l'Urbanisme à plus de 15 Mds TRY.

L'initiative «zéro déchet» et la création de l'Agence de l'environnement : un tournant dans la politique environnementale

Dans ce contexte, des politiques publiques de gestion raisonnée des déchets se mettent progressivement en place. Le gouvernement a ainsi lancé en 2017 l'initiative «zéro déchet», qui consiste à prévenir le gaspillage, à utiliser les ressources plus efficacement, à mieux connaître les raisons de la formation de déchets, à éviter ou à minimiser la formation de déchets et à collecter et valoriser séparément les déchets à la source.

Porté au plan politique par la femme du président de la République et piloté par le ministère de l'Environnement et de l'Urbanisme (département de la gestion des déchets / « zéro Déchet » ; département de la formation, qui dispose d'outils de pilotage de formations performants), cette initiative a déjà permis de sensibiliser plus de 26 000 institutions depuis 2017. Le département de la gestion des déchets du ministère de l'Environnement a formé via des formations

organisées à travers tout le pays plus de 2 M de personnes sur les problématiques du tri sélectif.

Un site internet en turc et en anglais comprenant un compteur permettant des simulations pour une meilleure gestion des déchets (selon les scénarios, les mesures en cours d'application conduiront à la sauvegarde de 42 M d'arbres, à l'évitement des émissions de 585 000 de tonnes de gaz à effet de serre, à des économies de 69 M de m3 de consommation d'eau ainsi que de 20 Mds kWh d'énergie et 13 Mds TRY d'économies par an pour la gestion de 31 M de tonnes de déchets), le récapitulatif des moyens déployés pour atteindre les objectifs « zéro déchet » pour les professionnels (municipalités, centres commerciaux, hôpitaux, bureaux, écoles, hôtels, restaurants, universités, etc.) et les particuliers (informations sur les types de déchets produits, guides pratiques pour le tri sélectif) ainsi que des vidéos explicatives sont prévus.

Le gouvernement vise l'intégration de ce système par toutes les entités étatiques et locales à l'horizon 2023 (en économisant ainsi plus de 20 Mds USD par an), par toutes les institutions et organismes publics en juin 2020, et par les municipalités de plus de 250 000 habitants au 31 décembre 2020. En raison du changement de priorités de court terme induit par la pandémie, cet objectif n'a pas pu pour l'heure être atteint.

C'est également en vertu de cette initiative que des dispositions ont été prises début 2019 pour interdire les sacs en plastique gratuits, réduisant de près de 80% l'utilisation de sacs en plastique dans les commerces. « Zéro déchet bleu » est également un projet lancé en 2019 pour la protection des zones marines et des mers qui est mené dans le cadre de l'initiative « Zéro déchet ».

Cependant, avec la pandémie, la mise en œuvre de ces actions a été ralentie et leurs effets amoindris, tant pour l'utilisation des sacs en plastiques (car l'utilisation de plastique a augmenté, dans une certaine mesure, avec les mesures sanitaires) que pour le passage au système de tri dans toutes les institutions et organismes publics.

Outre l'initiative « zéro déchet », une Agence de l'environnement est en cours de constitution. Cette agence, aux multiples prérogatives, assurera l'introduction et la gestion d'un système de consigne, ciblant divers types de déchets dont les

emballages de boissons. Outre le produit des recettes générées par le système de consigne, un quart des recettes liées à la taxe GEKAP (taxe pour la participation au recyclage des producteurs de déchets recyclables - des centaines de produits sont concernés - due au ministère des Finances, d'un montant de 0.2% à 0.5% du prix de vente selon le produit) sera affecté à cette Agence de l'environnement, qui pourrait disposer ainsi d'un budget annuel d'environ 15 Mds TRY.

La campagne « zéro Déchet Bleu » s'est intensifiée ces derniers mois avec un fort soutien politique et médiatique. Elle est présentée par le gouvernement comme pleinement compatible avec les objectifs pour l'économie circulaire du « Pacte Vert européen ».

