

LUMIÈRES TURQUOISES

Turquie, Azerbaïdjan, Géorgie, Turkménistan

Une publication du SER d'Ankara
Avril 2025

SOMMAIRE

Turquie – Tensions politiques : Quel impact des récentes tensions politiques et géopolitiques sur l'économie turque ?2

Turquie – Budget :

Déficit record en 2024, vers un assainissement budgétaire en 2025 ?4

Turquie – Hubs logistiques :

De nombreux goulots d'étranglement à surmonter pour devenir un hub de transit logistique6

Turquie – Construction :

Fragilisés par la conjoncture en Turquie, les constructeurs se projettent à l'international, représentant un important vecteur d'influence8

Turquie – Commerce extérieur 2024 : Réduction du déficit commercial en 2023, en lien avec la baisse des prix de l'énergie11

Turquie – Commerce bilatéral 2024 : Niveau record des échanges de biens, 1^{er} excédent français depuis 2015.....16

Azerbaïdjan – Enjeux structurels :

Quid de la transition vers une économie numérique et innovante ?18

Géorgie – Bilan économique :

L'impact de la crise politique sur l'économie géorgienne en 2024 : un bilan contrasté20

Turkménistan – Gaz :

Le Turkménistan mise sur le développement de corridors gaziers et l'exportation du gaz sous d'autres formes.....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.

En mars 2025, les marchés financiers turcs ont largement été secoués à la suite de l'arrestation du maire d'Istanbul. La situation demeure tendue malgré des interventions soutenues des autorités, dans un contexte où les tensions commerciales mondiales pourraient s'intensifier (p.2). S'agissant des finances publiques, le déficit budgétaire turc a atteint un niveau historique en 2024, soulignant la nécessité d'une maîtrise des dépenses en 2025 (p.4). Plus structurellement cette fois, la Turquie ambitionne de devenir un nœud logistique mondial, malgré la persistance d'obstacles structurels (p.6). Enfin, le secteur de la construction turc se positionne en un véritable outil de *soft power* avec une implantation croissante à l'étranger (p.8). De son côté, le commerce extérieur turc a enregistré de « bonnes » performances en 2024, le déficit s'étant réduit à 82,1 Mds USD (p.11), grâce d'une part à une progression des exportations, en lien avec le dynamisme des ventes de biens d'équipement et de produits agroalimentaires, et d'autre part à un reflux des importations, en particulier d'or et d'énergie. L'année 2024 a également été marqué par un excédent commercial français vis-à-vis de la Turquie à 1,3 Md EUR, porté par la progression des ventes de l'industrie aéronautique, tandis que la Turquie conserve sa place de 11^e fournisseur français (p.16).

En Azerbaïdjan, la diversification de l'économie et la réduction de la dépendance au secteur des hydrocarbures passent par des réformes institutionnelles et l'émergence d'un écosystème de start-ups (p.18).

La crise politique en Géorgie a eu un impact limité sur son économie, qui a affiché de bonnes performances en 2024, mais les perspectives restent incertaines pour 2025 (p.20).

Le Turkménistan, riche en gaz naturel, envisage quant à lui de renforcer ses infrastructures gazières et d'accroître l'exportation de produits dérivés (p.21).

Turquie – Impact des récentes tensions politiques et géopolitiques sur l'économie turque

L'arrestation, le 19 mars, du maire d'Istanbul Ekrem İmamoğlu, puis son incarcération le dimanche 23 mars, se sont traduites par une onde de choc sur les marchés financiers turcs : les cours boursiers ont plongé, les rendements obligataires se sont accrus et la livre a accusé d'importantes pressions à la baisse. Les multiples mesures mises en place par les autorités ont permis une certaine stabilisation, même si le contexte reste précaire et tributaire des fluctuations des marchés mondiaux, accentuées par les annonces imprévisibles de l'administration Trump en matière de droits de douane.

Une réaction très défavorable des marchés financiers au début de la crise, avec des tensions persistantes

Sur le marché des changes, la livre turque a chuté le 19/03, enregistrant des pertes maximales de 13,6 % face au dollar et 12,0 % face à l'euro en séance (41,6 TRY/USD et 44,9 TRY/EUR). Grâce aux interventions de la Banque centrale (TCMB) (cf. ci-après), la dépréciation de la livre a finalement été contenue à 3,7 % face à l'USD et 8,1 % face à l'EUR depuis le début de la crise, s'échangeant au 14/04 à 38,0 TRY/USD et 43,3 TRY/EUR.

Les indices boursiers ont subi une correction sévère au cours des premiers jours de la crise, le BIST 100 reculant de 19,4 % et le BIST bancaire de 33,5 % à respectivement 10 802 et 16 521 points entre le 18/03 et le 21/03. Depuis lors, les pertes n'ont été que partiellement compensées, elles s'élèvent à 12,2 % pour l'indice BIST 100 et 26,6 % pour l'indice bancaire BIST, qui atteignent respectivement 9 480 points et 12 121 points ce lundi 14/04.

Le marché obligataire a été en outre particulièrement affecté, la forte pression à la vente des titres ayant mécaniquement accru les rendements souverains. Ainsi, les taux des obligations à 2 ans et 10 ans ont augmenté dès le début de la crise, pour finalement atteindre un record historique ce lundi 14/04 à respectivement 50,1 % et 34,6 % - en hausse de 14,9 et 8,2 points depuis le 18/03 - témoignant de conditions de financement particulièrement obérées.

Enfin, le risque de crédit s'est accru à un niveau critique, avant de finalement refluer : l'indice CDS à 5 ans s'établit à 333 pdb au 16/04, après avoir atteint un record à 371 pdb le 11/04, soit son plus haut niveau depuis décembre 2023. Cette hausse a été nourrie tant par les tensions internes que par les incertitudes liées à la guerre commerciale engagée par D. Trump, qui ont ravivé l'aversion au risque sur les marchés émergents.

Les autorités sont massivement intervenues afin de limiter les pertes

Dès le mercredi 19 mars, le régulateur des marchés financiers (SPK) a introduit une uptick-rule interdisant les ventes à découvert, dans le but de contenir la spéculation. Parallèlement, le système de *circuit breaker* de la Borsa Istanbul, qui suspend temporairement les transactions en cas de chute de plus de 10 % de l'indice BIST 100, a été activé à deux reprises, les 19/03 et 21/03. Pour mémoire, ces mécanismes avaient été déclenchés la dernière fois en 2023 : le 6 février (jour des séismes) et le 15 mai (lendemain du premier tour des élections générales donnant l'avantage au président sortant Erdoğan). Le 24/03, le SPK a annoncé un nouvel ensemble de mesures temporaires (valables un mois), comprenant : **(i)** un assouplissement du cadre régissant les programmes de rachats d'actions ; **(ii)** une interdiction généralisée des ventes à découvert ; **(iii)** une réduction du ratio de fonds propres requis pour les opérations à crédit, abaissé de 35 % à 20 %, afin de renforcer la liquidité sur les marchés.

