

LUMIÈRES TURQUOISES

Turquie, Azerbaïdjan, Géorgie, Turkménistan

Une publication du SER d'Ankara
Mai 2024

SOMMAIRE

Turquie – Commerce extérieur 2023 :
Réduction du déficit commercial en
2023, en lien avec la baisse des prix de
l'énergie2

**Turquie – Renforcement des liens
économiques avec l'Afrique**6

Turquie – Commerce bilatéral 2023 :
Niveau record des échanges de biens, 1^{er}
excédent français depuis 2015.....12

**Azerbaïdjan – Un budget dans la
continuité du précédent**.....15

**Azerbaïdjan/Turkménistan – Le corridor
médian, d'une rive à l'autre de la
Caspienne**.....17

**Azerbaïdjan – Les liens économiques
avec les Emirats arabes unis se
renforcent**.....20

Géorgie – Mission Article IV du FMI.....22

EDITORIAL

Ce numéro des Lumières turquoises revient sur plusieurs faits marquants des économies de la Turquie, de l'Azerbaïdjan, de la Géorgie et du Turkménistan.

Au 1^{er} trimestre de 2024 ont été publiées les données commerciales de la Turquie pour 2023 : en dépit d'un effet marqué des séismes sur la structure des ventes turques, les échanges commerciaux ont atteint leur plus haut niveau historique, portés en particulier par le dynamisme du secteur de l'automobile (p.2). L'organisation à Istanbul du 4^e forum économique et commercial entre la Turquie et l'Afrique a été l'occasion pour le SER de revenir sur la relation économique qu'entretiennent la Turquie et les pays africains et en particulier sur les échanges commerciaux qui enregistrent chaque année de nouveaux records (p.6). Le commerce bilatéral France – Turquie a lui aussi atteint un nouveau record en 2023 et la France a enregistré son 1^{er} excédent commercial depuis 2015 avec la Turquie (p.12).

En Azerbaïdjan, le budget pour 2024 s'inscrit dans le sillage du précédent: côté dépenses, la part belle est faite aux secteurs de la défense, de la sécurité, ainsi qu'à la reconstruction des territoires recouverts; côté recettes, le budget reste dominé par les hydrocarbures (p.15). Pour les années à venir, l'insertion de l'Azerbaïdjan dans les routes commerciales d'Asie centrale - notamment au travers du Corridor médian avec le Turkménistan (p.17) - et la sortie de la dépendance aux hydrocarbures via l'investissement dans les « énergies vertes » - à l'image des accords signés avec les Emirats arabes unis dans le cadre du renforcement de la relation bilatérale (p.20) - figurent parmi les priorités nationales.

Au 1^{er} trimestre de 2024, une délégation du FMI s'est rendue en Géorgie afin de mener des consultations relatives à l'article IV. Si les conclusions de la mission sont globalement positives, le Fonds a appelé le gouvernement à maintenir une politique macroéconomique prudente et à mettre en œuvre les réformes structurelles nécessaires (p.22).

Turquie – Commerce extérieur : réduction du déficit commercial en 2023, en lien avec la baisse des prix de l'énergie

Selon les données des douanes turques, les échanges commerciaux de la Turquie ont atteint leur plus haut niveau historique en 2023 (617,8 Mds USD), après le record enregistré en 2022 (617,2 Mds USD). Les exportations s'inscrivent en légère hausse (+0,7 % en g.a à 255,9 Mds USD), portées par les ventes de biens d'équipement (+10,3 % en g.a. à 38,9 Mds USD ; soit une contribution de 1,4 pp à la croissance) et de l'industrie automobile (+16,2 % en g.a. à 28,5 Mds USD ; contribution de 1,6 pp). Les importations enregistrent quant à elles leur 1^{er} recul en quatre ans (-0,3 % en g.a. à 362,0 Mds USD), en lien avec la contraction en valeur des achats énergétiques (-27,8 % en g.a. à 79,6 Mds USD ; contribution de -8,5 pp à la croissance) et du recul des achats des industries métallurgiques (-7,9 % en g.a. à 38,0 Mds USD ; qui expliquent -0,9 pp de la baisse), malgré la forte hausse des achats de véhicules (+68,5 % à 33,8 Mds USD ; contribution de 3,8 %). Conséquence du rééquilibrage des échanges, le déficit commercial de la Turquie s'est réduit à 106,2 Mds USD, soit une baisse de 2,8 % par rapport à 2022.

Après le record de 2022, les exportations enregistrent une légère progression (+0,7 % à 255,9 Mds USD)

Les séismes ont eu effet sur la structure des exportations turques, qui demeurent diversifiées

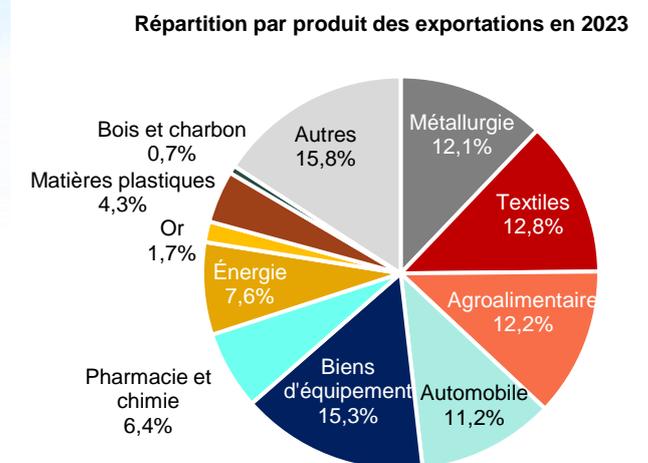
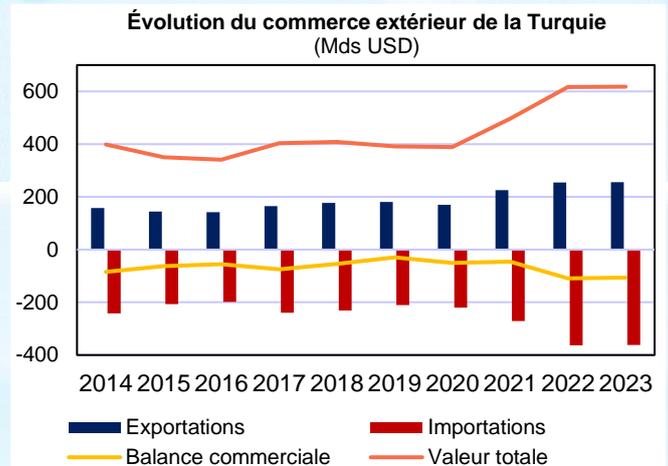
En 2023, la croissance des exportations a ralenti : +0,7 % en g.a. (après +12,8 % en 2022) ; elles ont cependant atteint un nouveau niveau historique à 255,9 Mds USD, après le record de 2022 (254,0 Mds USD en 2022).

- Les ventes de biens d'équipement dominent les exportations turques : +10,3 % à 38,9 Mds USD et deviennent le 1^{er} poste d'exportations du pays, en contribuant à hauteur de 1,4 pp à leur croissance.

- Les exportations de l'industrie textile se contractent de 7,3 % à 32,6 Mds USD (contribution de -1,0 pp) : le secteur gravement pénalisé par les séismes du 6 février constitue néanmoins le 2^e poste d'exportations de la Turquie. L'industrie textile fragilisée, fait également face à la dégradation de sa compétitivité, conséquence du différentiel de prix de l'énergie entre la Turquie et les pays producteurs d'Asie du sud et de la hausse des coûts de production du secteur (les hausses successives du salaire minimum depuis 2021 ont fragilisé la compétitivité du secteur. Entre le 1^{er} janvier 2022 et le 1^{er} janvier 2023, le salaire minimum est passé de 281 EUR à 426 EUR, soit une hausse de 51,6 % en un an).

- Les ventes des industries agroalimentaires progressent de 3,5 % par rapport à 2022 et atteignent 31,1 Mds USD (contribution de 0,4 pp). En dépit des destructions causées par les séismes du 6 février, la production des grandes cultures a progressé en 2023 (+11,4 % pour les volumes de blé, + 5,9 % pour le maïs et +8,2 % pour l'orge) et le secteur devient le 3^e poste d'exportations de la Turquie.

- Les exportations de produits métallurgiques et métalliques enregistrent la baisse la plus importante : -20,1 % en g.a. à 30,8 Mds USD. Le poste qui traditionnellement dominait les exportations turques chute en 4^e position et contribue à hauteur de -3,0 pp à l'évolution des ventes. Depuis les séismes du 6 février, la reprise du secteur concentré dans les régions de Sud-Est (les régions sinistrées concentraient un tiers de la production nationale d'acier brut) est restée conditionnée au rétablissement des infrastructures de la région (notamment du port d'Iskenderum par lequel transite les



Contributions à la croissance des principaux postes d'exportations	
Biens d'équipement (38,9 Mds USD)	+1,4 %
Textiles (32,6 Mds USD)	-1,0 %
Agroalimentaire (31,1 Mds USD)	+0,4 %
Métallurgie (30,8 Mds USD)	-3,0 %
Automobile (28,5 Mds USD)	+1,6 %
Énergie (19,3 Mds USD)	-0,1 %
Pharmacie et chimie (16,4 Mds USD)	-0,3 %
Matière plastiques (10,9 Mds USD)	-0,1 %
Or (4,3 Mds USD)	+1,3 %
Bois (1,7 Mds USD)	0,0 %

intrants du secteur, à l'arrêt pendant au moins 6 mois, d'après l'Association des producteurs d'acier) et la demande intérieure a été stimulée par les besoins de la reconstruction.

Les ventes vers les principaux clients de la Turquie se contractent, mais l'UE reste de loin 1^{er} client

Les exportations vers les quatre principaux clients de la Turquie sont orientées à la baisse : -0,2 % en g.a. à 21,1 Mds USD pour l'Allemagne ; -12,1 % à 14,8 Mds USD pour les Etats-Unis ; -6,9 % à 12,8 Mds USD pour l'Irak ; -4,0 % à 12,5 Mds USD pour le Royaume-Uni.

Les ventes vers l'Union européenne – de loin le 1^{er} partenaire commercial de la Turquie avec 40,8 % des exportations – ont progressé de 1,3 % à 104,3 Mds USD ; en particulier grâce au dynamisme des ventes vers la France (+7,9 % à 10,3 Mds USD), l'Espagne (+1,4 % à 9,8 Mds USD) et la Pologne (+9,9 % à 6,0 Mds USD).

- **L'Allemagne est le 1^{er} client de la Turquie (-0,2 % à 21,1 Mds USD)**, la légère contraction des ventes s'explique par le recul des exportations des secteurs concentrés dans les régions sinistrées par les séismes : les exportations des industries textile et métallurgique chutent ainsi respectivement de 12,5 % et 11,1 % en g.a.

- **L'Italie conserve sa place de client privilégié de la Turquie et demeure son 2^e client européen (5^e client mondial)** et ce, en dépit d'un ralentissement marqué des ventes turques depuis 2020 (+0,0 % à 12,4 Mds USD en 2023, après +7,6 % en 2022 et +41,9 % en 2021).

- **La France devient le 3^e récipiendaire européen des ventes turques (devant l'Espagne) et conserve sa place de 7^e client mondial : les exportations turques y progressent de 7,9 % à 10,3 Mds USD.** En 2023, selon les douanes turques, la valeur du commerce France-Turquie a augmenté de 15,3 % en g.a. et pour la 1^{ère} fois depuis 2018, la France dégage avec la Turquie un excédent commercial (+1,3 Md USD).

Les exportations vers la Russie ont continué leur progression : +16,9 % à 10,9 Mds USD (cf. focus sur le commerce Turquie-Russie).

Les ventes vers Israël se sont contractées de 22,8 % à 5,4 Mds USD et Israël est devenu le 13^e client de la Turquie (-3 places en un an). En dépit des annonces du ministre du Commerce, qui liaient la baisse des ventes turques au conflit à Gaza, la contraction du commerce bilatéral était déjà amorcée avant octobre 2023.

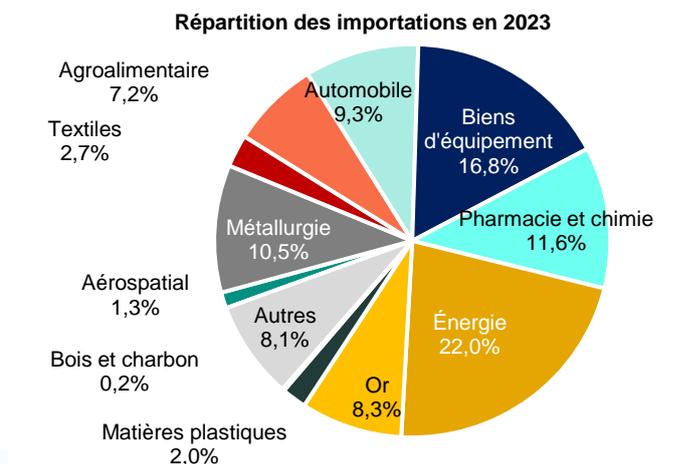
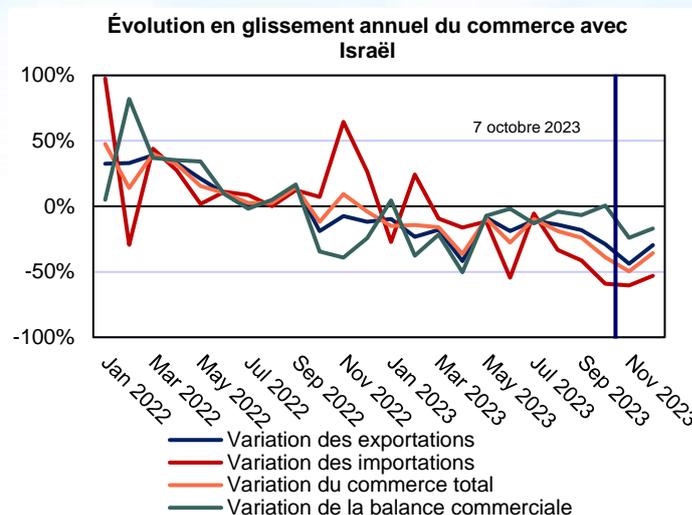
Les importations enregistrent leur premier recul en quatre ans (-0,3 % à 362,0 Mds USD)

Les importations turques sont toujours dominées par les hydrocarbures

En 2023, les importations ont atteint 362,0 Mds USD, en baisse de 0,3 % par rapport à 2022 ; elles demeurent largement dominées par les achats d'hydrocarbures.