Les importations de déchets et leur recyclage : un enjeu crucial pour l'industrie turque

Alors que la Turquie n'est pas un pays pétrolier, elle se classe au 6^{ème} rang des plus grands producteurs de plastique au monde (32 Mds USD en 2019 et 30 Mds en 2020). Eu égard à sa dépendance aux produits à base de caoutchouc naturels ou synthétiques importés et à l'importation de papier qui couvre la moitié des besoins domestiques, le pays est enclin à importer des déchets et des matières premières à moindre coût, « bon marché », qui sont ensuite recyclés pour les besoins propres de son industrie.

En particulier, le recyclage du verre, du papier, du plastique et des matériaux métalliques représente une part importante des activités de recyclage. Dans l'industrie métallurgique par exemple, les déchets sont considérés comme des matières premières, des intrants, plutôt que comme des déchets. Ainsi, les deux tiers de la production d'acier brut en Turquie en 2017 sont produits à partir de ferraille. Depuis 2013, les importations de déchets n'ont cessé d'augmenter en Turquie.

Suite à des dysfonctionnements dans le recyclage et à une campagne médiatique retentissante, une décision radicale d'interdiction totale des importations de déchets

Suite à l'écho suscité par la campagne médiatique menée par GREENPEACE Turquie sur la mise en décharge sauvage de déchets, dont des déchets importés de l'Union européenne, et leur abandon en pleine nature ou près d'habitations privées, les

autorités ont pris des mesures restrictives jugées draconiennes par de nombreux professionnels. Des centaines de produits ne peuvent plus être importés : produits métallurgiques, plastiques, matériaux de construction, verrerie, etc. Les importations se sont effondrées et les entreprises du recyclage ainsi que les industries n'opèrent plus qu'à partir des déchets qui avaient été commandés avant ces décisions. Il est courant en Turquie que les politiques publiques connaissent de tels revirements : face à la pression médiatique, les autorités appliquent des mesures sévères pour changer la donne avec les acteurs privés, puis se concertent avec ceux-ci pour redéfinir et assouplir ces mesures.

Avec la nouvelle réglementation publiée au JO le 31 décembre 2020 par le ministère du Commerce (<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2020/12/20201231M4-2-1.pdf>), l'importation de déchets plastiques mixtes, dont le contenu n'était pas connu avec précision, et de déchets de circuits imprimés est interdite. Une carte d'identification des déchets pour l'entrée en Turquie sera prochainement publiée. Sans ce document d'identité, aucun déchet ne pourra être accepté pour importation sur le territoire turc.

En outre, les quotas de permis d'importations octroyés aux capacités des installations de valorisation des déchets ont été fixés à 50% pour 2021. Les usines seront ainsi autorisées à importer des déchets jusqu'à 50% seulement de leurs capacités.

Par ailleurs, le 18 mai 2021, le ministère du Commerce a interdit l'importation de déchets plastiques issus de polymère d'éthylène - matière plastique la plus courante, utilisée dans de nombreux domaines (code douanier : 3915.10.00.00.00), par ajout au tableau Ek-2/B du règlement pour le contrôle des déchets au titre de la protection de l'environnement.

Les professionnels du secteur du recyclage ainsi que les industriels ont vivement et négativement réagi à ces mesures. Ainsi, le président des industries du plastique (PAGDER) a affirmé que cette mesure prise sans concertation du secteur et sans analyse d'impacts aura des effets très néfastes pour l'industrie du plastique et le secteur du recyclage. L'association CEVKO, agréée depuis 2005 par le ministère de l'Environnement et de

l'Urbanisme pour le recyclage des déchets d'emballage des industriels, s'est également exprimée contre l'interdiction d'importations de certains déchets recyclables et redoute que le système de consigne soit trop centralisé et donc peu efficace.

La crise des céréales en Turquie et les répercussions en aval

Une baisse de la production causée par la sécheresse

Selon les premières estimations de Turkstat, en 2021, la récolte de céréales sera en baisse de -5,5% en g.a. Plus particulièrement, les récoltes de blé (19 Mt) et d'orges (7,8 Mt) sont en recul respectivement de -7,3% et de -6% en g.a. Pour le maïs, la baisse est estimée à -1,5% (6,4 Mt). Selon les spécialistes, ces statistiques officielles sont très optimistes. La récolte de céréales, notamment celle de blé, est estimée à 17Mt soit une baisse de -15%.