Du côté de la TCMB, une première réaction a été observée le 20 mars avec une hausse de 200 pdb du taux de prêt au jour le jour (de 44 % à 46 %) et la suspension des adjudications de *repo* à 7 jours, afin de durcir les conditions de liquidité. À compter du 25/03, de nouvelles opérations de stérilisation ont été mises en œuvre, notamment via l'émission de bons de liquidité à 30 jours pour un montant de 50 Mds TRY. Le 17/04, à l'issue du Comité de politique monétaire de la CBRT, les trois taux constituant le corridor ont été relevés : le taux de prêt au jour le jour de 300 pdb (de 46 % à 49 %), le taux directeur de 350 pdb (de 42,5 % à 46 %), et le taux de rémunération des dépôts au jour le jour également de 350 pdb (de 41 % à 44,5 %). En parallèle, il a été décidé de reprendre les opérations de *repo*, afin d'atténuer partiellement les tensions engendrées par le resserrement de la liquidité via ce resserrement du corridor.

Les interventions sur le marché des changes effectuées par la CBRT au cours de cette période constituent la plus importante de l'histoire du pays. Les réserves nettes hors *swap* auraient ainsi chuté de 68,0 Mds USD au 19/03 à

20,6 Mds USD au 11/04, soit une contraction de 47,4 Mds USD. Dans ce contexte, le relèvement du corridor pourrait permettre à la CBRT de limiter les pressions exercées sur ses réserves tout en continuant à défendre la livre.

Si la dépréciation de la livre est restée relativement contenue, la confiance des agents économiques ne s'est pas pour autant rétablie, alimentant un regain de dollarisation. Ainsi, d'après le régulateur bancaire (BDDK), les dépôts en devises dans le système bancaire ont bondi de 11,9 Mds USD entre le 14/03 et le 04/04, atteignant 216 Mds USD, soit 39 % du total des dépôts. Par ailleurs, la plateforme électronique d'achat-vente de fonds turque TEFAS indique que la part en devises des fonds d'investissement et de pension a atteint un record de 41,6 % au 10/04, contre 35,1 % début janvier.

Les annonces de l'administration Trump relatives aux droits de douane ont eu un impact limité en Turquie

Les effets d'annonce de hausse des droits de douane des Etats-Unis lors du « Liberation Day », ont eu un effet limité sur les marchés turcs. Les autorités et le monde des affaires turcs ont affiché un optimisme prudent quant à l'impact des nouveaux droits américains, qui prévoyaient d'imposer un taux additionnel de 10 % sur les exportations turques vers les États-Unis (hors acier, aluminium, véhicules et pièces détachées, soumis à des droits réciproques de 25 %), soit le taux plancher. Alors que le ministre du Commerce, Ömer Bolat, envisage de lever la menace de ces droits additionnels lors de sa visite prévue aux États-Unis mi-mai, le ministre du Trésor et des Finances, Mehmet Şimşek, estime que la Turquie serait moins affectée par le protectionnisme, car sa dépendance aux exportations est faible par rapport à celle des pays comparables, et que le PIB turc est davantage soutenu par la demande intérieure que par les exportations. Finalement, la levée des droits de douane additionnels pour une durée de 90 jours (hormis pour la Chine) aura permis de soulager en partie les marchés émergents.

Le contexte actuel a poussé plusieurs institutions à réviser certaines de leurs projections macroéconomiques, notamment d'inflation. Bank of America a relevé ses prévisions d'inflation de fin d'année de 25,7 % à 28,1 %, et son estimation du taux directeur de 30,5 % à 32,5 %. JP Morgan anticipe désormais une inflation à 29,5 % (contre 27,2 % précédemment). Enfin, HSBC a corrigé ses projections d'inflation de 30,0 % à 31,0 % et de taux directeur de 30,0 % à 32,5 %.

TURQUIE – Après un déficit record en 2024, un assainissement budgétaire en 2025 ?

En 2024, la Turquie a enregistré un déficit budgétaire historique en valeur absolue (2106,1 Mds TRY) bien qu'en amélioration relative en proportion du PIB (4,9 %), amplifié par (i) les élections municipales, qui ont poussé le gouvernement à la dépense, et (ii) les efforts de reconstruction post-séismes, nécessitant des financements conséquents. Le budget 2025 ambitionne de ramener le déficit à 3,1 % du PIB grâce à un renforcement de la discipline budgétaire, mais repose sur des prévisions macroéconomiques jugées trop optimistes. Par ailleurs, des analystes regrettent que l'objectif d'élargissement de l'assiette fiscale, présenté comme une priorité, n'est assorti d'aucune mesure concrète.

Un déficit budgétaire historique en 2024

L'année 2024 a été marquée par le déficit budgétaire le plus élevé qu'a connu la Turquie, en valeur absolue, depuis 2003, supérieur au précédent record de 2023¹. Le déficit pour l'ensemble de l'année a atteint 2 106,1 Mds TRY (59,2 Mds EUR)², après 1 380,5 Mds TRY (53,6 Mds EUR) en 2023. Le solde budgétaire s'est néanmoins légèrement amélioré en proportion du PIB (4,9 %, après 5,2 % en 2023). Afin de répondre au besoin de financement net d'au total 1 991,9 Mds TRY (55,9 Mds EUR) en 2024, le gouvernement a emprunté 1 734,1 Mds TRY (48,9 Mds EUR), dont la quasi-totalité (93,1%) via l'émission d'obligations auprès d'investisseurs nationaux.

A l'instar de l'année 2023, 2024 a été marquée par le contexte électoral (élections générales en 2023 ; municipales en 2024) et post-séismes (février 2023), qui a pesé sur les dépenses. En 2024, les dépenses budgétaires prévues ont augmenté de 117,1 % en variation nominale, pour s'établir à 12 131,5 Mds TRY (325,2 Mds EUR), contre 5 588,9 Mds TRY (216,9 Mds EUR) en 2023. Si cette hausse est notamment attribuable à l'inflation (44,4 % en fin d'année ; 60 % en moyenne), le contexte électoral a favorisé les hausses prévues des dépenses de personnel (+159,9 %, 2865,9 Mds TRY soit 80,5 Mds EUR) et les transferts courants³ (+156,6 %, 4984,5 Mds TRY soit 140,1 Mds EUR), totalisant 64,7% des dépenses totales, soit 7850,4 Mds TRY (220,6 Mds EUR). Les dépenses prévues liées à la reconstruction ont représenté 1 028,0 Mds TRY (28,9 Mds EUR), soit environ 2,4 % du PIB. Les dépenses initiales affectées au ministère de l'Environnement de l'Urbanisation et du Changement climatique ont ainsi connu une hausse de près de 1 000 % entre 2023 et 2024, passant de 24,8 Mds TRY (0,96 Md EUR) à 271,7 Mds TRY (7,6 Mds EUR).

Les recettes ont quant à elles été favorisées par les hausses des taxes à partir de l'été de 2023. En juillet 2023, plusieurs réformes notables de la fiscalité sont entrées en vigueur, en particulier le relèvement du taux minimal d'imposition sur les sociétés de 20 % à 25 % et le relèvement du taux de TVA général de 18 % à 20 % (de 8 % à 10 % pour le taux de TVA réduit). En 2024, les recettes budgétaires prévues ont connu une hausse de 72,8 % à 8 335,6 Mds TRY (234,3 Mds EUR), contre 4824,2 Mds TRY en 2023 (187,2 Mds EUR). Au total, 91,3% des recettes budgétaires ont été issues de la TVA, de l'impôt sur le revenu et les sociétés. Les principaux postes contributeurs, en part du total des recettes fiscales, sont : (i) TVA à l'importation, 20,1 % (1671,4 Mds TRY) ; (ii) TVA nationale, 20 % (1670,6 Mds TRY) ; (iii) Taxe spéciale à la consommation, 16,9 % (1409,8 Mds TRY) ; (iv) Impôts sur les sociétés, 15,8 % (1314,5 Mds TRY) ; (v) Impôts sur le revenu, 14,5 % (1206,4 Mds TRY).