- **Les importations de produits énergétiques se sont contractées de 27,8 % en g.a. à 79,6 Mds USD et ont contribué à hauteur de -8,5 pp à la contraction des achats** : bien qu'en baisse, les achats d'hydrocarbures continuent de dominer la structure des importations et en représentent 22,0 %. La conjoncture favorable des prix de

Principaux clients de la Turquie				
Exportations (Mds USD)	2022	2023	Évolution (%)	Part (%)
Allemagne	21,3	21,1	-0,2 %	8,2 %
États-Unis	16,9	14,8	-12,1 %	5,8 %
Irak	13,7	12,8	-6,9 %	5,0 %
Royaume-Uni	13,0	12,5	-4,0 %	4,9 %
Italie	12,4	12,4	0,0 %	4,8 %
Russie	9,3	10,9	+16,9 %	4,3 %
France	9,5	10,3	+7,9 %	4,0 %
Espagne	9,6	9,8	+1,3 %	3,8 %
EAU	5,3	8,6	+63,8 %	3,4 %
Pays-Bas	8,0	7,9	-1,8 %	3,1 %



l'énergie¹ est à l'origine de la moindre contribution du poste à la facture des importations, tandis que les volumes importés s'inscrivent en hausse (+4,2 % en g.a. à 143,0 Mt).

- **Les achats de biens d'équipement ont progressé de 22,7 % en g.a. à 60,7 Mds USD** : ils contribuent à hauteur de 3,1 pp à la croissance des importations et constituent le 2^e poste d'approvisionnements extérieurs.

- **Les importations de produits pharmaceutiques et chimiques ont chuté de 12,8 % à 42,2 Mds USD** (contribution de -1,7 pp) : d'une part, les prix unitaires des achats de produits chimiques organiques, de produits pharmaceutiques et d'engrais se réduisent, d'autre part, les importations de produits chimiques non-organiques se contractent en volume, possible conséquence du ralentissement de l'activité des industries textiles et métallurgiques depuis les séismes du 6 février.

- **Les achats de produits métallurgiques et métalliques se sont inscrits en baisse de 7,9 % à 38,0 Mds USD** (contribution de -0,9 pp), principalement en raison d'un effet prix², les volumes d'acier brut importés ayant augmenté en raison des besoins engendrés par la reconstruction.

- **Les achats de l'industrie automobile ont enregistré la plus forte hausse : +68,5 % à 33,8 Mds USD (contribution de 3,8 pp)**. Cette progression s'explique par le contexte de forte inflation (64,8 % en décembre) qui pousse les ménages à s'équiper en biens durables.

Contributions à la croissance des principaux postes d'exportations	
Énergie (79,6 Mds USD)	-8,5 %
Biens d'équipement (60,7 Mds USD)	+3,1 %
Pharmacie et chimie (42,2 Mds USD)	-1,7 %
Métallurgie (38,0 Mds USD)	-0,9 %
Automobile (33,8 Mds USD)	+3,8 %
Or (30,0 Mds USD)	+2,6 %
Agroalimentaire (26,2 Mds USD)	-0,3 %
Textiles (9,6 Mds USD)	0,0 %
Matière plastiques (7,3 Mds USD)	0,1 %
Aérospatial (4,7 Mds USD)	0,3 %

La Russie conserve son rang de principal fournisseur de la Turquie

En 2023, les achats en provenance des trois principaux fournisseurs de la Turquie : la Russie, la Chine et l'Allemagne, ont concentré à eux seuls 33,0 % des importations turques.

- **La Russie a fourni 45,6 Mds USD de biens à la Turquie, en recul de 22,3 % par rapport à 2022** (cf. focus).

- **Les achats en provenance de Chine ont progressé de 9,1 % à 45,0 Mds USD** : la Chine demeure le 2^e fournisseur de la Turquie et concentre 12,4 % des importations en 2023.

- **Les importations de biens allemands ont augmenté de 19,5 % à 28,7 Mds USD** : les achats ont principalement été portés par les importations de l'industrie automobile (+67,1 % à 7,6 Mds USD).

- **Les achats en provenance de Suisse ont continué leur progression (+29,8 % à 19,9 Mds USD)** : la Suisse conserve ainsi sa place d'exportateur privilégié en Turquie, notamment grâce au dynamisme de ses ventes d'or qui composent 87,6 % des ventes (+30,42 % à 17,4 Mds USD). En dépit des mesures prises par le gouvernement pour limiter les importations d'or³, les achats d'or - considéré comme valeur refuge

en période d'inflation et d'instabilité monétaire - ont continué leur progression en 2023.

- **La France a été le 7^e fournisseur de la Turquie : en hausse de 22,7 % les importations s'élèvent à 11,6 Mds USD**, en particulier, grâce à la bonne orientation de nos ventes de l'industrie automobile (+109,6 % à 2,6 Mds USD).

Principaux fournisseurs de la Turquie				
Importations (Mds USD)	2022	2023	Évolution (%)	Part (%)
Russie	58,7	45,6	-22,3 %	12,6 %
Chine	41,3	45,0	+9,1 %	12,4 %
Allemagne	24,0	28,7	+19,5 %	7,9 %
Suisse	15,3	19,9	+29,8 %	5,5 %
États-Unis	15,2	15,8	+3,8 %	4,4 %
Italie	14,1	15,0	+6,7 %	4,1 %
France	9,4	11,6	+22,7 %	3,2 %
EAU	4,5	11,5	+158,3 %	3,2 %
Espagne	7,0	9,5	+35,5 %	2,6 %
Corée du Sud	9,0	9,5	+5,5 %	2,6 %

¹ Prix moyen du pétrole brut à 80,8 USD/baril en 2023, contre 97,1 USD/baril en 2022. De même l'indice des prix du gaz (2010 = base 100) chute à 102,9 % en 2023 après avoir atteint 281,6 % en 2022.

² D'après les professionnels du secteur, la demande mondiale de produits métallurgique était faible au S1 2023, puis au S2, en lien avec la baisse des prix de l'énergie, la production du secteur a augmenté.

³ Suspension partielle des importations à la suite des séismes et introduction d'une taxe supplémentaire de 20 % à l'importation d'or en août 2023.

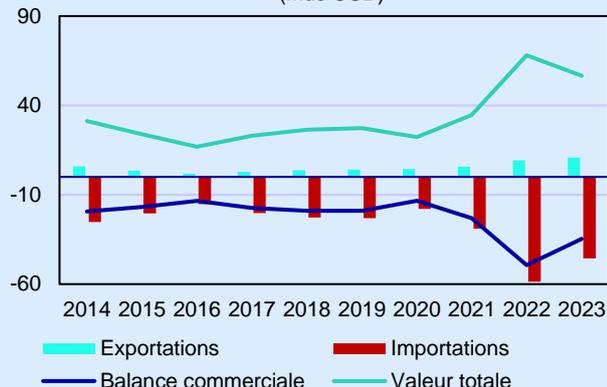
Focus : Les échanges entre la Turquie et la Russie baissent mais la Russie reste le 1^{er} fournisseur de la Turquie

En 2023, les échanges avec la Russie - 1^{er} partenaire commercial de la Turquie depuis 2022 - se sont contractés de 16,9 % à 56,5 Mds USD*, principalement en raison d'un effet de base après le niveau record atteint par les importations turques portées par la flambée des prix de l'énergie en 2022 (à 58,7 Mds USD, pour une valeur totale du commerce à 68,1 Mds USD). Si les importations sont en recul de 22,3 % à 45,6 Mds USD, les exportations continuent leur progression (+16,9 % à 10,9 Mds USD). Ainsi, en raison du rééquilibrage des échanges, le solde de la balance commerciale bilatérale vis-à-vis de la Turquie, structurellement déficitaire, s'améliore en 2023 passant à 56,3 Mds USD après 68,1 Mds USD en 2022. 1^{er} fournisseur de la Turquie depuis 2022, la part de marché de la Russie se contracte à 12,6 % en 2023 (16,2 % en 2022), tandis que la part des ventes turques perçue par la Russie augmente à 4,3 % (3,7 % en 2022). La Russie devient ainsi le 6^e client de la Turquie, devant la France et l'Espagne.

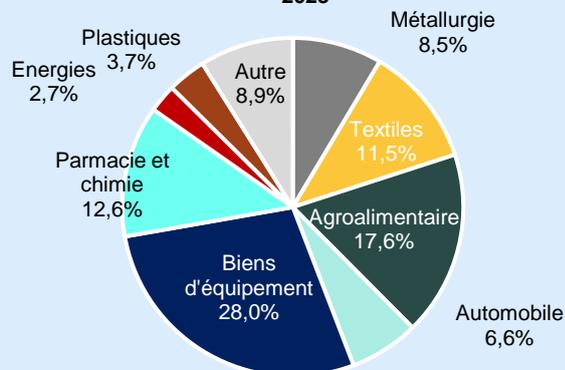
En 2023, la hausse des exportations a été portée par (i) la progression des ventes de biens d'équipement (+43,7 % à 3,1 Mds USD) dont la part dans les exportations est passée de 22,8 % à 28,0 % en 2023, (ii) le dynamisme de l'industrie textile (+33,4 % à 1,3 Mds USD), ainsi que par (iii) l'augmentation des ventes de l'industrie automobile (+45,8 % à 720 MUSD).

Composée à 66,6 % d'hydrocarbures, les importations turques de produits russes sont particulièrement sensibles à l'évolution prix de l'énergie : en 2023, la Turquie conserve sa place de 3^e importateur d'hydrocarbures russes et l'augmentation des achats (+56,1 % à 46,3 Mt) et les rabais appliqués par la Russie sur le pétrole et les produits raffinés*** ont réduit la facture énergétique turque (-27,8 % à 30,4 Mds USD). Le poste hydrocarbure explique ainsi à lui seul 19,9 % de la baisse des importations de produits russes. Les volumes importés ne se sont cependant pas contractés et la part de marché de la Russie en Turquie a augmenté (d'après les données de l'autorité de régulation de l'énergie, EPDK) : en 2023, les importations de pétrole russe ont augmenté de 29,3 % à 25,0 Mt, les achats de gaz naturel ont progressé de 16,7 % à 25,2 Mds Stm3 et les importations de gaz de pétrole liquéfié ont augmenté de 116,0 % à 656 392,8 tonnes.

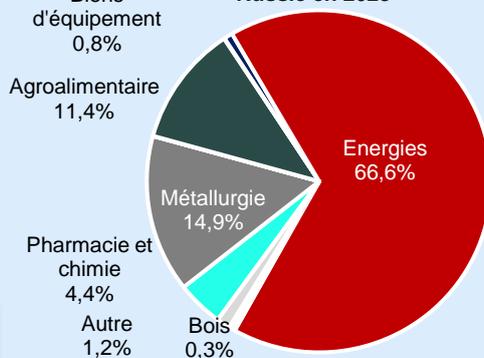
Évolution du commerce avec la Russie (Mds USD)



Répartition des exportations vers la Russie en 2023



Répartition des importations en provenance de Russie en 2023



Importations énergétiques en volumes	Pétrole (Mt)		Gaz naturel (Mds Sm3)		GNL (Tonnes)	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023
En provenance de Russie	19,3	25,0	21,6	25,2	303 868	656 393
Totales	47,4	49,0	54,7	50,5	3 205 105	3 893 751
Part des achats de biens russes	40,8 %	51,0 %	39,5 %	49,9 %	9,5 %	16,9 %

* A noter que le poste « pays non identifié » demeure le 3^e contributeur aux importations turques. Bien qu'en baisse de 28,7 % à 24,5 Mds USD, une part de ces achats peuvent traduire une importance encore plus prononcée des échanges avec la Russie.