Le niveau des pluies du 1^{er} octobre 2020 au 30 avril 2021 n'a été que de 330 mm et la Turquie a connu le mois de mai le plus chaud de ces 51 dernières années (19,3 °C en moyenne). Les pluies du mois mai n'ont pas permis d'augmenter le rendement des céréales. Ce manque de pluie d'hiver et de printemps a affecté durement l'humidité et la fertilité des sols.

Les niveaux d'autosuffisance en matière de production végétale pour la saison 2019/20 ont été de 89,5% pour le blé, de 94,8% pour l'orge, de 75% pour le maïs, de 4,7% pour le soja, de 60% pour le tournesol, de 95% pour le colza et de 98,5% pour l'avoine. En d'autres termes, la Turquie a entamé la récolte 2020/21 avec des stocks de céréales et d'oléagineux insuffisants.

La hausse des prix garantis en livre turque est un trompe l'œil compte tenu de sa forte dépréciation

Le Président Erdoğan et le ministre de l'Agriculture ont annoncé, le 17 mai, une hausse conséquente des prix garantis en TRY par rapport à l'année précédente, avant la saison de la récolte. Les hausses, en matière de céréales, de protéagineux et de thé, varient entre +36% à +52%. Toutefois, en raison de la forte dépréciation de la monnaie turque (de près de 40% entre mai 2020 et mai 2021), ces hausses s'effacent en valeur réelle et se

révèlent insuffisantes, les références des prix pour ces produits restant les marchés internationaux.

Les prix garantis du blé tendre (2 250 à 2 050 TRY/t) et du blé dur (2 450 à 2 200 TRY/t) ont respectivement augmenté de 700 TRY/t et 650 TRY/t en valeur. La hausse a été de 500 TRY/t pour l'orge. Toutefois, compte tenu de la forte dépréciation de la monnaie turque durant la pandémie, ces hausses sont très modestes lorsqu'elles sont calculées en devises étrangères. Par ailleurs, les prix seront également soumis à la hausse des prix des intrants (liée à la sécheresse au sud-est et au centre du pays), à la baisse possible de la récolte, aux restrictions à l'exportation en Russie durant la campagne 2021/22, à la hausse des importations de la Chine, etc. La Russie, principal fournisseur de la Turquie avec plus de 2/3 des importations de céréales et de tournesol, a annoncé que les taxes à l'exportation de céréales seront mises à jour chaque semaine à partir du 2 juin et qu'elles resteront en place tant que la demande sera forte.

Le rôle du TMO dans l'approvisionnement et la stabilité du marché

La mise en application des prix garantis se réalise par le biais des achats de l'Office des Produits du Sol (TMO, entreprise publique chargée de l'intervention dans le secteur des céréales), qui veille à la stabilité des marchés des céréales. Il intervient pour éviter une forte volatilité des prix sur le marché et, aussi, pour constituer des réserves et les vendre en fonction du contexte. Ses interventions sont dictées par la production annuelle et par la conjoncture turque en termes de prix.

Compte tenu des prix actuels, le TMO ne pourra à priori pas s'approvisionner sur le marché local pour constituer des réserves de sécurité alimentaire. Les agriculteurs préféreront donc vendre leur récolte aux opérateurs du marché (meuniers, alimentation animale, négociant etc.) au lieu de la vendre à l'État.

Les importations du TMO durant la période de récolte

Afin de baisser les prix des matières premières sur le marché local et reconstituer ses réserves, l'Office des produits du Sol (TMO) a annoncé le lancement d'un appel d'offre pour l'achat de 320 000t d'orge pour une livraison entre le 2 et le 18

juillet. Les premières offres des négociants varient entre 253 USD/t à 292 USD/t selon sa provenance (Roumanie, Russie et Ukraine) et son port de livraison.