La maîtrise des dépenses en 2025 devrait réduire le déficit, mais moins qu'espéré en raison d'hypothèses trop optimistes

Si la réduction du déficit public fait partie des objectifs prioritaires de la nouvelle équipe économique nommée après les élections générales, les efforts budgétaires ont jusqu'ici été modérés. Conscient du contexte électoral et post-séismes, le ministre Şimşek estimait que l'objectif d'un déficit public à 3 % du PIB pouvait être atteint à moyen-terme en élargissant l'assiette fiscale sans faire baisser les dépenses (élargissement qui passerait par la lutte contre le secteur informel). Le paquet d'austérité annoncé en mai 2024 est peu convaincant d'après le consensus des analystes. Le [programme à moyen terme 2025-2027](#) souligne quant à lui l'urgence de réduire les dépenses, sans donner aucune mesure concrète.

Côté dépenses, le budget 2025 acte cependant une inflexion vers un renforcement de la discipline budgétaire, en rupture avec les budgets 2023-2024 ouvertement expansifs. Il prévoit des dépenses totales de 16 034,4 Mds TRY (435,7 Mds EUR), soit une hausse nominale de 32,3 % par rapport à 2024⁴ mais un recul d'environ -1,2 % en tenant compte de

¹ En 2002, le déficit budgétaire s'élevait à 12,9 % du PIB et 11,3 % du PIB en 2003. Après l'année 2004 et jusqu'en 2022, il s'était établi durablement en dessous de 4 % du PIB, hormis en 2009, où il avait atteint 5,2% du PIB.

² 1 EUR = 35,57 TRY

³ Parmi les transferts courants, on comptabilise les prestations et les aides sociales, comme les dépenses de sécurité sociale, les pensions de retraites, le soutien aux agriculteurs ou encore les transferts directs aux ménages.

⁴ Alors que les dépenses votées pour le budget 2024 (12 131,5 Mds TRY) avaient cru de 117,1 % par rapport à 2023 (5 588,9 Mds TRY).

l'inflation (*hypothèse retenue de déflateur à hauteur de 33,9 %*). Les principaux postes augmentent peu : +36,4 % à 3 910,5 Mds TRY (106,3 Mds EUR) pour les dépenses de personnel et +33,5 % à 6 655,2 Mds TRY (180,8 Mds EUR) pour les transferts courants ; ces deux postes représenteraient 65,9 % du budget de l'Etat en 2025 (10 565,7 Mds TRY soit 287,1 Mds EUR).

Si la reconstruction post-séismes reste l'une des priorités du gouvernement, les crédits qui lui sont alloués connaissent une forte diminution dans le budget 2025. Principalement en raison de la réduction des besoins d'urgence dans les zones sinistrées, les dépenses liées aux efforts de secours et de reconstruction s'élèvent à 584,0 Mds TRY (15,9 Mds EUR) dans le budget 2025 (-43,2 % en g.a.), soit 0,9 % du PIB (contre 2,4 % du PIB en 2024).

Le budget du ministère de l'Industrie connaît la plus forte augmentation ; ceux des agences en charge de la reconstruction les baisses les plus prononcées. En termes d'allocations entre les institutions publiques, le ministère de l'Industrie et de la Technologie connaît la plus forte augmentation de budget alloué en variation nominale (+57,6 % en g.a), bien que les dépenses qui lui sont affectées ne représentent que 0,8 % du budget – pour un total de 124,5 Mds TRY (3,4 Mds EUR). Un mouvement qui suggérerait que la Turquie souhaite mettre l'accent sur le développement et le soutien à la politique industrielle en 2025, dans la continuité du plan HIT-30 dévoilé en juillet 2024. En lien avec la baisse des dépenses de reconstruction, les budgets du ministère de l'Environnement de l'Urbanisation et du Changement climatique (-19,3 %, 219,3 Mds TRY) et de l'AFAD¹ (-60,2 %, 266,9 Mds TRY) connaissent la plus forte baisse par rapport au budget 2024. Les quatre ministères (hors Trésor et Finances) qui occupaient la tête du classement des crédits alloués en 2024 voient leur budget sanctuarisé, et en légère augmentation : ministères de l'Education nationale (9,1 % du budget total, 9,0 % en 2024), de la Santé (6,4 % contre 6,0 % en 2024), du Travail et de la Sécurité sociale (5,4 % contre 5,2 % en 2024) et enfin de la Défense (3,9 % contre 3,6 % en 2024).

Alors que le ratio dette/PIB est en net recul (-4,1 pp) entre 2024 (25,2%) et 2023 (29,3%)², le relèvement des crédits alloués au paiement des intérêts de la dette (+55,5 %) démontre que sa charge reste élevée et que les marges de manœuvre budgétaires sont limitées : le service de la dette représente 12,2 % des dépenses en 2025 (1950,0 Mds TRY ; 53,0 Mds EUR), contre 10,3 % en 2024 (1 254,0 Mds TRY ; 34,1 Mds EUR).

Côté recettes, la part des taxes sur la consommation et le revenu augmente. Les recettes fiscales (impôts et taxes) financent 89,7 % du budget 2025 (après 89,6 % en 2024), pour un montant total de 12 651,5 Mds TRY (343,8 Mds EUR), après 8 335,6 Mds TRY en 2024, soit une variation nominale de +51,8 %. Les principales recettes émanent de : **(i)** Taxes nationales sur les produits et services (TVA intérieure et Taxe spéciale à la consommation) qui représentent 45,3 % des recettes (+4,3 p.p.), pour un montant de 5 724,6 Mds TRY (155,6 Mds EUR) ; **(ii)** L'impôt sur le revenu représente 17,0 % des recettes (+2,5 p.p.), pour un montant de 2 151,0 Mds TRY (58,4 Mds EUR) ; **(iii)** La TVA à l'importation représente 16,6 % des recettes (-3,5 p.p.), pour un montant de 2 103,2 Mds TRY (57,2 Mds EUR) ; **(iv)** L'impôt sur les sociétés représente 13,5 % des recettes (-2,3 p.p.) pour un montant de 1 707,7 Mds TRY (46,4 Mds EUR).

Le ministre des Finances Mehmet Şimşek a indiqué vouloir mettre en œuvre une politique fiscale plus stricte en 2025. Selon ses dernières annonces, non-chiffrées, cette politique se matérialisera par la lutte contre l'économie informelle et un meilleur recouvrement de l'impôt, plutôt que par l'établissement de nouveaux impôts et taxes.

Le budget 2025 de la Turquie vise à réduire le déficit, mais repose sur des prévisions économiques optimistes. Conformément au programme à moyen terme, le budget 2025 prévoit un déficit budgétaire en recul de 2,2 p.p. par rapport à 2024, à 3,1 % du PIB (1 930,7 Mds TRY), après 5,3 % du PIB en 2024 (2 106,1 Mds TRY). Comme en 2024, pour financer le déficit le gouvernement recourra principalement à l'endettement auprès d'investisseurs locaux, à hauteur d'au moins 86 % du total de l'emprunt. La conformité du budget 2025 est cependant conditionnée à scénario bien trop optimiste : 4,0 % de croissance du PIB réel (identique à 2024), un déflateur du PIB de 33,9 % (contre 55,3% dans le budget 2024), une inflation de fin d'année de 17,5 % (contre 33 % dans le budget 2024), des exportations prévues pour atteindre 279,6 Mds USD (contre 267 Mds USD en 2024, soit +4,7 %) et des importations de 369,0 Mds USD (contre 372,8 Mds USD en 2024, soit -1,0 %). La Banque centrale de Turquie et les principaux prévisionnistes anticipent quant à eux une situation plus nuancée : une inflation fin 2025 prédite à 24 %, pour la Banque centrale, 24 % pour le FMI et entre 28 % à 31 % pour les prévisionnistes. En ce qui concerne le taux de croissance pour l'année 2025, l'OCDE l'estime à 3,1 %, le FMI à 2,7 %, la Banque mondiale à 3,2 %, et les prévisionnistes turcs entre 3,0 et 3,5 %.