** Côté russe, les dernières données disponibles datent de 2021.

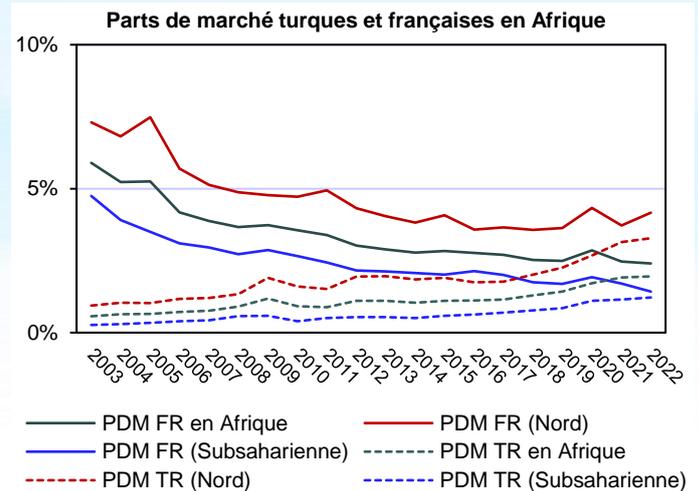
*** D'après l'étude de Reuters, l'augmentation des importations d'hydrocarbures russes et les prix réduits appliqués par la Russie auraient permis à la Turquie d'économiser 2 Mds USD sur ses factures énergétiques en 2023.

Turquie – Renforcement des liens économiques avec l'Afrique

Dès 1998, à l'occasion de la publication du 1^{er} plan d'action pour l'Afrique, les relations turco-africaines, jusqu'alors limitées aux États du Nord commencent à s'étendre au reste du continent. Toutefois, c'est l'arrivée au pouvoir de l'AKP de R.T. Erdoğan en 2002, puis la proclamation de « l'Année Afrique » trois ans plus tard, qui représentent le point de pivot à partir duquel l'Afrique dans la globalité revêt un intérêt majeur pour les autorités turques. Dès lors, les relations s'institutionnalisent : la Turquie devient membre observateur de l'Union africaine (UA) en 2008, actionnaire de la Banque africaine de développement en 2013 et le 1^{er} sommet Turquie-Afrique est organisé à Istanbul en 2008. Côté turc, l'intérêt est motivé par le potentiel commercial et démographique de l'Afrique. Tandis que, côté africain, la Turquie représente un partenaire alternatif et bon marché.

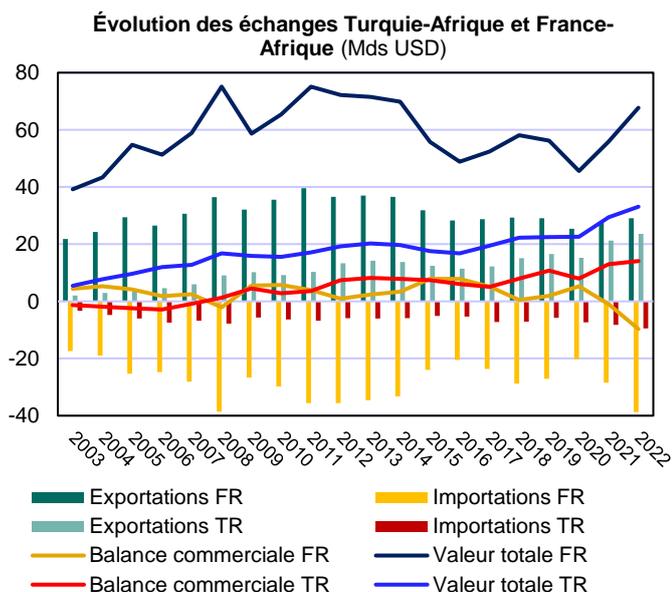
Des échanges commerciaux très dynamiques depuis 20 ans, avec un record atteint en 2022

Entre 2003 et 2022, le commerce entre la Turquie et l'Afrique a considérablement augmenté passant de 5,5 Mds USD à 33,1 Mds USD. Cette forte progression s'explique par la hausse des exportations de la Turquie (x11,2 sur la période à 23,6 Mds USD) et, dans une moindre mesure, de ses importations (x2,8 à 9,5 Mds USD). La balance commerciale turque est excédentaire depuis 2008, en lien notamment avec le plan de diversification des sources d'approvisionnement en hydrocarbures (en particulier la substitution des importations en provenance de Libye par d'autres en provenance de Russie à partir de 2007¹) : elle est ainsi passée de -0,8 Md USD en 2007 à 14,1 Mds USD en 2022. La part de l'Afrique dans les exportations turques a fortement augmenté en 20 ans (de 4,5 % à 9,3 % du total), tandis que la part de marché de la Turquie en Afrique est passée de 0,4 % en 2003 à 1,7 % en 2022 ; à titre de comparaison, la part de marché de la France est passée de 4,3 % en 2004 à 2,1 % en 2022. La Turquie dispose d'accords de libre-échange avec quatre pays africains.

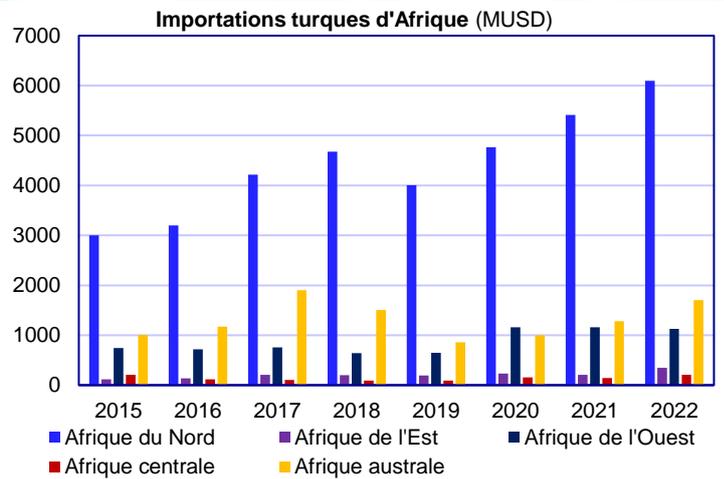
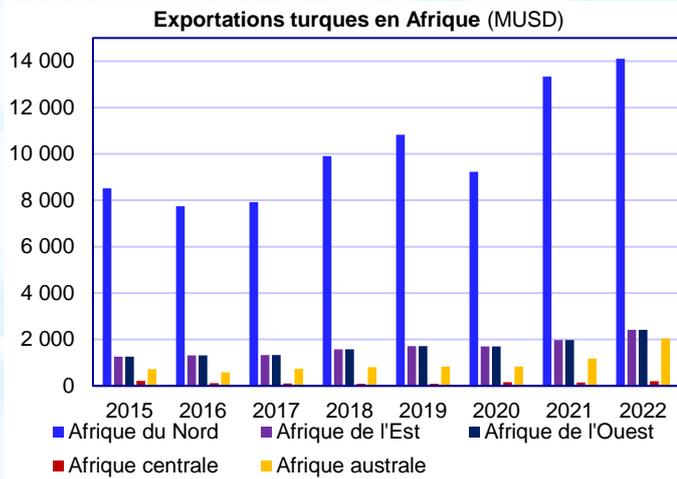


Accords de libre échange		
Pays	Signature	Entrée en vigueur
Maroc	2004	2006
Tunisie	2004	2005
Egypte	2005	2007
Maurice	2011	2013
Soudan	2017	Ratification bloquée au Parlement
Mauritanie	Négociations en cours (arrangement commercial préférentiel)	
Cameroun	Négociations en cours (un accord de libre d'échange)	

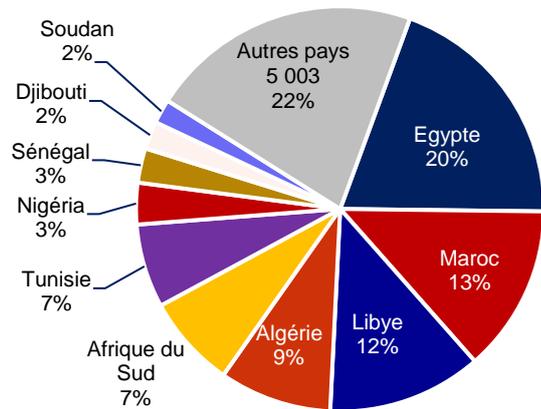
Les principaux partenaires commerciaux de la Turquie sont les pays d'Afrique du Nord (64,1% des importations et 59,7 % des exportations), aux premiers rangs desquels l'Égypte (7,1 Mds USD en 2022), le Maroc (4,1 Mds USD), la Libye (3,6 Mds USD) et l'Algérie (3,4 Mds USD). En Afrique subsaharienne, les principaux partenaires sont l'Afrique du Sud (5^e partenaire en 2022 à 3,3 Mds USD), le Nigéria (7^e à 869 MUSD) et la Côte d'Ivoire (8^e à 733 MUSD). En termes de biens échangés, les produits métallurgiques représentent 20,5 % des ventes turques en 2022, les produits agroalimentaires 18,5 % et les biens d'équipements 17,0 %. L'énergie représente quant à elle 27,6 % des achats turcs ; la pharmacie avec 18,3 % et l'agroalimentaire avec 17,2 % sont les autres grands postes d'achat de la Turquie.



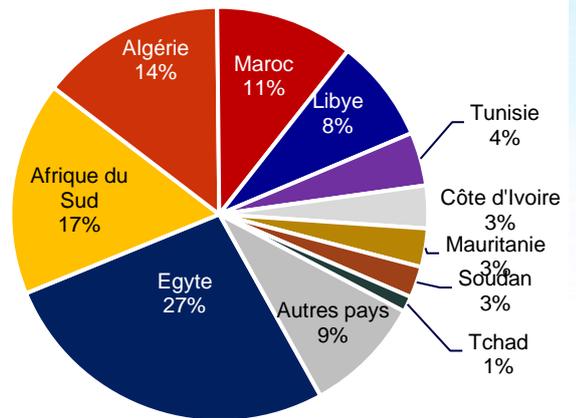
¹ En 2004, 17,6 % des importations énergétiques turques provenaient d'Afrique alors que ce chiffre est tombé à 3,3 % en 2022, une baisse principalement attribuable à la substitution des importations d'hydrocarbures libyens par ceux en provenance de Russie.



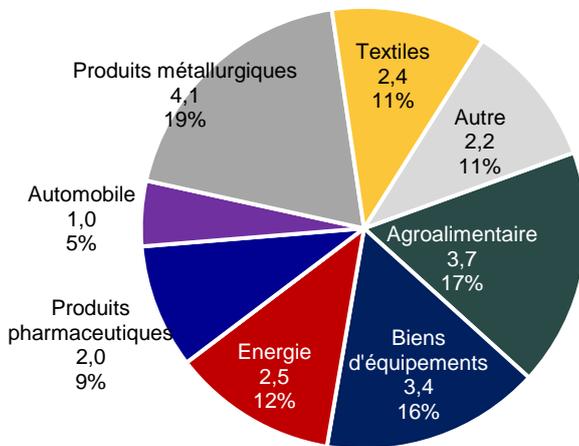
Destination des exportations turques (en 2022)



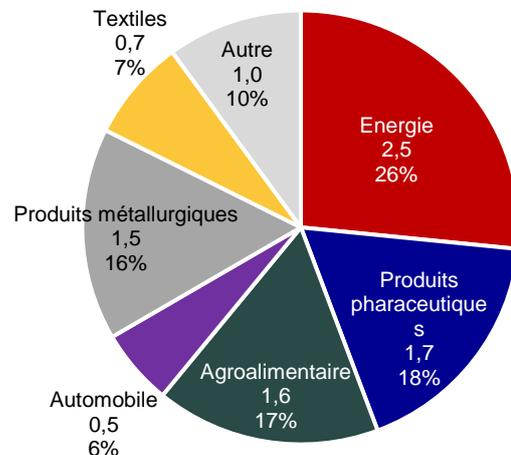
Origine des importations turques (en 2022)



Exportations turques (en 2022 Mds USD)



Importations turques (en 2022 MUSD)



Une présence renforcée des entreprises turques en Afrique

Entre 2005 et 2021, le stock d'IDE turcs en Afrique est passé de 86 MUSD à 2,0 Mds USD, principalement concentrés en Afrique du Nord (1,5 Md USD). Bien qu'en forte progression donc, il reste largement inférieur aux stocks français, britanniques ou américains (respectivement 56,9 Mds USD, 46,9 Mds USD et 44,8 Mds USD en 2021). Acteurs majeurs dans les secteurs de la métallurgie (usine Tosyalı en Algérie)¹, de la production d'électricité (Karpowership)², de

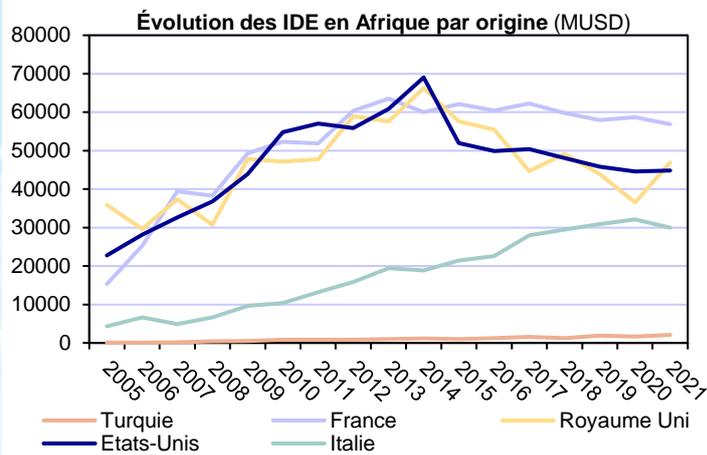
¹ Il s'agit de l'investissement à l'étranger turc le plus important (plus de 3,0 Mds EUR depuis 2013), ainsi que de la 1^{ère} usine mondiale en production de minerai de fer réduit

² Karpowership est un exploitant de centrales électriques flottantes et fournit notamment 60 % de l'électricité de la Gambie, 23 % au Ghana, 100 % en Guinée-Bissau, 7,5 % en Côte d'Ivoire, 10 % au Mozambique, ou encore 15 % au Sénégal.

l'habillement (Lc Waikiki, Koton, Defacto), ou encore de la distribution (627 magasins BIM au Maroc et 311 en Egypte), les entreprises turques sont aussi présentes dans les secteurs de l'automobile¹, de l'hygiène² et du béton³. Si la plupart des investissements restent concentrés au Nord⁴, la Turquie développe ses relations avec la Corne de l'Afrique, à l'image du projet de ZES⁵ de Naivasha au Kenya⁶.