Le TMO prépare également un autre appel d'offre pour importer 400 000t de blé tendre et prévoit une livraison entre le 19 juillet et le 21 août. Pour la première fois, le TMO a lancé des appels d'offres d'importation de céréales pendant la période de la récolte locale.

Les restrictions au stockage des matières premières

Les divers acteurs du marché essaient de stoker les produits dans l'espoir de nouvelles livraisons prochainement. A la suite d'une modification d'un règlement en juin, les soutiens au stockage dans les entrepôts certifiés sont supprimés pour les commerçants et les industriels. Désormais, seuls les agriculteurs peuvent en bénéficier. La capacité des entrepôts certifiés s'élève actuellement à plus de 7 Mt, soit quatre fois plus par rapport à 2017. Cette capacité reflète 20% de la récolte totale de céréales pourrait être potentiellement mis aux entrepôts certifiés.

La hausse des prix de l'alimentation animale : exemple de l'orge

L'industrie de l'alimentation animale a enregistré une production annuelle de 26,3 Mt en 2020 (+5,3% en g.a.) dont 15 Mt dédié à l'alimentation bovine, 10 Mt pour l'alimentation de volailles et 0,6 Mt pour l'alimentation de poissons. Elle importe en moyenne 12 Mds USD de matières premières par an. Les blés fourragers, les sons de blé et les produits dérivés du soja et du maïs sont parmi les principales matières premières de l'alimentation animale. L'orge est une matière première importante pour les éleveurs anatoliens. Son prix dépasse actuellement celui du blé tendre (utilisé pour la production de la farine), phénomène inédit en Turquie. Dès lors, la valeur des importations d'orge augmentera davantage durant la saison 2021/2022. La croissance des besoins du secteur de l'élevage et les effets climatiques seront les principaux facteurs de la croissance du prix d'orge à court terme.

La faible hausse du prix du lait cru et la forte hausse des prix de l'alimentation animale conduisent à l'abattage des vaches laitières

Les producteurs de lait sont actuellement confrontés à une hausse des prix de l'alimentation animale: ils ont doublé depuis l'an dernier et augmenté de près de 50% depuis le début de l'année. Dès lors, la hausse des prix des intrants et la faible hausse du prix du lait conduisent à l'abattage des vaches. L'abatage des vaches permettra à court terme d'avoir l'abondance de viande rouge mais aura des effets néfastes à moyen terme.

Selon les données du 24 juin, le prix de la carcasse de viande bovine (hors ESK) s'élève à 43,83 TRY/kg (4,25 EUR/kg) soit une baisse de -1,7% par rapport au mois précédent et une hausse de +18,3% par rapport à la même période de l'année précédente. Le prix de la carcasse de petit ruminant (hors ESK) s'élève à 55,1 TRY/kg (5,35 EUR/kg) soit une baisse de -2,1% par rapport au mois précédente et une hausse de +17,6% par rapport à la même période de l'année précédente.

Les répercussions de la hausse des prix de matières premières sur les ovoproduits

Concernant les filières œufs et ovoproduits et le secteur de la viande blanche, les prix de la viande de volaille et d'œufs ont officiellement augmenté de +39% et +50% par rapport à l'année dernière. La hausse des prix à la production provenant des matières premières, qui aurait dû affecter les prix transformés, n'a eu lieu qu'en partie.

En raison de la forte dépréciation de la monnaie turque et de la forte hausse des prix sur le marché international, la hausse des prix garantis sur le marché intérieur ne suffira pas à stopper l'inflation des prix locaux des céréales oléagineux. Les importations turques de blé, d'orge et autres matières premières de l'alimentation animale pourraient donc probablement atteindre des records durant l'automne et l'hiver 2021. La hausse des prix de l'alimentation animale aura sans doute une répercussion à moyen terme sur le prix de la farine, des produits de pâtisserie, d'œufs et de la viande blanche, des produits carnés et laitiers.