¹ Autorité de Gestion des Catastrophes et des Urgences, principal opérateur dans les zones sinistrées par les séismes.

² Données FMI, *Staff Report for the 2024 Article IV Consultation*, 13 septembre 2024.

Turquie – De nombreux goulots d'étranglement à surmonter pour devenir un hub de transit logistique

Située à la jonction entre l'Europe, l'Asie et le Moyen-Orient, la Turquie souhaite profiter de la reconfiguration des chaînes d'approvisionnement mondiales pour se placer au centre des corridors logistiques régionaux. Acteur encore modeste malgré son positionnement géographique, le pays ambitionne de jouer un rôle de plateforme de transit grâce à d'importants investissements dans les infrastructures et en s'insérant dans les initiatives de connectivité afin de se placer au centre des échanges Est-Ouest. Néanmoins, la faiblesse de ses infrastructures de transport, ainsi que des défis d'ordre normatif et sécuritaire pèsent encore sur la réalisation des corridors portés par la Turquie.

Au cœur des priorités du pouvoir, le développement des infrastructures de transport

Depuis 2003, le président Erdoğan a fait du développement des infrastructures de transport et des capacités logistiques une priorité, à commencer par l'extension du réseau routier. Le secteur des transports et de la logistique représentait près de 9 % du PIB du pays entre 1998 et 2019, avec des investissements estimés à 250 Mds USD au cours de la période, contribuant à la montée en puissance des acteurs locaux du secteur et bénéficiant aussi aux entreprises étrangères dans le pays. Les infrastructures routières ont été le premier bénéficiaire de ces investissements (151 Mds USD), avec une extension du réseau de 6 100 km à 29 000 km sur la période. Le réseau ferroviaire a également fait l'objet d'importants investissements (52 Mds USD, y compris le développement de 2 300 km de LGV), avec un doublement du fret interne de 178 Mds t/km en 2004 à 389 Mds t/km en 2022. Le nombre d'aéroports (21 Mds USD d'investissement) a plus que doublé, passant de 26 à 57, et les infrastructures portuaires (3 Mds USD) ont vu leur capacité croître de 190 Mt/an à 436 Mt/an.

Malgré ces efforts, le transit de marchandises par la Turquie manque d'attractivité, du fait de la faiblesse du réseau ferroviaire et de son manque d'intégration aux infrastructures portuaires. La Turquie occupe actuellement la 38^e place du classement de la Banque mondiale sur la performance logistique et figure en dessous de la moyenne des pays de l'OCDE pour le transit de fret. De fait, alors que le transport maritime représente plus de la moitié (56 %) du commerce extérieur du pays en valeur, devant le transport routier (34 %) et aérien (10 %), seulement 16 des 71 principaux ports du pays sont connectés au réseau ferroviaire. Le transport de marchandises à l'intérieur du pays s'effectue donc à 95 % par la route, contre seulement 5 % par fret ferroviaire (25 % en Chine ; 20 % au Mexique). Ceci a pour effet de limiter l'efficacité et l'attractivité du transit via la Turquie : la Banque mondiale estime qu'en Turquie, le coût du transport de marchandises (mesuré en t/km) serait près de trois fois supérieur par la route que par le fret ferroviaire.

Conscient des efforts à réaliser dans le domaine, les autorités ont élaboré en 2019 le « Plan Logistique 2053 » qui prévoit 189 Mds USD d'investissements supplémentaires, centrés sur le développement du fret ferroviaire. Le Plan prévoit ainsi des investissements massifs dans le ferroviaire (64 Mds USD), avec la construction de 8 554 km de nouvelles lignes de chemin de fer, doublant la taille du réseau. La modernisation des réseaux de télécommunication et de signalisation est également une priorité du Plan (64 Mds USD), suivi par le développement des infrastructures routières (36 Mds USD), des ports (21 Mds USD ; +40 % de capacité d'ici 2030) et des aéroports (4 Mds USD). Ces efforts combinés au développement de centres logistiques – dont le nombre est passé de 14 à 27 – et de l'intermodalité doit permettre de multiplier par 4 la part modale du fret ferroviaire à 22 % d'ici 2053.

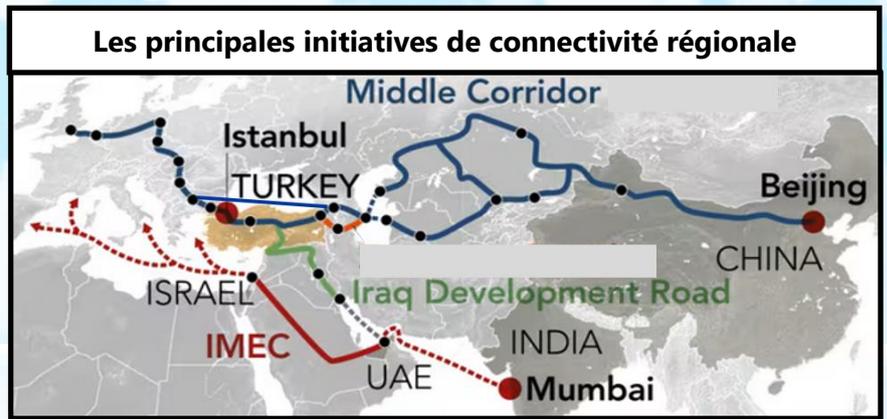
L'insertion dans les projets de corridors logistiques, ou comment faire de la Turquie un hub de transit

Qualifié de priorité par le ministre turc des Transports, le projet de Corridor Médian doit relier la Chine à l'Europe, au choix via la mer Noire ou la Turquie. Contournant la Russie par le Sud via le Kazakhstan, l'Azerbaïdjan et la Géorgie, ce projet de corridor de transport multimodal relierait la Chine à l'Europe en seulement 12 jours (contre 26 jours via le Canal de Suez¹), via une première branche traversant la mer Noire ou une seconde branche terrestre en Turquie (cf. tracé en bleu dans la carte ci-dessous). Toutefois, si le transport via la Turquie est significativement plus rapide que par la mer à cause des transferts intermodaux chronophages dans les ports, la Banque mondiale note que les opérateurs privilégient pour l'heure le passage à travers mer Noire à cause du manque de capacité ferroviaires à l'Est de la Turquie et dans la région d'Istanbul (voir *infra*).

¹ 34 jours via le Cap de Bonne-Espérance.

Cette route s'étendrait sur 11 500 km, contre 18 250 km en passant par le Canal de Suez, et 25 500 km par le Cap de Bonne-Espérance.