Par ailleurs, en Afrique, les géants de la construction turcs remportent des contrats importants : entre 1972 et 2023, les constructeurs turcs ont réalisé plus de 1 854 projets d'infrastructure pour une valeur totale de 85,4 Mds USD ; en 2021, les projets turcs entrepris en Afrique représentaient ainsi 17,8 % du total turc à l'international. Parmi les projets

les plus emblématiques, citons la ligne de chemin de fer Dar es Dalaam-Morogoro par Yapı Merkezi (1,9 Md USD) ou la construction de l'aéroport Blaise-Diagne à Dakar (575 MEUR). Depuis 2013, la Turquie a remporté 18 appels d'offres Banque africaine de développement, pour une valeur totale de 210,5 MUSD. Si la part des appels d'offres remportés demeure relativement faible (0,6 % du total entre 2018 et 2022 pour un droit de vote de 0,4 %), elle atteint 3,1 % en 2021 en raison du projet d'aménagement de la plateforme de Nador West Med au Maroc dont le coût s'élève à 61,7 MUSD. La Turquie s'engage également pour le développement des pays les moins avancés à travers le FAD⁷ où elle participe à hauteur de 0,06 %.



Principales entreprises turques présentes en Afrique dans le secteur de la construction

▪ SUMMA

Summa est une entreprise de construction turque fondée en 1989 à Ankara. Présente dans 14 pays dans les secteurs de la construction et de l'énergie, elle fait partie depuis dix ans des 250 premières entreprises de construction à l'échelle mondiale. L'entreprise s'est implantée pour la première fois en Afrique en 2007 en Libye (construction du centre Burj Al Baher, des tours Burj Bulayla, de l'hôtel Radisson ou encore de l'hôtel Abu Nawas). A partir de 2015, l'entreprise étend ses activités en Afrique et notamment au Rwanda, au Congo, au Sénégal (Stade national du Sénégal et l'aéroport Blaise Diagne construit en collaboration avec l'entreprise turque Limak), au Niger (ministère de l'Economie, Aéroport de Diiori Hamani), au Bénin, au Sierra Leone et en Guinée équatoriale (centre commercial de Sipopo, centre de congrès de Sipopo).

▪ YAPI MERKEZI

Yapi Merkezi est une entreprise de construction turque fondée en 1965 à Istanbul. Elle fait partie des 250 principales entreprises de construction à l'échelle mondiale, dont elle est classée 58^e en 2022. L'entreprise a remporté de nombreux appels d'offre notamment pour la construction de lignes de chemin de fer en Afrique : en Tanzanie (ligne Dar es Salaam- Morogoro pour 1,9 Md USD), en Ethiopie (Ligne Awash-Weldia pour 1,7 Md USD), au Sénégal, en Algérie, au Maroc (Tramway de Casablanca) et au Soudan.

▪ ENKA

Fondée en 1957 à Istanbul, ENKA est une entreprise de construction turque. ENKA a signé 60 contrats de construction en Afrique dans des projets de construction d'infrastructures, de centrales électriques, des projets pétroliers, gaziers et pétrochimiques pour une valeur de 4,2 Mds USD dans quatorze pays. L'entreprise est présente en Libye (centrale électrique de Tripoli, Misrata, Ubari et Zuwentina, usines de désalinisation de Soussa, Derna, Zawia et Zuara), en Algérie (barrage d'Oued Athmania) et au Gabon (complexe musée-mosquée de Libreville).

▪ RÖNESANS

Rönesans est une entreprise turque fondée en 1993 opérant dans les secteurs de la construction, de l'immobilier, de la santé, de l'énergie et de la pétrochimie. L'entreprise est présente dans 30 pays. Elle se classe à la 24^e place dans le classement des 250 premiers constructeurs mondiaux et est la première entreprise turque. L'entreprise est présente en Afrique et a par exemple construit la Cour des Comptes libyenne, l'Université de Tripoli, ainsi que cinq aéroports libyens. Elle développe également ses activités au Nigéria (construction de l'hôtel Sheraton), au Gabon (projet immobilier de Agondje), en Guinée et en Algérie.

¹ L'usine Martur Fompak a été inaugurée à Tanger en 2022, pour un investissement de 35,6 MUSD, générant 1 150 emplois.

² L'usine Eczacıbaşı à Casablanca est spécialisée dans la production de papier tissu, pour un investissement de 25 MUSD. Le groupe Hayat Holding emploie 1 500 personnes en Egypte au travers de ses 5 usines, construites avec un investissement de 500 MUSD.

³ L'usine de béton du groupe Karanfil en Libye a été construite pour un investissement de 10 MUSD.

⁴ En Algérie, 1 150 entreprises turques sont implantées et emploient jusqu'à 30 000 personnes. Plus de 150 entreprises turques sont actives au Maroc et 790 entreprises turques sont présentes en Egypte.

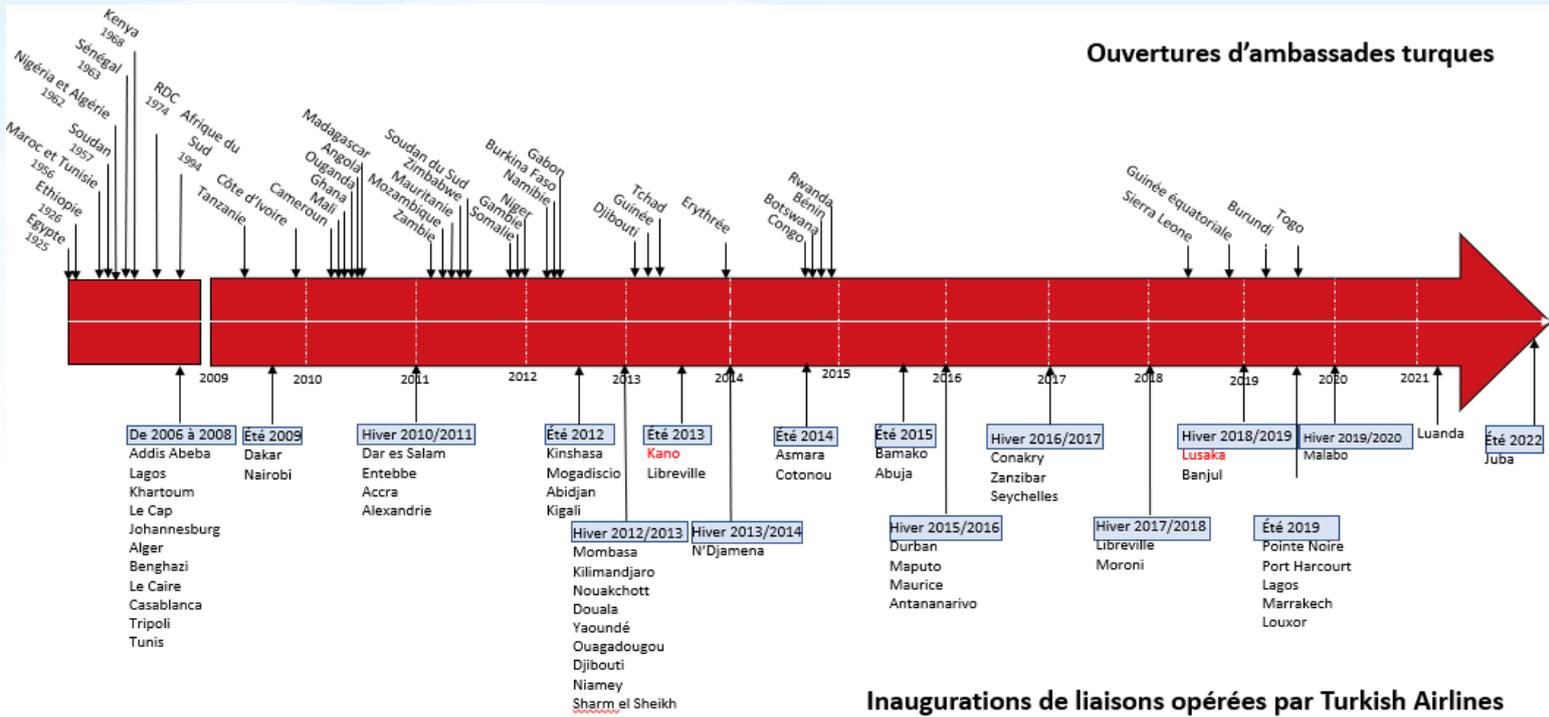
⁵ Zone économique spéciale.

⁶ Avec la construction de six usines (de céramique) pour un investissement de 760 MUSD et la création de 2 860 emplois locaux.

⁷ Fonds africain de développement. Le FAD fournit aux pays les moins avancés des dons et des prêts concessionnels pour soutenir la mise en œuvre de projets et de programmes qui favorisent la réduction de la pauvreté et le développement économique.

Un renforcement des relations diplomatiques... et des connexions aériennes

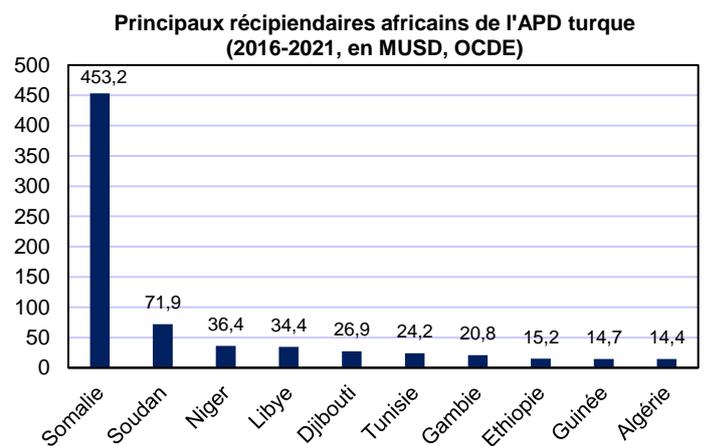
A partir de 2008, depuis l'organisation du 1^{er} sommet Turquie – Afrique, Ankara, nouvellement membre de l'Union Africaine a défini son rôle en Afrique en trois temps : le gouvernement a multiplié l'ouverture d'ambassades turques dans les pays africains, dont le nombre est passé de 10 en 2008 à 44 en 2023, faisant de la Turquie le 4^e pays le plus représenté sur le continent, juste derrière la France¹. Le président Erdoğan est par ailleurs le chef d'Etat non-africain ayant effectué le plus de visites sur le continent (27 depuis 2003). L'ouverture d'ambassades turques est allée de pair avec l'ouverture de liaisons *Turkish Airlines*, compagnie étrangère aujourd'hui la plus présente (desserte de 62 aéroports dans 39 pays contre 16 aéroports dans 12 pays pour Air France)². La Turquie a ensuite encouragé l'ouverture de conseils d'affaires bilatéraux afin de développer les relations économiques et de favoriser l'implantation d'entreprises turques en Afrique³.



Inaugurations de liaisons opérées par Turkish Airlines

Une aide bilatérale au développement encore discrète...

L'agence turque de coopération et de coordination (TIKA) – principale agence turque pour l'APD – est présente dans 22 pays africains et y a mené plus de 7 000 projets. Les montants décaissés en Afrique, certes sous la forme de dons essentiellement, demeurent néanmoins minimes en comparaison à d'autres acteurs. Ainsi, seulement 1,3 % du soutien de TIKa est destiné à l'Afrique, ce qui a représenté 99,1 MUSD en 2021 (l'essentiel, soit 89,0 %, est attribué au Moyen-Orient). A titre de comparaison, l'APD française sur le continent a atteint 3,6 Mds USD la même année, dont 2,1 Mds USD sous forme de dons.



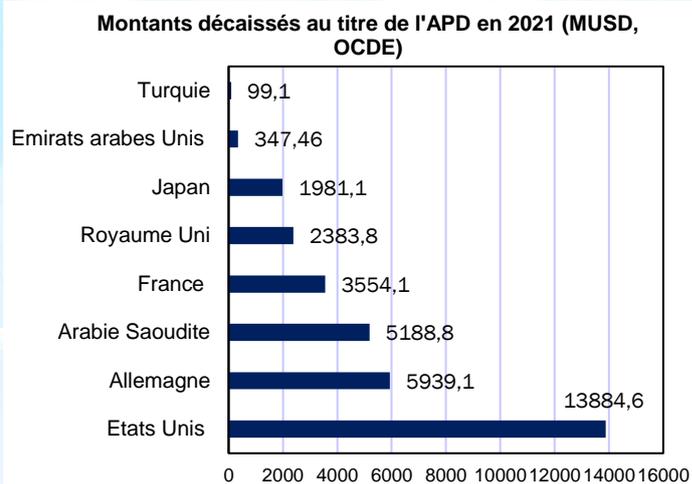
¹ Derrière les Etats-Unis, la Chine et la France. Le nombre d'ambassades de pays africains à Ankara est passé de 10 à 31 en 14 ans.