Le secteur aquacole en Azerbaïdjan

La production aquacole en Azerbaïdjan a fortement diminué depuis la fin de l'URSS, à rebours des tendances globales, mais connaît un récent regain. Un programme d'État pour le développement de la pêche et de l'aquaculture

dans le pays est en cours d'élaboration. De nouveaux acteurs, principalement privés, laissent apparaître des perspectives d'amélioration, notamment pour des productions à plus forte valeur ajoutée.

Un héritage soviétique et une production en berne

L'aquaculture a connu un essor important sous l'ère soviétique avec le début de la reproduction artificielle en 1941, suivi de la création de la première éclosérie d'esturgeons au monde sur les rives de la Koura en 1954. La production a atteint un pic dans les années 1980 (40 000 T) après une évolution des activités aquacoles, du repeuplement à la production commerciale. S'est ensuivie une récession importante à la fin de l'ère soviétique : au début des années 1990, la production se limitait à 1 200 T et ne comptait plus que pour 640 T en 2016. De nombreuses fermes piscicoles ont périclité. Actuellement, le ministère de l'Environnement et des Ressources naturelles (MERN) est compétent pour l'aquaculture. Il a pu sauver une partie de l'activité de repeuplement mais la production commerciale n'a pas été soutenue et, désormais, la plupart des sites publics sont ouverts à la privatisation. Ces dernières années, la production a connu un léger regain, les produits de l'aquaculture s'étant stabilisés entre 500 T et 700 T par an. Pour la FAO la consommation de produits aquatiques était de 1,7 kg/an/hab en 2017 (contre 3,0 kg/an/hab en 1993), tandis que selon le Comité d'État aux Statistiques la consommation s'élève à 7,9 kg/an/habitant en prenant en compte la pêche vivrière non-professionnelle. Cela reste très inférieur à la moyenne mondiale (20 kg/an/hab). L'Azerbaïdjan est un importateur net : la quantité de produits aquatiques consommés dans le pays s'élève à 26 000 T selon le MERN, et la quasi-totalité de ces produits sont importés (Russie, Vietnam, Islande, Lettonie). La présence de voisins forts d'une production importante (Russie, Iran, Turquie) limite de facto les possibilités d'exportation du pays.

Vers une optimisation des systèmes de production

Les principales espèces élevées dans le pays sont les cyprinidés, les salmonidés (truite arc-en-ciel) et les acipenseridés (du genre *Huso* et *Acipenser*). Différents systèmes de production existent : d'une

part, l'élevage extensif en étang, destiné à une consommation locale (700 fermes pour 4000 T de carpes en 2019, estimation non enregistrée par la FAO) et, d'autre part, des techniques d'élevage modernes mises en œuvre par des entreprises privées de bon niveau technique telles qu'Azerbaijan Fish Farm, CMS Properties ou encore AzVarvara, avec des systèmes intensifs et recirculés (RAS) ayant permis la production de 350 T de truites et 200 T d'esturgeons en 2019 et, plus récemment, le développement de l'aquaculture en cages, dans le réservoir de Mingachevir ; ce mode de production pourrait être étendu à la mer Caspienne dans un second temps. On retrouve une complémentarité entre ces différents systèmes au cours du cycle de production des salmonidés et acipenseridés.

L'objectif actuel est de favoriser la transition d'une production extensive en étang à une production intensive en cage ou en systèmes recirculés (RAS), avec des produits de meilleure qualité nutritionnelle, tout en soutenant l'élevage d'esturgeon à la fois pour la chair et le caviar, qui jouit d'un savoir-faire national, mais également pour le repeuplement.