La Turquie porte également le projet Iraq-Turkey-Europe Development Road, intégrant des routes et voies ferrées sur 1 275 km, de Bassora en Irak à la Turquie et l'Europe, pour un coût estimé à plus de 17 Mds USD. D'ailleurs, lors de la visite du président Erdoğan à Bagdad fin avril 2024, la Turquie, l'Irak, les Emirats arabes unis et le Qatar ont signé un accord pour développer ce corridor de transport en vue de renforcer la connectivité régionale et améliorer son intégration aux marchés européens. La Route du développement pâtit néanmoins de l'instabilité géopolitique et de la situation sécuritaire régionale, notamment en Irak où son tracé reste incertain du fait de discussions entre Bagdad et le Gouvernement régional du Kurdistan. Si ce degré d'instabilité décourage pour le moment d'éventuels investisseurs, les autorités irakiennes disent avoir achevé de premières études de faisabilité et seraient sur le point d'achever le design technique du projet. Ce projet, s'il se concrétise, pourrait concurrencer une autre : le "Middle East-Europe Economic Corridor" (IMEC) (cf. carte et encadré).



Encadré – L'IMEC

Officialisé lors du sommet du G20 de 2023 dans le cadre d'un MoU entre l'Inde, les États-Unis, l'Arabie saoudite, Israël, les Émirats arabes unis, l'UE, la France, l'Italie et l'Allemagne, ce projet de corridor économique et énergétique de 4800 km d'un coût estimé à plus de 20 Mds USD, vise à connecter la région avec des lignes maritimes, des chemins de fer et des pipelines. Si l'IMEC a pour principale fonction relier l'Inde à l'Europe, il ne passe pas par la Turquie, suscitant la réaction suivante du président Erdoğan : « sans la Turquie il n'y aura pas de corridor »¹. Pour l'heure, aucun projet concret n'a toutefois été annoncé, notamment en conséquence de l'instabilité au Moyen-Orient et de l'absence d'accord sur son financement.

Sur la voie de l'intégration de la Turquie dans les corridors régionaux, plusieurs goulots à surmonter

A l'Est du pays, le manque d'infrastructures ferroviaires pèse sur l'attractivité du tronçon turc du Corridor médian, mais de nouveaux investissements pourraient remédier à ces faiblesses. Si le chemin de fer Bakou – Tbilissi – Kars (BTK), inauguré en octobre 2017, a ouvert la Turquie au fret ferroviaire avec le Caucase, ce tronçon est à voie unique² et n'est pas électrifié ; en outre, le passage de la frontière est ralenti par des complications douanières (manque d'harmonisation des procédures) et techniques (écartement des rails de 1435 mm en Turquie contre 1520 mm en Géorgie et en Azerbaïdjan). En outre, il n'existe pas de prolongement direct jusqu'à l'ouest du pays : les trains de fret ne sont pas en mesure d'emprunter la ligne Kars-Ankara-Istanbul, étant contraints de faire un détour par Konya en raison de l'important trafic en provenance d'Ankara. La Banque mondiale, la BAII et la BlSD instruisent un co-financement (1,4 Md USD) pour la modernisation de la ligne Divriği-Kars sur 660 km reliant les quatre provinces orientales du pays – Sivas, Erzincan, Erzurum, et Kars – à l'ouest du pays, augmentant la capacité de fret sur cette ligne de 750 000 t à 20 Mt/an, rééquilibrant l'attractivité de la Turquie par rapport au transit via la mer Noire.

A l'Ouest cette fois, et selon la BASD, le principal goulot d'étranglement se situe dans la région d'Istanbul, à la fois pour traverser le Bosphore et pour rejoindre la frontière avec la Bulgarie. La faible capacité de la ligne Halkalı-Gezbe traversant le Bosphore, en cours de modernisation sur financement IPA de l'Union européenne, restreint l'utilisation du tunnel Marmaray pour le transport de fret vers la rive européenne, limitant le passage à deux à quatre trains de fret de nuit. Un projet de ligne ferroviaire de 4 Mds USD traversant le troisième pont du Bosphore (Pont Yavuz Sultan Selim) est en cours d'étude par le ministère des Transports et la Banque mondiale et permettrait de significativement accroître les capacités de fret vers l'Europe. En aval, la ligne ferroviaire d'Istanbul à frontière Bulgare est à voie unique et n'est pas électrifiée ; sa modernisation est actuellement en cours, sur co-financement cette fois de la BERD.

¹ Déclaration faite lors du G20 de New Delhi en septembre 2023.

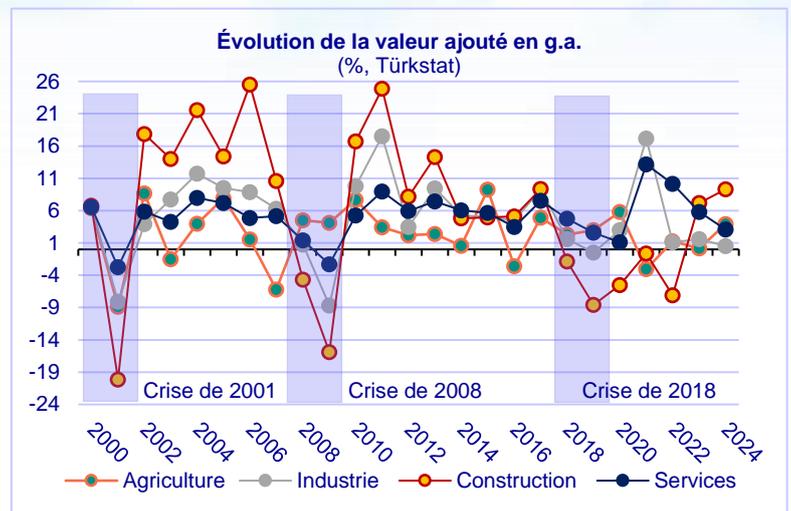
² Ceci engendre une série de problèmes : capacité de fret limitée, défis de planification, sécurité (le risque de collision contraint les trains à attendre à des points de croisement pour se croiser), flexibilité réduite.

Turquie – L'international : un relais de croissance des constructeurs turcs

Alimenté par une forte croissance démographique et une urbanisation rapide, le secteur de la construction s'est imposé comme moteur de l'économie turque depuis l'arrivée au pouvoir de R.T. Erdoğan en 2003, stimulant l'emploi et l'investissement. Sensible à la conjoncture économique, le secteur montre depuis 2018 des signes d'essoufflement, et les séismes de 2023 ont mis en lumière ses carences structurelles et de multiples scandales de corruption. Sur la scène internationale, les entreprises turques du secteur continuent néanmoins de se distinguer par leur compétitivité et leur réputation de partenaires alternatifs et bon marché. Actrices majeures de grands projets en Afrique, au Moyen-Orient et en Asie centrale, les sociétés turques se classent au 2^e rang mondial parmi les principaux constructeurs internationaux (derrière la Chine).