² Les données utilisées datent d'avant la pandémie de Covid-19, certaines liaisons ayant été suspendues.

³ La Turquie a signé des accords de coopération économique et commerciale avec 48 pays africains et des accords de promotion et de protection mutuelles des investissements avec 32 pays.

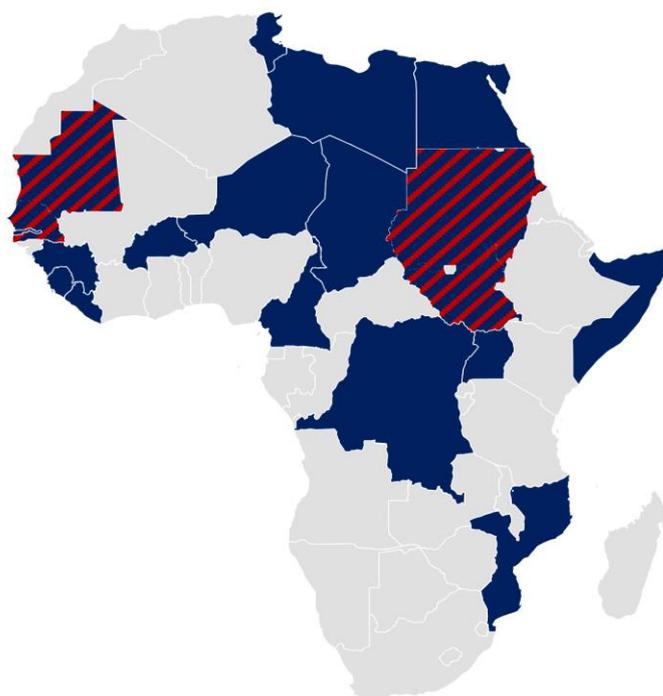
Destination de l'aide publique au développement turque (TIKA)		
Régions	Montant (MUSD)	Part
Moyen Orient	6 794,1	89,0%
Dont : Syrie	6 689,8	87,6%
Asie centrale et du Sud	138,3	1,8%
Afrique	99,1	1,3%
Europe	85,9	1,1%
Amérique Centrale et du Nord	19,1	0,3%
Asie de l'Est	7,03	0,1%
Amérique du Sud	2,43	0,0%
Océanie	0,61	0,0%
Hors régions	483,7	6,3%
TOTAL	7630,3	100,0%

Toutefois, la Turquie dispose d'agences et d'organisations non-officielles présentes sur place qui tentent de compenser la faiblesse des montants décaissés au titre de l'APD. Pour les premières, l'AFAD¹ et le Croissant rouge turc, dont les activités se concentrent dans les secteurs de la santé et de la gestion des crises, sont actives dans respectivement 19 et 4 pays africains. Pour les secondes, il s'agit principalement d'organisations religieuses, actives dans la fourniture d'aide humanitaire (soins de santé prodigués par des bénévoles turcs, distribution de nourriture pendant les semaines « saintes » ou financement d'orphelinats). La Turquie gère également trois hôpitaux à travers l'Afrique, au Niger (Niamey), au Soudan (Nyala) et en Somalie (Mogadiscio)².



Agences humanitaires turques présentes en Afrique

■ AFAD et Croissant rouge ■ AFAD



¹ L'autorité de gestion des catastrophes et des situations d'urgence.

² Ces trois hôpitaux sont exploités par le ministère turc de la Santé.

Focus : Entre recherche de complémentarité industrielle pour les pays du Maghreb et de débouchés pour les entreprises turques

En Algérie, le gouvernement cherche à attirer les entreprises turques, déjà solidement implantées et leaders dans certains secteurs. 1 500 entreprises turques seraient implantées dans le pays, employant jusqu'à 30 000 personnes. Selon le ministre algérien des Affaires étrangères, Ahmed Attaf. La Turquie serait même le premier investisseur étranger en Algérie, hors hydrocarbures. Les entreprises turques auraient répondu à 377 projets en Algérie d'une valeur 16,1 Mds USD. *Tosyalı Iron Steel Industry Algérie*, filiale algérienne de *Tosyalı holding*, spécialisée dans la métallurgie, se distingue par son leadership local et emploie à elle seule plus de 1 000 personnes. Il s'agit, par ailleurs, de la plus importante installation industrielle turque à l'étranger. L'Algérie cherche activement à attirer ces investissements venus de Turquie : en 2022, le président Tebboune a appelé les investisseurs turcs à exploiter 3 Mds d'hectares de terres identifiées pour l'agriculture. Plus important encore, la même année, la société algérienne *Sonatrach* et *Turkish Petroleum* ont établi une *Joint-Venture* afin de réaliser des explorations d'hydrocarbure *off-shore* communes, majoritairement au large de la côte algérienne. Il s'agirait d'une opération financièrement risquée pour le contribuable turc, répondant au besoin du pays de renouveler son contrat de long-terme auprès de l'Algérie pour la fourniture de GNL selon des termes favorables. Les investissements ne sont néanmoins pas à sens unique puisqu'en 2018, *Sonatrach* s'est associé à l'entreprise turque *Rönesans* pour créer un site de production de polypropylène en Turquie dans la région d'Adana pour un montant de 1,2 Md USD. Cette installation répond au déficit commercial turc dans le domaine de la chimie, notamment des intrants pour l'industrie textile.

Au Maroc, la présence turque, bien que plus restreinte, est très visible. Selon l'ancien ministre du Commerce turc, le stock d'IDE turc s'élevait à 306 MUSD en 2020 réparti entre 150 entreprises implantées dans le pays, soit moins de 2 % des IDE étrangers au Maroc. Ces investissements sont concentrés dans le secteur textile, la vente de détail, les cosmétiques et le papier hygiénique, ainsi que dans le BTP, notamment sur les grands projets d'infrastructures, à l'image de la construction du Tramway de Casablanca par *Yapi Merkezi*, de l'implantation de *Tekfen* ou encore de *Polisan*, qui produit au Maroc des matériaux de construction et des produits chimiques. Il existe également une modeste présence industrielle turque au Maroc portée par l'usine de papier hygiénique de l'entreprise *Eczacıbaşı* (105 MUSD investi depuis 2021, dont 65 MUSD en 2023) ou encore, par l'équipementier automobile *Martur Fompak International*. De plus, la concentration des investissements turcs dans le commerce de détail rend la présence turque particulièrement visible : les supermarchés *BIM* disposent d'un réseau de 627 magasins dans le pays, tandis que les marques de prêt-à-porter turques *Koton*, *LC Waikiki*, *Defacto*, *Flo*, et d'ameublement *Antalya Home*, *Enza Home* ou encore *Istiklal* disposent de nombreuses implantations.

En Tunisie, la présence turque, bien que restreinte, se concentre autour des marques de textile et du BTP. Selon l'ambassadeur turc en Tunisie en 2020, 50 entreprises turques étaient présentes en Tunisie créant 2 500 emplois (2020), pour un montant d'IDE de 1 Md USD (2016). Outre les réseaux de vente de détail, entre 2007 et 2009, *TAV airport* a été le constructeur en charge du nouvel aéroport *Enfidha Hammamet International Airport* pour un montant de 615 MUSD et en 2021, *Gamma holding* a livré une centrale électrique de 450 MW à Tunis. La collaboration militaire entre Tunis et Ankara joue également dans l'implantation d'entreprises turques avec l'annonce en 2018 de l'ouverture de deux unités de productions en Tunisie (gilets par balles et matériel militaire non spécifié) par le conglomérat turc de défense *NuroI*. La Tunisie cherche par ailleurs à attirer les investissements turcs dans le tourisme et l'immobilier, tel l'investissement annoncé par le Groupe *Dogan* en 2019, à savoir la construction de 1 000 appartements à El Hamma, en partenariat avec la Caisse des dépôts et des consignations tunisiennes.

Turquie – Commerce bilatéral 2023 : niveau record des échanges de biens, 1^{er} excédent français depuis 2015

Selon les données des douanes françaises, les échanges bilatéraux entre la France et la Turquie ont progressé de 17,1 % en 2023 à 23,4 Mds EUR (après 20,0 Mds EUR en 2022), pour la 1^{ère} fois supérieurs à l'objectif des 20,0 Mds EUR fixé en 2014 par F. Hollande et R.T. Erdoğan. Les exportations françaises ont enregistré de très bonnes performances (+28,4 % à 11,9 Mds EUR) : dans le contexte de forte inflation qui incite les ménages turcs à s'équiper en biens durables (64,8 % d'inflation en décembre 2023), elles ont été tirées par les ventes du secteur automobile (+130,5 % à 2,8 Mds EUR ; soit une contribution de 17,3 pp à la croissance) et par les exportations de biens d'équipement (+29,3 % à 2,4 Mds EUR ; contribution de 5,9 pp). Le dynamisme des importations françaises de biens turcs s'est également poursuivi (+7,2 % à 11,5 Mds EUR), également portées par les achats de matériels de transport : +31,9 % à 4,3 Mds EUR pour l'industrie automobile (contribution de 9,6 pp) et +243,9 % à 210,9 MEUR pour l'industrie aéronautique et spatiale (contribution de 1,4 pp). En 2023, la France enregistre un léger excédent commercial avec la Turquie (+133,7 % à 500 MEUR), une situation inédite depuis 2015.

11,9 Mds EUR d'exportations françaises vers la Turquie, un record soutenu par l'automobile

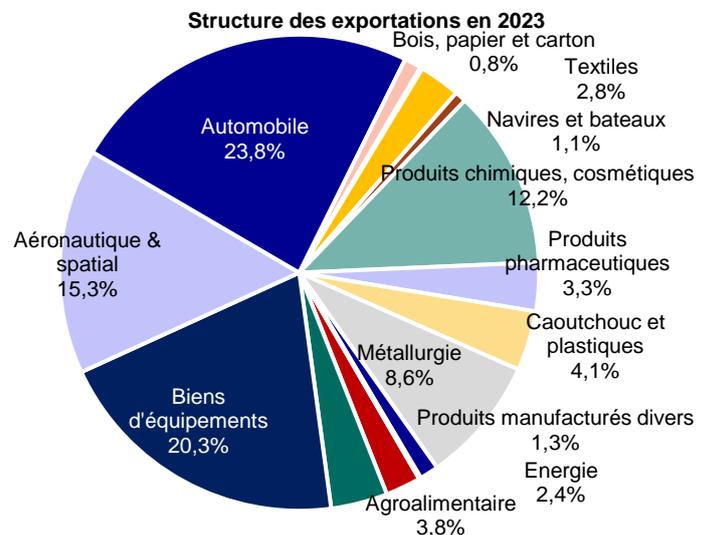
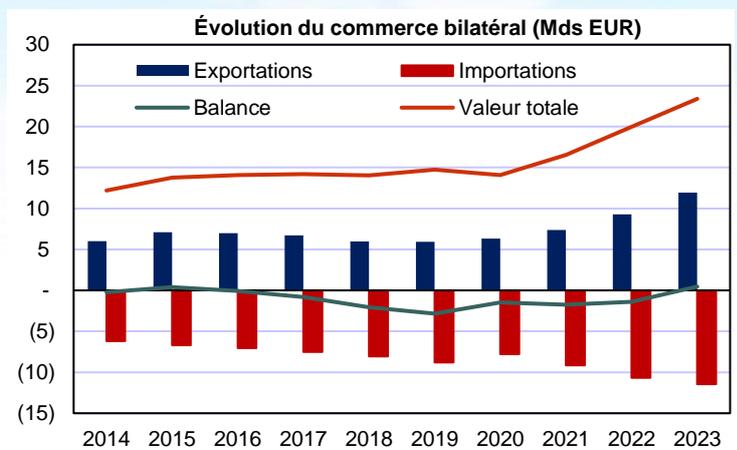
Les exportations françaises vers la Turquie ont été dynamiques dans presque tous les secteurs

En 2023, les exportations françaises vers la Turquie ont fortement augmenté : +28,4 % à 11,9 Mds EUR, alors même qu'elles avaient déjà enregistré un record en 2022. Cette hausse des exportations a été portée par :

(i) Une performance exceptionnelle du secteur automobile : +130,5 % à 2,8 Mds EUR, qui est devenu le 1^{er} poste d'exportations françaises en Turquie et dont la part dans les exportations est passée de 13,3 % à 23,8 % en un an. La progression a principalement été tirée par les ventes de véhicules finis (+229,6 % à 2,3 Mds EUR) et dans une moindre mesure par la progression des ventes de pièces détachées (+3,2 % à 557,6 MEUR). Cette tendance s'explique par la forte augmentation des importations turques de produits de l'industrie automobile en 2023 (+68,5 % à 33,8 Mds USD), dans le contexte de forte inflation qui incite les ménages à s'équiper en biens durables, et dont les premiers bénéficiaires sont, d'après les douanes turques : l'Allemagne (+67,1 % à 7,6 Mds USD) ; l'Espagne (+114,8 % à 4,6 Mds USD) ; et la France (+109,6 % à 2,6 Mds USD).