Points de blocage, programmes de développement et pistes de coopération

Le secteur pâtit de difficultés de structuration liées à des lacunes législatives et administratives. La plupart des entreprises n'ont pas de cadre légal dans lequel s'inscrire et n'ont pas d'interlocuteur clairement identifié au sein de l'administration pour leur installation ou expansion. S'il existe déjà des systèmes de production modernes, on peut également identifier des carences sur le plan écotoxicologique, précisément pour l'esturgeon qui requiert des critères sanitaires stricts, ainsi qu'en termes de bonnes pratiques afin d'optimiser la qualité nutritionnelle et organoleptique du poisson. L'alimentation animale constitue aussi un enjeu important, les capacités de production n'étant que partiellement exploitées et la production d'aliments de qualité et durables étant compliquée. Par ailleurs la lente privatisation de sites du MERN s'accompagne d'un certain chevauchement entre activités publiques et privées en aquaculture. De plus, les sites de production devenus obsolètes et dont l'entretien ne peut plus être assuré par le MERN menacent une activité de repeuplement confiée au privé sans

garanties, mais qui nécessite une attention particulière pour la valeur environnementale et symbolique de l'esturgeon et afin de limiter notamment les menaces d'érosion génétique.

Un programme d'État pour la pêche et l'aquaculture en lien avec le ministère de l'Agriculture et l'Agence de Sécurité Alimentaire, et en concertation avec la FAO est en développement. Il vise à renforcer les activités du secteur, augmenter la productivité et améliorer la qualité des produits. La création d'un établissement spécialisé sous tutelle du ministère de l'Agriculture est envisagée : cela permettrait d'adopter un cadre de gestion et d'ouvrir l'accès à des subventions. Le développement de l'aquaculture en mer, la production de nouvelles espèces, et le développement de l'aquaculture dans les territoires recouverts sont autant de sujets s'ajoutant au potentiel d'accroissement du secteur. IDEA en lien avec l'UNDP, a participé à l'installation d'un démonstrateur aquaponique (correspond à la culture de plantes et d'animaux aquatiques dans un environnement de recirculation d'eau : les déchets des poissons servent de nutriments aux légumes) fin avril 2021 à Bakou, dans le but de promouvoir ce type de système de production alimentaire à haut rendement et économe en eau. En parallèle le programme FISHcap (FAO, FTTP II ; en cours) pour le développement des capacités aquacoles en Asie centrale, en Azerbaïdjan et en Turquie vise à soutenir une production aquatique durable en appui de la sécurité alimentaire.

D'une manière générale il existe une réelle volonté de développer le secteur aquacole, celui-ci participant à la diversification alimentaire et économique du pays. Les perspectives d'évolution sont intéressantes mais nécessitent la levée de certains points de blocage. Une demande d'expertise est exprimée par les pouvoirs publics et les acteurs privés, pouvant déboucher sur des programmes de coopération, dans les secteurs de la formation, de l'échange de compétences ou concernant des aspects techniques. Le développement du secteur présente des opportunités commerciales dans les domaines de la génétique et de la reproduction, des systèmes de production et pour la transformation des produits issus de cette activité.

Les perspectives du transport urbain en Géorgie

Avec 30% de la population résidant dans la capitale de ce pays de 3,8M d'habitants, la majorité des projets d'investissements dans les mobilités urbaines est centrée sur Tbilissi, dont le gouvernement ambitionne de développer l'image de capitale du Sud-Caucase alliant mise en valeur du patrimoine historique et infrastructures de transport modernes.

Une priorité affichée par la Municipalité de Tbilissi malgré un contexte difficile

Si quelques projets ont pu être développés en province (4 lignes de téléphériques urbains dans la ville minière de Chiatura financés sur Prêt du Trésor français, financement de 8 minibus électriques par la BERD à Batumi, etc.), la majorité du pays conserve des infrastructures de transport urbain de l'ère soviétique.

Depuis quelques années, la Municipalité de Tbilissi multiplie les investissements dans les infrastructures, l'actuelle majorité municipale (issue du parti au pouvoir) ambitionnant de faire de la capitale un modèle régional en termes de mobilités urbaines malgré des défis techniques et budgétaires importants.

La morphologie urbaine de Tbilissi se caractérise par un fort enclavement, les différents quartiers centraux étant bordés de nombreuses zones montagneuses qui rendent difficile les mobilités. S'ajoute une structure routière complexe, partagée entre les petites ruelles des quartiers historiques et des autoroutes urbaines de l'époque soviétique dont certaines parviennent pourtant à saturation aux heures d'affluence. En parallèle, la hausse de la population mais aussi de son pouvoir d'achat entraîne une progression du trafic de véhicules particuliers estimée par la mairie à 5% par an. Consciente de l'impossibilité de faire progresser les capacités routières au même rythme, la Municipalité s'est engagée dans un chantier de développement des mobilités alternatives : transports en commun, infrastructures piétonnes et nouvelles mobilités urbaines.