En perte de vitesse, le secteur de la construction en Turquie fait face à une série de défis

La part de la construction (infrastructures et immobilier) dans le PIB turc s'est contractée de 9,6 % en 2017 à 5,5 % en 2022, avant de connaître un rebond suite aux séismes de 2023. Exposé aux fluctuations économiques et à la hausse des coûts du fait de la volatilité de la livre, le secteur est affaibli depuis la crise économique qui a touché la Turquie en 2018. Depuis, il n'a que marginalement contribué à la croissance du PIB. Si l'activité du secteur a connu un rebond en 2023 et 2024 (+7,2 % et 9,3 %) du fait de la reconstruction des zones sinistrées, les prévisions tablent à court-terme sur une croissance annuelle de l'ordre de 3,6 %. Avec 1,8 M d'employés (soit 6,3 % de la population active en 2023), la contribution du secteur à l'emploi demeure en revanche stable. L'industrie est dominée par une poignée de conglomérats historiques (Cengiz, Limak, Kalyon, Kolin, et Makyol, lesquels ont remporté l'appel d'offre pour la construction du nouvel aéroport d'Istanbul, pour 11 Mds USD) ainsi que des acteurs plus jeunes comme Rönesans (53^e du secteur dans le monde) ; des entreprises du secteur sont régulièrement entachées par des scandales de corruption. Les entreprises étrangères n'y fournissent que des prestations à forte plus-value technique sur des projets emblématiques (pont du Bosphore ; Marmaray) en partenariat avec des conglomérats locaux, souvent en apportant des financements ou des transferts de technologie. Les entreprises françaises sont actives en Turquie sur des segments restreints, à l'image de Alstom (signalisation ferroviaire), Egis (concessions autoroutières), TAV (concessions aéroportuaires) ou encore Veolia (opération de l'incinérateur d'Istanbul).



Si le président Erdoğan a fait du développement des infrastructures une priorité avec des investissements s'élevant à 250 Mds USD entre 2003 et 2022, le « Plan Logistique 2053 » prévoit un ralentissement relatif (189 Mds USD d'investissements supplémentaires), les infrastructures routières, aéroportuaires et portuaires arrivant à maturité.

Entre 2003 et 2022, les infrastructures routières ont été le premier bénéficiaire de ces investissements (151 Mds USD), avec une extension du réseau de 6 100 km à 29 000 km sur la période. Le nombre d'aéroports (21 Mds USD d'investissement, dont près de la moitié pour l'aéroport d'Istanbul, le plus grand d'Europe) a doublé, passant de 26 à 57. Le réseau ferroviaire a quant à lui fait l'objet d'importants investissements (52 Mds USD, y compris le développement de 2 251 km de LGV). En dépit de ces efforts, les besoins en infrastructures demeurent importants¹. Pour y remédier, le Plan 2053 prévoit une concentration des nouveaux investissements dans le ferroviaire (64 Mds USD), doublant la taille du réseau avec la construction de 8 554 km de nouvelles lignes de chemin de fer (dont 6 425 km LGV). Le reste des investissements les infrastructures de télécommunication (64 Mds USD), suivi par le développement des routes (36 Mds USD), des ports (21 Mds USD), et des aéroports (4 Mds USD).

Stable depuis une décennie, la construction et la demande dans le secteur immobilier s'est maintenue jusqu'à mi-2023 avec la politique de taux bas, et les anticipations d'inflation hautes ont contribué au renchérissement des prix.

Dans un premier temps, le maintien relatif de la demande (-0,4 % en 2022, puis -17,5 % en 2023) – concentrée dans les villes d'Istanbul, d'Ankara, d'Izmir et Antalya² – dans un contexte de ralentissement de l'activité de la construction a porté l'inflation des prix immobiliers à un niveau supérieur à l'inflation générale, avant de ralentir en 2024 : 181,5 % en 2022, 85,0 % en 2023, puis 16,8 % en 2024, contre 72,0 %, 53,4 % et 60,0 % pour l'inflation générale. Le phénomène a

¹ La Turquie occupe la 38^e place du classement de la Banque mondiale sur la performance logistique.

² Ces 4 provinces concentrent plus de 35 % des ventes du pays.

également été amplifié par la guerre en Ukraine et les séismes de février 2023 : la première a favorisé l'arrivée d'investisseurs Russes et Ukrainiens (principalement dans la région d'Antalya), et les seconds ont conduit à un exode des populations du Sud-Est de la Turquie vers d'autres villes (en particulier à Ankara et Istanbul). En parallèle, la demande de logements locatifs a également progressé, et l'indice des prix des logements à la location a augmenté dans les principales villes de Turquie (de plus de 250 % depuis 2022 à Ankara et de plus de 150 % à Istanbul). Depuis la fin d'année 2023, la hausse des taux appliqués aux prêts immobiliers a eu pour effet de réduire l'encours de prêts, et à accroître les achats sur la base d'avoir personnels.

En février 2023, les séismes ont rappelé les faiblesses structurelles du secteur. Malgré les réformes de 2004 initiées en réponse aux dommages des séismes d'Izmit de 1999¹, l'octroi de nombreuses amnisties – ayant favorisé l'enregistrement de propriétés non autorisées en échange d'une redevance – aurait selon certains commentateurs facilité la croissance incontrôlée de projets non-conformes. Dès lors, le nombre de permis de construire distribués par les municipalités a progressé à un rythme supérieur à celui de l'octroi de certificats de conformité² (139 659 permis de construire ont été délivrés en 2023, pour 86 776 certificats de conformité). Dans les zones touchées par les séismes de février 2023, certains analystes estiment qu'environ 20 % des constructions ne respectaient pas les normes sismiques. En conséquence, 39 000 bâtiments se sont effondrés, 60 000 ont été démolis pour des raisons de sécurité, portant les dégâts matériels des séismes à 34,2 Mds USD³.

Les constructeurs turcs se projettent massivement à l'étranger

Face à l'émergence de nouvelles opportunités à l'étranger et, plus récemment, en raison du ralentissement du secteur en Turquie, les constructeurs turcs se projettent au-delà de leurs frontières. Avec un stock de projets d'une valeur de 503 Mds USD, le volume d'affaires des constructeurs turcs à l'international se concentre dans leurs activités historiques que sont les routes (14,0 % du portefeuille en 2023) et l'immobilier (13,9 %), mais aussi la construction d'installations industrielles (6,4 %) ou d'infrastructures ferroviaires (6,0 % ; cf. encadré). Les entreprises turques du secteur parviennent à remporter d'importants marchés à l'étranger grâce à une bonne perception à l'étranger du fait de leur recours fréquent à de la main d'œuvre et des fournisseurs locaux ainsi que de leur maîtrise des coûts et des délais. Ainsi, en 2023, 40 entreprises turques se classaient parmi les 250 premiers constructeurs mondiaux en termes de revenu généré à l'étranger (2^e pays en nombre d'entreprises dans le classement, derrière la Chine (81))⁴. Les grands constructeurs turcs gagnent par ailleurs en sophistication avec le développement d'une expertise en ingénierie civile en interne (Rönesans, Limak, Yapı Merkezi), et ont sinon recours à des cabinets turcs reconnus pour leurs projets à l'étranger (Yüksel, Temelsu, TÜMAŞ).

Si avant les années 2000 la plupart des projets se limitaient aux anciens pays de l'Empire ottoman, les constructeurs turcs ont étendu leur empreinte en Asie centrale et en Afrique. Alors qu'en 1989 la Libye, l'Irak, l'Arabie Saoudite et le Yémen représentaient la quasi-totalité (95 %) du chiffre d'affaires des constructeurs turcs à l'étranger, leur portefeuille s'est depuis diversifié : en 2023, leurs principaux clients étaient la Russie (23,7 %), l'Irak (7,3 %), la Roumanie (6,7 %) et la Tanzanie (3,4 %). Aidés par l'accord gazier Turquie-URSS de 1987 (prévoyant que 25 % du gaz naturel importé soit remboursé en biens et services), les constructeurs turcs ont fait de la Russie leur 1^{er} marché (20,3 % du stock de contrats), et bien que la majorité des groupes déclare avoir suspendu son activité depuis l'invasion de l'Ukraine, la Russie aurait représenté 16,3 % de leurs contrats à l'étranger en 2023, selon les données de l'Association des Constructeurs Turcs (TCA). Les entreprises du secteur bénéficient aussi d'une solide réputation en Asie centrale : présentes depuis la fin des années 1990 au Turkménistan (2^e stock de contrats), au Kazakhstan et en Azerbaïdjan (respectivement 10,6 %, 5,6 % et 3,8 % du stock de projets), elles remportent désormais des projets en Ouzbékistan (3,5 % du portefeuille entre 2020 et 2023). En Afrique, elles se positionnent comme des partenaires (17,3 % du total turc à l'étranger) avec des projets emblématiques, dont la ligne de chemin de fer Dar es Salaam-Morogoro construite par Yapı Merkezi (1,9 Md USD) et la construction d'aéroports (Enfidha-Hamamet en Tunisie et Blaise-Diagne à Dakar).