(ii) L'augmentation des ventes de biens d'équipement : +29,3 % à 2,4 MEUR (contribution à hauteur de 5,9 pp à la croissance des exportations). Les ventes ont été tirées par la progression des exportations de machines et d'équipements d'usage général (+36,5 % à 876 MEUR), de matériels électriques (+17,3 % à 572 MEUR) et de machines agricoles et forestières (+116,8 % à 245 MEUR).

(iii) Les exportations du secteur aéronautique qui ont continué de progresser en 2023 (+13,4 % en g.a. à 1,8 Mds EUR en 2023, contre +56,2 % en 2022). L'aéronautique est cependant devenue en 2023 le 3^e secteur d'exportations françaises en Turquie en perdant une place en un an. Turkish Airlines a notamment vu sa flotte s'agrandir avec la livraison au premier semestre de deux A350-900, de huit A321 Neo et d'un A320 Neo.



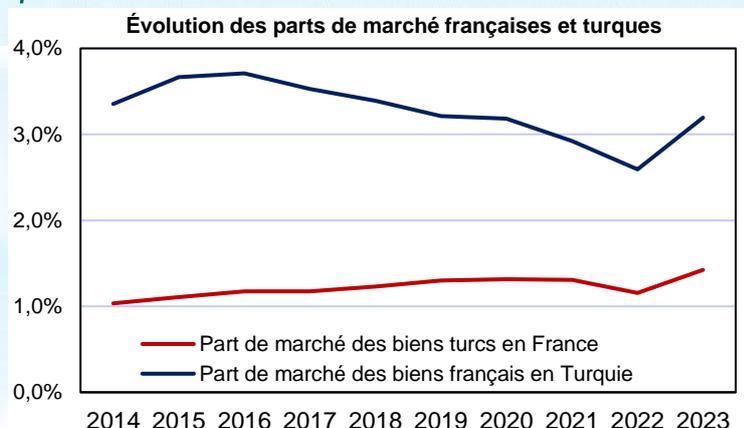
Principales contributions positives et négatives à l'évolution des exportations en g.a. (+28,4%)	
Automobile	17,3 %
Biens d'équipement	5,9 %
Aéronautique	2,3 %
Energie	-0,8 %

(iv) Une dynamique positive des secteurs aux poids structurellement moins importants mais qui ont porté les exportations françaises en 2023 : +23,4 % à 4567 MEUR pour l'agroalimentaire ; +13,8 % à 485 MEUR pour les produits en caoutchouc ; +43,5 % à 394 MEUR pour les produits pharmaceutiques.

Si la majorité des secteurs d'exportations ont connu une dynamique très positive, dans d'autres secteur les ventes se sont contractées, à l'instar des produits chimiques, parfums et cosmétiques (-3,5 % à 1,5 Md EUR) ; ou encore des ventes du secteur énergétique (-21,3 % à 280 MEUR).

La France a maintenu sa place de 8^e fournisseur de la Turquie

Grâce à la bonne performance des ventes françaises en Turquie, la tendance à la baisse de la part de marché française en Turquie s'est inversée et a augmenté à 3,2 % en 2023 (à comparer à 2,6 % en 2022, 2,9 % en 2021 et 3,5 % en 2020)¹. La France a ainsi conservé sa place de 8^e fournisseur de la Turquie, derrière l'Italie, les Etats Unis et la Suisse. La part de marché de l'UE a également augmenté passant de 25,7 % à 29,3 %, mais reste toujours largement inférieur à sa part de marché enregistrée il y a quelques années (34,3 % en 2017).



11,5 Mds EUR d'importations françaises, concentrées dans le secteur de l'automobile

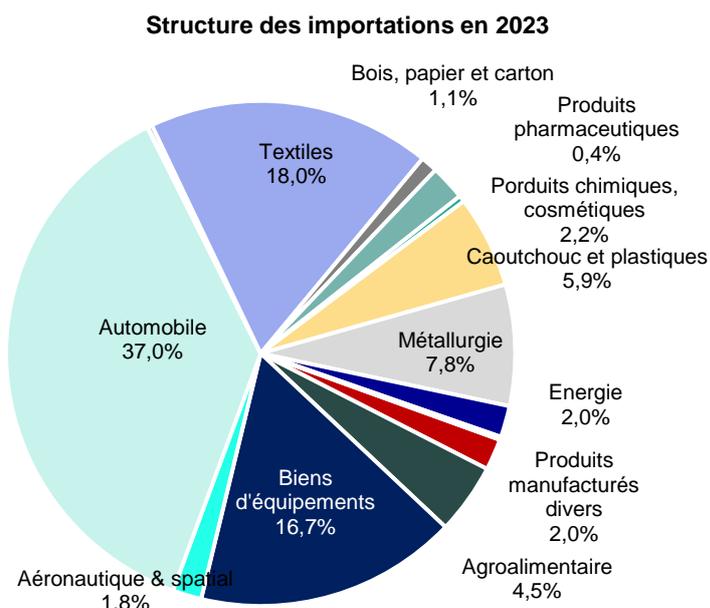
Les secteurs des transports et du textile représentent près de 60 % des importations françaises

En 2023, les importations françaises en provenance de Turquie ont augmenté de 7,2 % à 11,5 Mds EUR, soit leur montant historique le plus élevé. Ce dynamisme s'explique principalement par :

(i) La forte progression des achats de l'industrie automobile : +391,9 % à 4,2 Mds EUR. Comme pour les exportations, le secteur automobile est le premier poste d'importations françaises de biens turcs. Cette hausse s'explique principalement par l'augmentation des achats de véhicules finis (+37,5 % à 3,6 Mds EUR), mais aussi par la progression des achats de pièces détachées (+6,9 % à 633 MEUR). Les importations du secteur aéronautique ont également fortement progressé (+243,9 % à 210 MEUR) portant la contribution à la croissance de l'ensemble des matériels de transport à 10,9 pp.

(ii) L'augmentation des importations de biens d'équipements : +1,0 % à 1,9 Md EUR, contribuant à hauteur de 0,2 pp à la croissance.

(iii) La hausse des achats de produits de l'agriculture et des industries agroalimentaires : +10,3 % à 516 MEUR, tirées par la progression des achats de produits agricoles, sylvicoles et issus de la pêche (+8,3 % à 83 MEUR) et des produits des industries agroalimentaires (+11,1 % à 427 MEUR), tandis que les importations de boissons se sont contractées (-15,6 % à 6 MEUR).



Secteur	Contribution (%)
Automobile	9,6 %
Aéronautique	1,4 %
Agroalimentaire	0,5 %
Textiles	-1,3 %

Les importations de la quasi-totalité des autres secteurs sont en recul en 2023 : -6,3 % à 2,1 Mds EUR et -6,8 % à 889 MEUR pour les secteurs du textile et de la métallurgie dont les productions ont gravement été pénalisées à la suite des séismes du 6 février 2023 ; -8,3 % à 675 MEUR pour les produits en caoutchouc et plastique ; -20,6 % à 257 MEUR pour les

¹ Données douanes turques.

produits chimiques et cosmétiques ; ainsi que -25,5 % à 230 MEUR pour les importations énergétiques, en raison de la conjoncture favorable des prix de l'énergie en 2023¹.

La part de marché de la Turquie en France augmente à un niveau record

Conséquence de la progression des importations françaises, la part de marché des biens turcs en France augmente à 1,4 %, un niveau jusqu'alors jamais atteint. La Turquie devient le 11^e fournisseur de la France (14^e fournisseur en 2022) devant la République Tchèque, l'Irlande et la Russie, ainsi que son 5^e fournisseur hors Union européenne, derrière la Suisse, le Royaume-Uni, la Chine et les États-Unis.

L'intensification du commerce bilatéral entre la France et la Turquie a permis de dépasser l'objectif des 20,0 Mds EUR fixé à l'occasion de la visite du président Hollande en Turquie en 2014 (les échanges avaient atteint 11,3 Mds EUR cette année). L'excédent commercial français dégagé en 2023 (500 MEUR après -1,4 Mds EUR en 2022), pour la première fois depuis 2015, s'explique principalement par la conjoncture économique turque, les ventes françaises ayant été tirées à la hausse par les achats turcs de biens durables.

¹ Prix moyen du pétrole brut à 80,8 USD/baril en 2023, contre 97,1 USD/baril en 2022. ; de même l'indice des prix du gaz (2010 = base 100) chute à 102,9 en 2023 après avoir atteint 281,6 en 2022.

Azerbaïdjan - Un budget 2024 dans la continuité du précédent

Construit sur l'hypothèse d'un prix moyen du baril à 60 USD et d'une légère baisse de la production pétrolière, le projet de budget adopté pour 2024 anticipe des hausses mesurées des recettes (+1,2 %) et des dépenses (+0,5 %) pour un déficit attendu à -2,2 % du PIB en fin d'année. En progression de +6%, les dépenses de « défense et sécurité » devraient demeurer le premier poste budgétaire en 2024, devant les dépenses dédiées à la « reconstruction des territoires recouverts ».

Le Président I. Aliyev a approuvé le 26 décembre 2023 la loi « sur le budget de l'État de la République d'Azerbaïdjan pour 2024 ». Construit sur l'hypothèse d'un **prix de vente moyen du baril de pétrole de 60 USD¹** et d'une **baisse des volumes produits de 22 000 barils/jour** par rapport à 2023 – la production totale (brut + condensat) devrait atteindre 650 000 b/j en 2024 selon l'Agence Internationale de l'Energie –, le projet de budget prévoit une **augmentation des dépenses de +0,5% en 2024** par rapport au budget révisé de 2023, à 36,8 Mds AZN au total (soit 21,6 Mds USD).

Du point de vue sectoriel, les dépenses de « défense et sécurité », en hausse de +6,0 %, devraient demeurer le 1^{er} poste budgétaire en 2024 (à 6,4 Mds AZN, soit 17,4 % des dépenses totales). D'un montant presque équivalent (6,3 Mds AZN), le poste « construction et urbanisation » sera d'abord dédié à la **reconstruction des territoires recouverts (4 Mds AZN en 2024), portant l'effort global dans les régions du Karabakh et du Zanguezour oriental à 15,6 Mds AZN² depuis 2021.** L'éducation (12,4 %), la protection et sécurité sociale (12,4 %), la justice (8,0 %) et la santé (5,1 %) compteront parmi les autres grands postes de dépenses.

Du point de vue structurel, les dépenses courantes, constituées en premier lieu des salaires des fonctionnaires – 9 Mds AZN, soit un quart du budget de l'Etat –, devraient représenter 61,6% des dépenses totales en 2024 (22,6 Mds AZN), contre 33,1 % pour les investissements (12,2 Mds AZN) et 5,4 % pour le service de la dette, en forte hausse (2,0 Mds AZN ; +66,8 % en g.a.). A noter que l'effort d'investissement devrait se concentrer pour un tiers sur les territoires recouverts et pour un quart sur le renforcement des capacités militaires.

Du côté des recettes, les autorités anticipent une hausse de +1,2% par rapport au budget révisé de 2023, à 34,2 Mds AZN (20,1 Mds USD). Bien qu'en léger recul (-2,1 points), **la dépendance aux revenus pétroliers et gaziers devrait demeurer particulièrement forte en 2024** (50,2 % des revenus). Dans le détail, les « recettes hydrocarbures » devraient s'élever à 17,2 Mds AZN, en baisse de -4,3 % sur un an. Les transferts en provenance du Fonds pétrolier de l'État « SOFAZ » devraient notamment contribuer pour trois-quarts aux recettes hydrocarbures, le quart restant provenant des taxes sur les opérateurs, en particulier la compagnie nationale « SOCAR ».

Les « recettes hors hydrocarbures » devraient pour leur part progresser de +6,6 %, à 17 Mds AZN, soit 49,8 % des recettes totales. Dans le détail, les **recettes douanières** devraient rapporter 5,9 Mds AZN en 2024, dont 4,2 Mds AZN de TVA sur les biens importés (+3,8 %) et 1,5 Md AZN de droits de douane (+1,3 %), contre 3,2 Mds AZN pour **l'impôt sur les sociétés** (+9,5 %), 3 Mds AZN pour la **TVA** (+8,9 %) et 1,9 Md AZN pour **l'impôt sur les revenus** (+11,5 %).

Au global, les autorités azerbaïdjanaises prévoient donc un déficit de -2,6 Mds AZN en 2024 (-1,5 Md USD), soit -2,2 % du PIB, en légère baisse par rapport au déficit prévu pour 2023 (-2,4 % du PIB) – pour mémoire, **le prix du baril nécessaire pour équilibrer le budget s'élève à 88,4 USD en 2024 selon le FMI** (contre 79,7 USD en 2023). Le cas échéant, le déficit devrait être **financé par des emprunts sur les marchés de la dette domestique et international, ainsi que par le produit de privatisations,** sans plus de précision toutefois. A noter que l'endettement public devrait atteindre 18,0 % du PIB en 2024³ (18,3 % en 2023).

Dans sa revue Article IV du 20 décembre 2023, le FMI a pour sa part, tablé sur une trajectoire des finances publiques azerbaïdjanaises plus favorable, anticipant notamment un excédent budgétaire de +0,4 % du PIB en 2024, après +2,0 % en 2023. Le déficit primaire hors hydrocarbures devrait quant à lui diminuer de près de 2 points en 2024, à -22,5 % du PIB (contre -24,4 % du PIB en 2023), reflet en particulier de la hausse limitée des dépenses. Les autorités devraient dès lors **parvenir à maintenir le déficit hors hydrocarbures en dessous du seuil de 25,0 %** prévu dans le cadre de la stratégie de consolidation fiscale à moyen-terme.