Le diagnostic a été posé sur 2020 et 2021 par le cabinet danois Ramboll chargé de réaliser un diagnostic du « Sustainable Urban Mobility Plan »

(SUMP) de Tbilissi et qui alerte sur l'inadéquation entre les infrastructures actuelles et les besoins futurs.

Les investissements lourds limités dans un contexte budgétaire contraint

En 2016, l'AFD avait déjà lancé une première étude pour identifier les axes de transports pendulaires prioritaires dans les quartiers périphériques et établir, en concertation avec la mairie de Tbilissi deux corridors stratégiques. Une demande de financement de la ville auprès de l'AFD a ensuite permis à Systra de réaliser une étude plus approfondie de ces corridors et de préparer un appel d'offre pour la réalisation de deux lignes de téléphérique. Ce mode de transport était déjà largement utilisé à l'époque soviétique dans le Caucase pour désenclaver les hauteurs des agglomérations et se trouve de nouveau en pleine expansion dans plusieurs villes du monde, notamment porté par le savoir-faire d'entreprises françaises. Dans la logique de l'inter modalités promue par la ville, les différentes stations de téléphériques seraient connectées aux autres moyens de transports en communs, gares routières et métros qui bénéficieraient également d'un réaménagement visant à revitaliser les lieux d'échange.

Ce schéma est privilégié par la Municipalité qui peine par ailleurs à trouver les financements pour les autres gros projets d'infrastructure en dépit du soutien des bailleurs notamment la BERD et la Banque Mondiale. Dans ce contexte, le projet d'extension du métro semble loin d'être acquis du moins à brève échéance.

Par ailleurs, conscient de la pollution automobile de la capitale, la Municipalité a, d'une part, décidé de réduire le nombre de minibus de 3 000 à 1 200 début 2020, et d'autre part de renouveler sa flotte obsolète actuellement constituée d'anciens modèles de marque Ford. Ainsi, les emblématiques Mashrukta jaunes sont progressivement remplacés par des minibus thermiques mais plus écologiques, 300 d'entre eux ayant déjà été renouvelés et un appel d'offres est en cours pour 400 autres nouvelles unités.

Des projets de mobilité alternative peu coûteux mais insuffisamment structurants

Au-delà de l'amélioration de l'offre de transport en commun, la municipalité souhaite privilégier également les mobilités douces. Ces alternatives présentent l'avantage de nécessiter des financements publics limités : le maillage de passages piétons protégés par des feux est densifié pour offrir une alternative aux traditionnels passages souterrains, certains trottoirs sont rénovés et le recours aux nouvelles mobilités urbaines est encouragé. Plusieurs opérateurs de trottinettes électriques ont été autorisés par la ville en 2020 ainsi qu'un service de scooter électrique. Cette offre permet également de promouvoir des startups géorgiennes qui sont les seules actuellement présentes sur le marché local (Qari, Kyky, Scroll). Par ailleurs la ville s'est engagée à ce que toute avenue rénovée intègre systématiquement une piste cyclable et des voies de bus dans la mesure du possible. Pour autant la part modale de ces nouvelles mobilités reste faible (<1%) en raison notamment d'infrastructures cyclables insuffisamment protégées et d'un comportement des automobilistes totalement inapproprié. Pour autant la ville en lien avec les services de l'État cherche à améliorer la sécurité des usagers en renforçant le dispositif de vidéo-verbalisation intelligent avec l'acquisition d'équipements de vidéosurveillance de pointe.