Les entreprises turques cherchent à renforcer leur présence à l'étranger en se spécialisant sur les projets de reconstruction post-conflit. Si les entreprises turques sont présentes en Irak depuis 1972, l'importance du pays dans le portefeuille turc (3^e client avec 35 Mds USD de projets ; 7,0 % du portefeuille) a fortement progressé entre 2000-2009, dans

¹ Le tremblement de terre d'Izmit, survenu le 1^{er} août 1999, a fait environ 17 000 victimes, avec près de 48 000 blessés et des centaines de milliers de personnes déplacées. Environ 250 000 bâtiments ont été gravement endommagés ou détruits, particulièrement dans les zones urbaines densément peuplées.

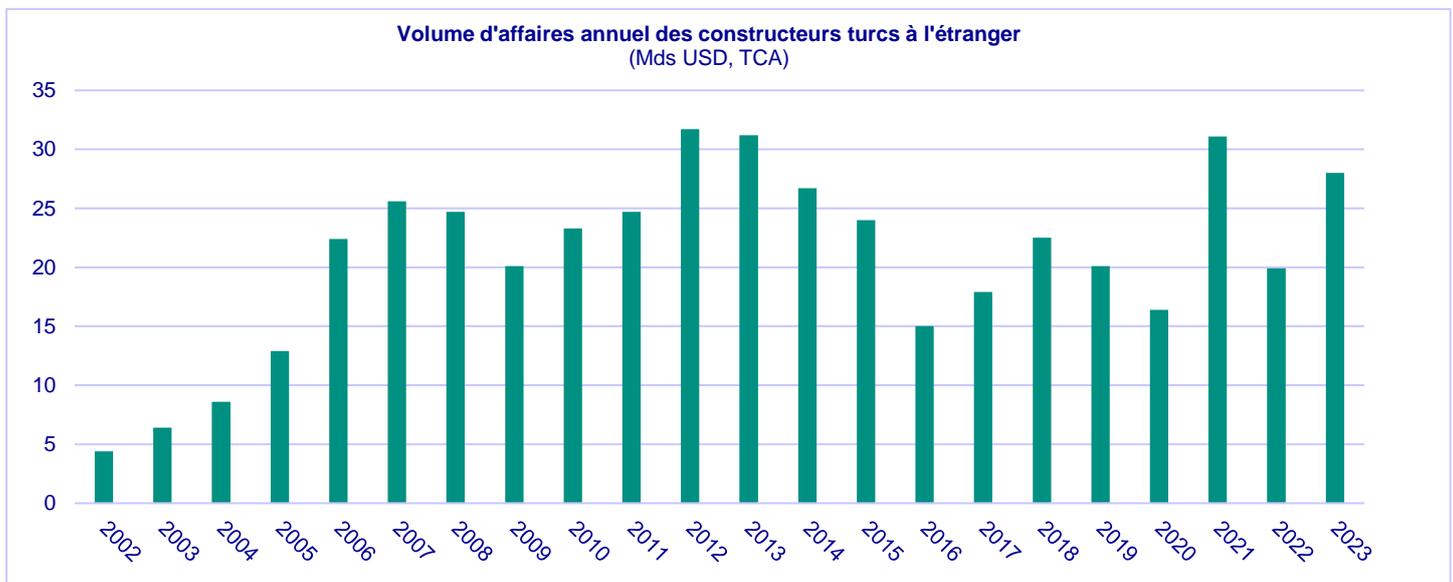
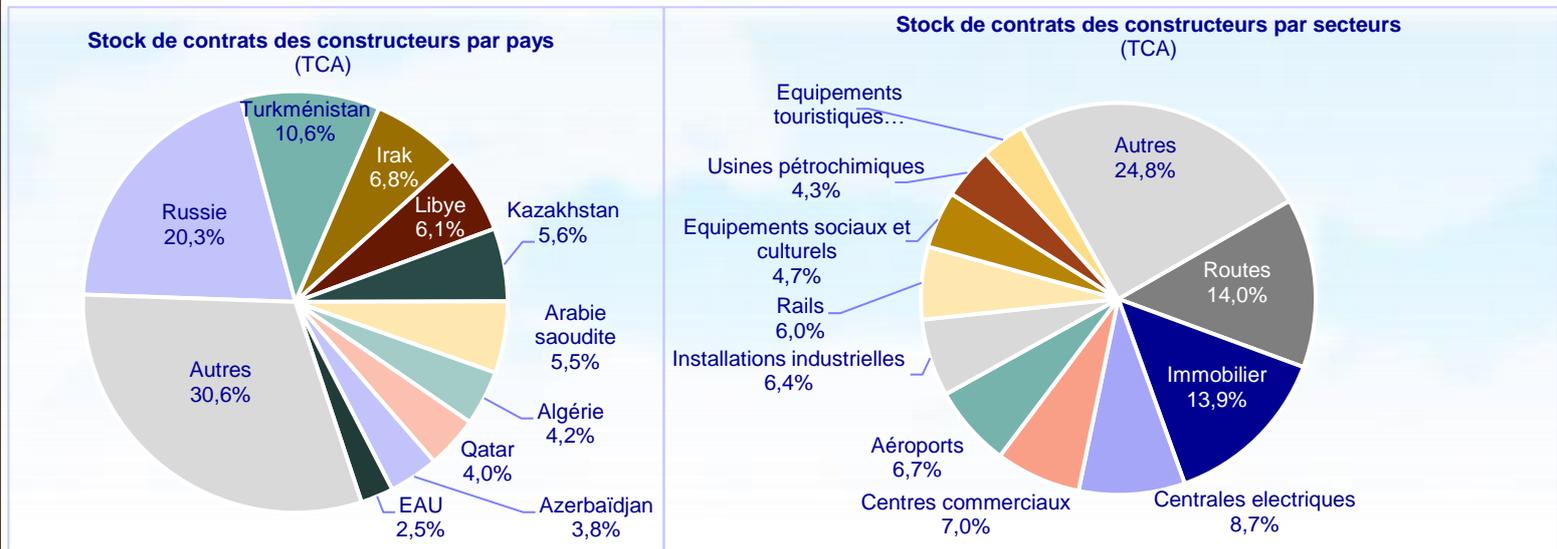
² Un certificat de conformité est délivré pour les bâtiments achevés ou partiellement achevés, conformément à l'article 30 de la loi sur la construction n° 3194. Il atteste que le bâtiment a été construit conformément aux règles et qu'il n'y a pas d'obstacle à son utilisation.

³ Donnée Banque mondiale dans [Global Rapid Post-Disaster Damage Estimation \(GRADE\)](#). Cette donnée fait référence aux destructions et non pas au coût de la reconstruction qui serait estimé autour de 100 Mds USD.