Au-delà de ces prévisions, le FMI a également émis un certain nombre de recommandations à l'adresse des autorités azerbaïdjanaises. L'institution invite ainsi ces dernières à continuer de **réduire le déficit primaire hors hydrocarbures d'au moins 1,5 point par an** afin de renforcer la résilience des finances publiques vis-à-vis des chocs économiques externes et du changement climatique. Le FMI appelle par ailleurs les autorités à **demeurer vigilantes en matière de dépenses**

¹ Contre un cours d'environ 80 USD actuellement observé sur les marchés

² Selon le Baku Research Institute

³ Selon le FMI

(limitation des hausses de salaire des fonctionnaires, rationalisation des subventions, augmentation progressive des prix de l'énergie) et à **développer les recettes hors hydrocarbures**, notamment via l'amélioration de la collecte fiscale.

Etabli sur la base d'hypothèses de recettes pétrolières relativement prudentes, le budget 2024 s'inscrit dans la droite ligne du précédent, faisant à nouveau la part belle aux dépenses de défense et de sécurité, ainsi qu'à la reconstruction des territoires recouverts. Il n'est pas exclu en outre que ces dernières puissent bénéficier, comme en 2023, d'un effort supplémentaire en cours d'exercice sur fond de prix du baril supérieur aux prévisions initiales.

En dépit de la volonté des autorités de diversifier l'économie du pays et de réduire la dépendance du budget aux recettes hydrocarbures, ces dernières devraient encore représenter la moitié des revenus de l'État en 2024 (et davantage avec un baril durablement supérieur à 60 USD). L'Azerbaïdjan reste donc plus que jamais tributaire de la bonne tenue de la demande mondiale de pétrole, en particulier européenne (plus de 70% de ses ventes).

Azerbaïdjan / Turkménistan - Le Corridor médian, d'une rive à l'autre de la Caspienne

Dans le contexte d'isolement économique de la Russie, le Corridor médian (ou transcasprien), qui traverse d'Est en Ouest le Turkménistan – via le tronçon Sud – et l'Azerbaïdjan, a émergé comme une alternative crédible, mais limitée, à la route commerciale septentrionale pour assurer les flux de marchandises entre l'Asie et l'Union européenne. S'il a d'ores et déjà bénéficié d'un important effort de modernisation des infrastructures de transport de part et d'autre de la mer Caspienne, le Corridor médian nécessite encore des investissements conséquents sur le plan régional pour accroître sa capacité et son efficacité.

Une route commerciale dont le développement est supervisé par des instances

Le Corridor de transport médian (ou transcasprien), reliant l'Asie orientale à l'UE via l'Asie centrale, le bassin caspien – notamment le Turkménistan, grâce au tronçon Sud, et l'Azerbaïdjan – et les pays riverains de la mer Noire, a été valorisé dès la décennie suivant l'effondrement de l'URSS. En 1998 et en 2013 respectivement ont ainsi été créées la Commission intergouvernementale Transport Corridor Europe-Caucase-Asie (TRACECA) et le Traité pour le développement d'une route internationale transcaspienne de transport (TITR) – de façon concomitante à l'initiative chinoise des nouvelles routes de la Soie pour ce dernier.

Alors que la TRACECA, dont le siège est à Bakou, a une action davantage tournée vers l'harmonisation des réglementations, les structures du TITR, basées au Kazakhstan, sont les plus actives sur le plan opérationnel : les transporteurs privilégient ainsi la coopération avec ce dernier pour la bonne marche de leurs activités, par exemple pour la levée des obstacles d'ordre administratif pouvant ralentir la circulation des convois. Des efforts ont en outre été déployés au cours des dernières années pour lever les obstacles d'ordre technique pesant également sur l'efficacité du Corridor médian (ruptures de charges terre-mer, changement d'écart des rails, etc.) afin de réduire le temps de transport total des marchandises.

Si ces différents efforts ont permis de rendre le Corridor médian plus compétitif – avec un temps de transport de 14 à 45 jours désormais selon la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) –, en particulier vis-à-vis du transit par voie maritime (via le canal de Suez), les performances restent toutefois encore en deçà de celles offertes par la route commerciale septentrionale – 14 jours de transit en moyenne selon la BERD – pour assurer les flux de marchandises entre l'Asie et l'UE. Concernant les différents trajets empruntés le long du Corridor médian, la voie kazakhstanaise – ramifications Nord débouchant sur les ports d'Aktau et Kuryk – est pour le moment privilégiée par les opérateurs tandis que le Turkménistan tente de s'affirmer, via notamment le port de Turkmenbashi, comme une voie naturelle de désenclavement des exportations ouzbèkes et, dans une moindre mesure, kirghizes et tadjikes.



(Banque mondiale)

La modernisation des infrastructures portuaires et ferroviaires est déjà à l'œuvre des deux côtés de la mer Caspienne

Au-delà du travail de la TRACECA et du TITR, l'essor du Corridor médian s'explique en grande partie par les investissements réalisés ces dernières années de part et d'autre de la mer Caspienne pour moderniser les infrastructures de transport. Les autorités azerbaïdjanaises ont ainsi inauguré en 2018 un port de commerce d'une capacité de 15 Mt à Alat, près de Bakou, et mis en service de nouveaux navires de transport, notamment avec le soutien financier des IFI's. A ce titre, l'entreprise publique ASCO a obtenu de la BERD fin 2023 un prêt de 42 MUSD afin d'acquérir deux navires de taille moyenne pour sa flotte en mer Noire lui permettant, in fine, de redéployer cinq de ses bateaux en mer Caspienne – à noter toutefois que la Banque mondiale déplorait dans un rapport publié en novembre 2023 le nombre toujours insuffisant de navires disponibles pour assurer les liaisons avec le port d'Alat. Les autorités azerbaïdjanaises ont par ailleurs engagé un programme de modernisation des infrastructures ferroviaires et du matériel roulant (mise à niveau du réseau, acquisition de 50 locomotives Alstom) et développé la connectivité vers l'Ouest en construisant la voie ferrée Bakou-Tbilissi-Kars (BTK), inaugurée en 2017.

De l'autre côté de la Caspienne, le Turkménistan a investi près de 1,5 Md USD dans le développement d'un port moderne d'une capacité de 18 Mt à Turkmenbashi, finalisé en 2018, et construit un nouveau chantier naval dans la province du Balkan. Les autorités turkmènes ont par ailleurs annoncé en janvier 2022 la construction de deux navires de transport *ro-ro* – transport de véhicule en mode roulier « *Roll on – Roll off* » – et d'un cargo sur financement de la Banque islamique de développement et du Fonds de développement de l'OPEP. Plus récemment, un décret présidentiel a été signé en septembre 2023 en vue de la construction de deux navires vraquiers au sein de ce même chantier. La Banque asiatique de développement (BAD) est par ailleurs en discussion avec les autorités turkmènes pour l'octroi d'un prêt afin de reconstruire et de moderniser (réfection des superstructures, électrification, signalisation, contrôle de trafic centralisé) la ligne ferroviaire Est-Ouest reliant Turkmenabat, à la frontière avec l'Ouzbékistan, au port de Turkmenbashi.

Ces différents efforts de modernisation des infrastructures ont bénéficié d'une expertise étrangère non négligeable. En Azerbaïdjan, le port de Bakou a ainsi été conçu par la société d'ingénierie hollandaise Haskoning et un jumelage avec le port polonais de Gdansk a été noué. La société turque Albayrak y a pour sa part investi 20 MUSD dans le développement de terminaux d'engrais et rouliers. Au Turkménistan, le chantier de « Balkan » a noué une coopération avec l'Institut coréen de recherche sur les équipements marins. Avant le déclenchement de la guerre en Ukraine, le port de Turkmenbashi et la société d'Etat Turkmen Milli Logistics portaient par ailleurs des projets de coopération avec le port d'Astrakhan (Russie) et les chantiers navals de Kherson (Ukraine).

D'importants progrès restent toutefois à accomplir pour positionner le Corridor médian comme une alternative crédible au transit de marchandises par la Russie

Dans le sillage du conflit en Ukraine, Bakou a réaffirmé sa volonté d'accélérer le développement du Corridor médian : annonce de l'unification des systèmes d'information des ports d'Alat et Turkmenbashi début 2022, accords bilatéraux avec le Kazakhstan pour faciliter les échanges de marchandises en août 2022, signature en novembre 2022 d'une « feuille de route 2022-2027 » avec la Géorgie, le Kazakhstan et la Turquie, accord en octobre 2023 entre les compagnies nationales des chemins de fer azerbaïdjanais, kazakhs et géorgiens pour la création d'une coentreprise (*Middle Corridor Multimodal*), etc. De fait, le conflit russo-ukrainien a coïncidé avec une contraction d'environ 20% des flux de marchandises empruntant le corridor ferroviaire de l'Union économique eurasiatique traversant la Russie (« Corridor Nord »), lequel était privilégié (plus de 90% du transit ferroviaire total) jusqu'alors du fait de l'absence de contrôle douanier de Dostyk/Khorgos (frontière Chine-Kazakhstan) à Brest (frontière Biélorussie-Pologne).

Ces flux de marchandises se sont en partie réorientés sur le Corridor médian, avec une hausse des volumes traités de conteneurs de 33,0 % en 2022 en glissement annuel selon la Banque mondiale. Cette dynamique s'est toutefois enrayée dès 2023 – au profit des routes maritimes, qui restent largement prédominantes – avec une baisse de -37% du trafic sur les huit premiers mois de l'année en g.a., en raison principalement de problèmes opérationnels et de tarifs trop élevés selon la *Banque mondiale*. Si plusieurs facteurs de croissance existent – réduction du temps de trajet et des coûts (via l'amélioration de la coordination entre les différents opérateurs le long du parcours, l'uniformisation de la documentation, la simplification des procédures de passage des frontières, l'amélioration de la traçabilité, etc.), développement de nouvelles exportations (engrais azerbaïdjanais par exemple), aléas affectant les autres routes (canal de Suez, Russie) –, l'affirmation du Corridor médian comme voie de transit transcontinental majeure, au-delà de son rôle essentiel de corridor régional, dépendra pour beaucoup de la poursuite de la modernisation des infrastructures de transports de part et d'autre du bassin caspien.

L'électrification et la signalisation du réseau ferré azerbaïdjanais, la remise à niveau de la voie ferrée turkmène Est-Ouest (voir *supra*) et la levée des obstacles techniques à la circulation de wagons citernes sur le BTK (tunnels) comptent

notamment parmi les priorités identifiées. En outre, certaines contraintes capacitaires persistent dans les ports, en particulier celui d'Alat, qui ne semble pas en mesure d'absorber un accroissement très significatif des flux et pourrait, à terme, constituer un goulot d'étranglement. De fait, 1 M de conteneurs avaient transité par la voie russe en 2021, contre une capacité de traitement de 100 000 conteneurs/an au sein du principal port azerbaïdjanais. La montée en puissance du Corridor médian nécessitera donc des investissements conséquents dans le bassin caspien qui ne pourront être couverts par les seuls revenus portuaires et de transit locaux. A noter par ailleurs qu'au-delà du transport de marchandises, les opérateurs *AzerTelecom* et *Kazakhtelecom* ont annoncé en août 2023 le lancement d'une co-entreprise pour la pose et l'exploitation d'ici fin 2024 d'un câble sous-marin à fibre optique sous la mer Caspienne dans le cadre du projet de création d'une autoroute numérique entre l'Europe et l'Asie (« *Digital Silk Way* »).

Azerbaïdjan - Les liens économiques avec les Emirats arabes unis se renforcent

Historiquement limités, les échanges commerciaux et les investissements bilatéraux entre l'Azerbaïdjan et les Emirats arabes unis montent en puissance

Le président des Émirats Arabes Unis (EAU), accompagné d'une large délégation, a effectué sa première visite officielle en Azerbaïdjan le 8 janvier 2024, soit un mois après la visite du président I. Aliyev à Dubaï à l'occasion de la COP28. Si les Emirats arabes unis ne comptent traditionnellement pas parmi les partenaires économiques majeurs de l'Azerbaïdjan – 24^e client et 33^e fournisseur seulement en 2023 – les échanges commerciaux entre les deux pays ont néanmoins enregistré une forte hausse cette même année, à 133 M USD¹ (contre 103 M USD en 2022), soutenus notamment par la vente d'hydrocarbures azerbaïdjanais. Dans le détail, les exportations de l'Azerbaïdjan vers les Emirats se sont élevées à 74,2 M USD en 2023 contre 71,7 M USD en 2022. En sens inverse, les importations en provenance des Emirats ont presque doublé par rapport à l'année précédente à 59 M USD. Ces tendances ont permis à Bakou d'enregistrer un excédent commercial de 15,2 M USD en 2023 après 40,4 M USD en 2022.