Alors que la question des mobilités à plus faible émission devient un enjeu mondial pour les grandes agglomérations, la Géorgie souhaite s'insérer dans un dispositif de verdissement de ses transports urbains mais doit relever de nombreux défis. Cependant, la priorité actuelle donnée à la définition d'un Master plan ambitieux et à quelques infrastructures emblématiques comme les lignes de téléphériques est porteuse d'opportunités pour les entreprises françaises, que ce soit par les prestations d'ingénierie mais aussi la vente d'équipements.

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

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

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

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

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

SE de Bakou

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

SE de Tbilissi

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

CADRE & DONNÉES SUR LA TURQUIE



Superficie : 779 452 km²

Population : 83 614 362 (2020)

Régime politique : Régime présidentiel

Parti au pouvoir : AKP

Président de la République : M. Recep Tayyip Erdoğan

Vice-président de la République : M. Fuat Oktay

Président du Parlement : M. Mustafa Şentop

Ministre du Trésor et des Finances : M. Lütü Elvan

Ministre du Commerce : M. Mehmet Muş

Monnaie : livre turque (TRY)

Au 01/07/2021 :

1 USD = 8,6924 TRY

1 EUR = 10,3074 TRY

Taux d'inflation annuel : 16,5% (prévision FMI 2021)

Dette publique : 39,5% du PIB (2020)

Importations : 219,5 Mds USD (2020)

Exportations : 169,6 Mds USD (2020)

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

 GÉORGIE	Superficie : 69 700 km² Population : 3 716 900 (2020) Régime politique : République unitaire Parti au pouvoir : Parti du Rêve Président de la République : Mme. Salomé Zourabichvili Premier ministre : M. Irakli Garibashvili Ministre des Finances : M. Lasha Khutsishvili Ministre de l'Économie : M. Natela Turnava Monnaie : Lari (GEL) Au 01/07/2021 : 1 USD = 3,1659 GEL 1 EUR = 3,7639 GEL Taux d'inflation annuel : 5% (prévision FMI pour 2021) Dette publique : 60,7% du PIB (2020) Solde commercial : -4,7 Mds USD (2020)
 AZERBAÏDJAN	Superficie : 86 600 km² Population : 9 981 500 (2019) Régime politique : République présidentielle Parti au pouvoir : Parti du Nouvel Azerbaïdjan Président de la République : M. Ilham Aliyev Premier ministre : M. Ali Asadov Ministre des Finances : M. Samir Sharifov Monnaie : Manat azerbaïdjanais (AZN) Au 01/07/2021 : 1 USD = 1,7000 AZN 1 EUR = 2,0142 AZN Taux d'inflation annuel : 3,5% (prévision du FMI pour 2021) Dette publique : 30,9% du PIB (prévision du FMI pour 2021) Solde commercial : +3 Mds USD (2020)
 TURKMÉNISTAN	Superficie : 491 210 km² Population : 5 850 908 (2018) Régime politique : Présidentiel Parti au pouvoir : Parti démocratique du Turkménistan Président de la République : M. Gurbangouli Berdimoukhamedov Président du cabinet des Ministres : M. Gurbangouli Berdimoukhamedov Ministre des Finances et de l'Économie : M. Ezizgeldi Annamuhamedov Monnaie : Manat Turkmène (TMT) Au 01/07/2021 : 1 USD = 3,5000 TMT 1 EUR = 4,1475 TMT Taux d'inflation annuel : 8% (prévision du FMI pour 2021) Dette publique : 26% du PIB (prévision du FMI pour 2021) Solde commercial : +7,2 Mds USD (estimation du FMI pour 2019)

La direction générale du Trésor est présente dans plus de 100 pays à travers ses Services économiques.

Pour en savoir plus sur ses missions et ses implantations : www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international

Responsable de la publication : Daniel Gallissaires

Rédacteurs : Ahmet Aydogdu, Nicolas Bic, Thierry Borel, François-Henri Cloarec, Berat Durmus, Hedi Ghilas, Maxime Jebali, Tülin Keyik, Elodie Laugier, Bozkurt Ozserezli, Théophile Pastré, Achille Peter, Louis Toulorge et François Viel.

Pour s'abonner : ankara@dgtresor.gouv.fr

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