En matière d'investissement bilatéral, les flux sortants d'investissements directs étrangers (IDE) azerbaïdjanais vers les E.A.U. – 2^e destination après la Turquie – ont enregistré un pic en 2022, à 148,2 M USD, puis 79,2 M USD sur les neuf premiers mois de 2023. En sens inverse, les flux entrants d'IDE émiriens se sont élevés à 80,4 M USD en 2022 (+13,1 % en g.a.), puis à 67,4 M USD sur les neuf premiers mois de 2023 (+11,8 %)², stimulés principalement par le secteur de l'énergie. En août 2023, la compagnie pétrolière nationale émirienne ADNOC a en outre annoncé sa volonté d'acquérir 30,0 % du champ gazier géant d'Absheron auprès des compagnies azerbaïdjanaise SOCAR et française TotalEnergies, qui resteront actionnaires à hauteur de 35% chacune à l'issue de la transaction.

En décembre 2023, l'Azerbaijan Investment Holding, qui contrôle la plupart des grands groupes publics azerbaïdjanais³, et la holding publique émirienne ADQ ont par ailleurs annoncé la création d'un fonds commun d'investissement – détenu à parts égales et abondé à hauteur de 1 Md USD – pour investir dans les secteurs des infrastructures énergétiques, de l'agriculture, des technologies et des produits pharmaceutiques. En parallèle, le ministère de l'Investissement émirien et le ministère du Développement numérique et des transports azerbaïdjanais ont signé un protocole d'accord (MoU) visant à améliorer l'infrastructure numérique locale, notamment par la construction de centres de données.

Du point de vue financier, bien que l'Azerbaïdjan n'accueille pas de banque émirienne, et réciproquement, l'Association des banques azerbaïdjanaises (ABA) et la Fédération des banques des Emirats arabes unis (UBF) ont signé en février 2023 un protocole de coopération portant sur l'établissement de relations d'affaires plus étroites entre les secteurs bancaires des deux pays, l'échange d'informations entre les banques membres de ces deux institutions, l'organisation d'événements incluant des programmes conjoints d'éducation et de formation. Les transferts de fonds en provenance des Emirats (« remittances ») restent pour leur part limités, reflet d'une diaspora azerbaïdjanaise réduite. A noter enfin que plus de 44 000 touristes se sont rendus en Azerbaïdjan (2,1 % du nombre total de visiteurs) en légère hausse par rapport à 2022 en 2023. Cette tendance, qui s'est poursuivie sur les six premiers mois de l'année 2023 (18 884 touristes émiriens ; +23,0 % en g.a.), devrait en outre se renforcer suite à l'établissement en juillet 2023 de régimes mutuels d'exemption de visa pour les séjours de moins de trois mois.

Les « énergies vertes » sont au cœur du développement du partenariat économique entre les deux pays

Alors que Bakou succédera à Dubaï en novembre 2024 pour l'organisation de la prochaine Conférence des parties (COP), la coopération en matière de transition énergétique, en particulier via le développement des capacités EnR, est désormais au cœur de la relation bilatérale entre l'Azerbaïdjan et les Emirats. Le 26 octobre 2023, le président Aliyev a ainsi officiellement inauguré la centrale solaire de Garadagh (230 MW), près de Bakou, développée par la société émirienne Masdar. D'un coût total de 262 M USD – en partie financé par la BERD et la BAD⁴ –, cette centrale doit permettre d'alimenter 110 000 foyers, d'économiser 110 M de m³ de gaz naturel et d'éviter l'émission de 265 000 tonnes de CO2 par an selon les autorités.

¹ Les chiffres pour l'année 2023 ne sont pas encore disponibles.

² Les montants des stocks d'IDE émirien en Azerbaïdjan et azerbaïdjanais aux E.A.U. ne sont pas publiés par les autorités.

³ La compagnie pétrogazière SOCAR, les chemins de fer ADY, la compagnie aérienne AZAL, l'opérateur maritime ASC, la banque IAB...

⁴ A hauteur de 21,4 M USD chacune

Le ministère de l'Energie azerbaïdjanais et SOCAR travaillent de plus avec Masdar sur d'autres projets visant le développement à terme de jusqu'à 10 GW de capacités éolienne (terrestre et maritime), photovoltaïque et hydrogène vert. Dans le détail, plusieurs accords d'investissements ont notamment été signés en octobre 2023 pour la **construction de deux centrales solaires dans les districts de Neftchala (315 MW) et de Bilasuvar (445 MW) dès 2024 et d'un parc éolien (240 MW) dans les districts d'Absheron-Garadagh dès 2025** pour un total d'1 GW. SOCAR, Masdar et l'énergéticien saoudien Acwa Power ont par ailleurs conclu en novembre 2023 un protocole d'accord (MoU) en vue du développement d'une capacité renouvelable de 500 MW dans la région du Nakhitchevan.

Plusieurs accords ont également été signés à l'occasion de la visite officielle du président émirien à Bakou en janvier 2024 afin notamment de renforcer la coopération bilatérale dans le domaine énergétique : i) un protocole d'intention entre le ministère de l'Ecologie et des ressources naturelles azerbaïdjanais et le ministère du Changement climatique et de l'environnement émirien, ii) **un accord-cadre de coopération stratégique** visant à « renforcer les capacités de l'Azerbaïdjan en matière d'énergies renouvelables et propres et à permettre des opérations d'exportation d'énergie verte », iii) une feuille de route pour la mise en œuvre des projets solaires et éoliens terrestres d'1 GW cités ci-avant, iv) **un accord de coopération stratégique entre la SOCAR et ADNOC** et v) un protocole d'accord en matière d'investissement dans des projets de transport d'électricité en lien avec le *ministère de l'Investissement* émirien.

Géorgie- Mission Article IV du FMI en Géorgie

Une délégation du FMI s'est rendue en Géorgie du 6 au 18 mars 2024 afin de mener les consultations relatives à l'article IV. Si les conclusions de la mission sont globalement positives, le Fonds a appelé le gouvernement à maintenir une politique macroéconomique prudente et à mettre en œuvre les réformes structurelles nécessaires (entreprises publiques ; Banque centrale ; gouvernance).

La Géorgie a bien résisté aux divers chocs depuis la pandémie de Covid-19, grâce à une reprise forte du tourisme depuis 2020 (passant de 1,5 M de touristes en 2020 à 7,2 M en 2023, soit +360,0 %), sans pour autant avoir encore retrouvé les niveaux d'avant crise (9,0 M en 2019). Le pays, tirant profit d'une politique commerciale ouverte, a rattrapé et dépassé dès 2021 (14,0 Mds USD) le chiffre d'affaires du commerce extérieur pré-pandémie (13,3 Mds USD en 2019). Si la Géorgie a bénéficié des « externalités positives » de la guerre en Ukraine, à travers l'augmentation substantielle des flux financiers (et de personnes) en provenance de Russie dès février 2022, le FMI a rappelé l'environnement régional incertain dans lequel le pays évolue, mettant l'accent sur la nécessité pour le gouvernement de renforcer les mécanismes de résistance aux chocs externes en maintenant des politiques macroéconomiques prudentes, tout en s'attaquant aux défis structurels.

Parmi les priorités figurent la réforme des entreprises publiques afin de limiter les risques budgétaires et d'en améliorer l'efficacité, le renforcement de l'indépendance de la Banque nationale de Géorgie (NBG) et l'amélioration de l'éducation, des infrastructures et de la gouvernance afin d'accroître la productivité et de remédier au chômage élevé (15,3 %) ainsi qu'aux disparités économiques persistantes.

Des fondamentaux économiques sains malgré une légère diminution des indicateurs de performance de l'économie géorgienne

La croissance est restée dynamique à 7,5 % en 2023, en grande partie grâce au tourisme, au commerce, à la construction et aux services financiers, ainsi qu'à la poursuite d'investissements. La croissance devrait baisser à 5,7 % en 2024 selon le FMI, la consommation jouant un rôle plus important grâce à la forte croissance des salaires réels et de l'emploi. À moyen terme, la croissance devrait converger vers 5,0 %.

Les flux financiers en provenance de Russie ont diminué en 2023 (-25,0 % en g.a.), mais restent supérieurs aux niveaux d'avant-guerre (321 MUSD en 2019, 2 Mds USD en 2022 et 1,5 Md USD en 2023), favorisant la poursuite de performances économiques solides.

L'inflation a fortement baissé en 2023 et a clôturé l'année à 0,4 % (loin en deçà de la barre des 3,0 % fixée par les autorités), résultant d'une baisse des prix des produits de base importés et d'une politique monétaire stricte. En réponse, la NBG a abaissé son taux directeur de 275 points de base cumulés depuis mai 2023 pour atteindre 8,3 % en mars 2024. Le Fonds et la NBG tablent sur une normalisation de l'inflation autour des 3-4 % fin 2024.

Selon les estimations du FMI, le déficit des comptes courants est resté à un niveau historiquement bas de 4,5 % du PIB en 2023, la baisse des envois de fonds en provenance de Russie serait compensée en 2024 par une amélioration du déficit du commerce des biens, favorisée par la baisse des prix à l'importation. Le déficit des comptes courants devrait toutefois se creuser en 2024 pour atteindre 6 % du PIB, en raison d'une normalisation des envois de fonds et d'une reprise des importations.

Le Fonds a noté la tendance baissière des réserves internationales brutes de la Banque centrale ces six derniers mois (5,4 Mds USD en août 2023 contre 4,7 Mds USD en février 2024, -13,0 % permettant d'assurer trois mois d'importations), attirant l'attention des autorités sur la nécessité de constituer de plus amples réserves.

Le déficit budgétaire en 2023 (comprenant les prêts budgétaires) a atteint 2,4 % du PIB, contre un déficit budgétisé de 2,8 %, reflétant une surperformance des recettes. Le budget 2024 vise un déficit de 2,5 % du PIB, l'augmentation des recettes provenant de l'impôt sur les sociétés pour les banques et de nouvelles taxes sur les jeux d'argent financeraient l'augmentation des dépenses, et notamment l'augmentation des salaires, des prestations sociales et des investissements en capital. **La dette publique a atteint 36 % du PIB en 2023 devrait rester inférieure à 40 % du PIB en 2024 et à moyen terme.**

Les principaux risques qui pèsent sur les perspectives de croissance restent liés à l'incertitude concernant les flux migratoires et financiers liés à la guerre. Alors qu'un grand nombre de migrants se seraient installés en Géorgie depuis le début du conflit (estimés supérieurs à 110 000 fin 2022), un renversement des flux (-30 000 en 2023) serait déjà observable. Une intensification du régime de sanctions pourrait de même pénaliser l'économie géorgienne, au même titre qu'un ralentissement de la mise en œuvre des réformes structurelles (particulièrement en amont des élections législatives d'octobre 2024). **Le FMI note à l'inverse l'impact positif de l'obtention en décembre 2023 du statut de candidat à l'Union européenne, qui envoie un signal positif aux investisseurs étrangers.**

Les recommandations du FMI restent principalement orientées vers la mise en œuvre de réformes structurelles

Sur le plan budgétaire, le Fonds recommande un nouvel ajustement budgétaire modeste afin de constituer des réserves suffisantes et créer une marge de manœuvre pour les dépenses productives. Des déficits budgétaires de l'ordre de 2,0 % à 2,5 % du PIB permettraient selon le FMI de stabiliser la dette publique à environ 40 % du PIB et de s'assurer qu'elle reste en deçà du plafond de la règle budgétaire en cas de chocs défavorables. Le FMI, au même titre que les IFIs présentes en Géorgie, recommande une amélioration de la hiérarchisation des projets d'investissement et de l'efficacité des dépenses.

Concernant la mise en œuvre des réformes structurelles, le Fonds a réitéré aux autorités l'importance de mener à bien la réforme des entreprises publiques (Georgian Railways, Georgian State Electrosystem, Georgian Oil and Gas Corporation, etc.) afin d'accroître la productivité, limiter les risques budgétaires et garantir que règles concernant l'administration des entreprises publiques convergent avec les principes de l'UE. **La délégation du FMI s'est associée aux autres IFIs pour recommander aux autorités de procéder à l'ouverture du marché de l'électricité, qui a été à nouveau retardée en 2023** (plusieurs bailleurs, dont l'AFD et la KfW, accompagnent depuis plusieurs années l'État géorgien dans cette réforme). Les aides supplémentaires accordées dans le cadre du régime de soutien aux énergies renouvelables devraient être déterminées sur la base de projections actualisées de la demande et de l'offre, en excluant les projets anciens qui progressent dans le cadre des contrats existants.

Sur le plan de la politique monétaire et de change, la poursuite de la flexibilité du taux de change a été recommandée par le Fonds, ainsi que la constitution de réserves afin de permettre à la Géorgie de se prémunir contre les chocs extérieurs défavorables, préconisant ainsi une intervention moindre de la NBG sur les marchés de change. La mission du FMI a insisté sur la nécessité de renforcer la gouvernance et l'indépendance de la NBG à travers une modification de la loi organique sur la Banque centrale¹.

¹ La modification de la loi devrait selon le FMI : i) garantir une majorité non exécutive au sein du conseil de surveillance du gouvernement national, ii) clarifier et renforcer le cadre de succession et les critères de qualification des membres du conseil, et iii) passer d'un modèle de prise de décision présidentiel à un modèle de prise de décision collégiale.

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 :

[Trésor-International | Direction générale du Trésor \(economie.gouv.fr\)](#)

Responsable de publication : Service économique régional d'Ankara
orhan.chiali@dgtresor.gouv.fr

Rédaction : SER d'Ankara, SE de Bakou, SE de Tbilissi

Abonnez-vous : juliette.diebolddemellis@dgtresor.gouv.fr