⁴ L'absence des entreprises turques des 40 premières places du classement (basé sur le CA) s'explique par leur faible présence sur les segments les plus rémunérateurs du secteur (transports et énergie).

le contexte des travaux de reconstruction à la suite de la 2nde Guerre du Golfe (la part de l'Irak, marginale avant 2000, grimpe à 5,3 % sur la période, avant de sa maintenir à un niveau élevé). En Ukraine, de grands groupes turcs tels que Onur et Doğuş se positionnent déjà comme des acteurs clés pour la reconstruction post-conflit, grâce à leur présence historique, leur logistique éprouvée dans la région, et leur compétitivité prix. Au total, la valeur des 301 projets réalisés par les entreprises turques en Ukraine (dont 70 depuis le début de la guerre) s'élève à 10 Mds USD, faisant d'elles les premières entreprises étrangères du secteur dans le pays.

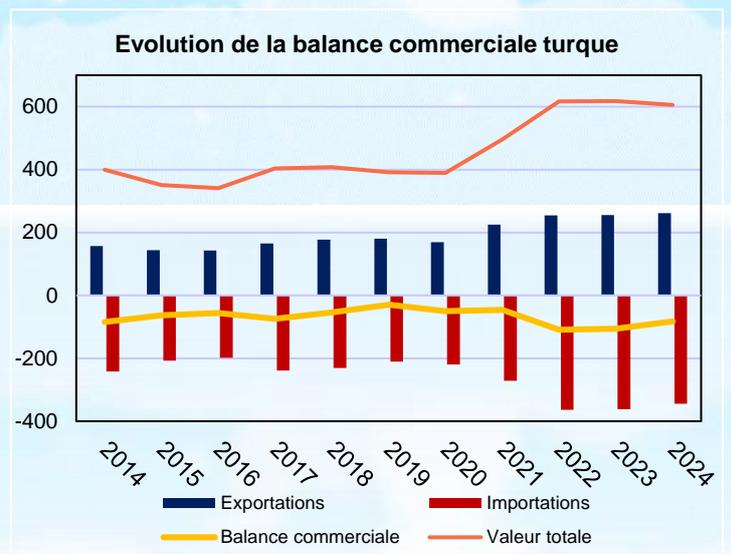
Encadré – Répartition géographique et sectorielle des projets de constructeurs turcs à l'étranger (1972-2023)



Dans l'Union européenne, la présence des constructeurs turcs reste pour le moment contenue. Si la Roumanie est devenu un important client des constructeurs turcs (3^e client sur la période 2020-2023), ces derniers peinent à développer leur activité dans le reste de l'Union européenne de par le manque de familiarité avec les normes ESG, la saturation du marché par des acteurs locaux, et de manière plus anecdotique, leur exclusion pour des motifs de sécurité (projet *Rail Baltica*). Plus récemment, la CJUE a statué (affaire « Kolin », 10/2024) que les entreprises des pays tiers, dont la Turquie, ne pouvaient pas bénéficier d'un traitement équitable dans les appels d'offres publics de l'UE en l'absence d'un accord de réciprocité.

Turquie – Commerce extérieur : nouvelle réduction du déficit commercial en 2024

Selon les données des douanes turques, les échanges commerciaux de la Turquie ont connu un léger recul en 2024 (605,8 Mds USD), après les records successifs enregistrés en 2022 (617,1 Mds USD) et 2023 (617,8 Mds USD). Les exportations s'inscrivent en légère hausse, à un niveau record (+2,4 % en g.a à 261,8 Mds USD), portées par les ventes de biens d'équipement (+4,2 % en g.a.), des industries agroalimentaires (+4,7 % en g.a.) et de l'industrie automobile (+9,6 % en g.a.). Mais les importations enregistrent quant à elles leur 2^e recul consécutif (-5,0 % en g.a à 343,9 Mds USD), ce qui s'explique par la baisse des importations d'or (-43,1 % en g.a.), et, en valeur, des biens énergétiques (-3,3 % en g.a.) ainsi que des achats des industries métallurgiques (-4,4 % en g.a.) et agroalimentaires (-9,8 % en g.a.). En conséquence, le déficit commercial de la Turquie s'est considérablement réduit à 82,1 Mds USD, soit une baisse de 22,7 % par rapport à 2023.



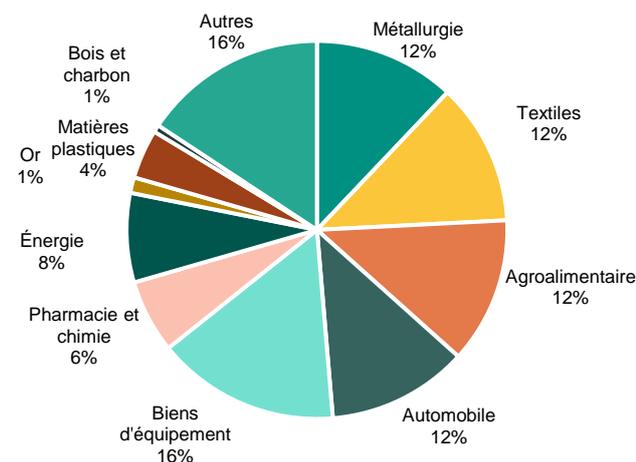
Les exportations continuent leur progression en 2024 atteignant un nouveau record (+2,4 % à 261,8 Mds)

L'incidence des séismes de 2023 sur la structure des exportations turques continue de se faire sentir

En 2024, les exportations ont accéléré : +2,4 % en g.a après +0,7 % en 2023 ; elles ont également atteint un nouveau niveau historique à 261,8 Mds USD, dépassant la performance de 2023 (255,8 Mds USD en 2023) :

- **Les ventes de biens d'équipement dominent les exportations turques (+4,2 % à 40,6 Mds USD)** et demeurent le 1^{er} poste d'exportations du pays, en contribuant à hauteur de 0,6 pp à leur croissance.
- **Les ventes des industries agroalimentaires progressent de 4,7 % par rapport à 2023 et atteignent 32,6 Mds USD (contribution de 0,6 pp).** Le secteur devient cette année le 2^e poste d'exportations de la Turquie, principalement en raison de la bonne performance de certaines cultures fruitière et maraichère, tandis que la production de céréales a reculé en 2024.
- **Les exportations de l'industrie textile continuent de se contracter, de 2,7 %, à 31,7 Mds USD (contribution de -0,3 pp) :** le secteur gravement pénalisé par les séismes du 6 février 2023 constitue désormais le 3^e poste d'exportations de la Turquie, et perd ainsi une place par rapport à 2023. L'industrie textile, fragilisée par les séismes, fait également face à une dégradation de sa compétitivité, conséquence de la hausse des coûts de production du secteur.
- **Les exportations de produits métallurgiques et métalliques rebondissent : +1,9 % en g.a. à 31,4 Mds USD,** après avoir enregistré une baisse importante en 2023 (-20,1 %, 30,8 Mds USD). Depuis les séismes du 6 février 2023,

Répartition par produit des exportations en 2024



Poste	Valeur des exportations (Mds USD)	Contributions à la croissance
Biens d'équipement	40,6	0,6%
Agroalimentaire	32,6	0,6%
Textiles	31,7	-0,3%
Métallurgie	31,4	0,2%
Automobile	31,2	1,1%
Énergie	19,9	0,2%
Pharmacie et chimie	16,3	0,0%
Matières plastiques	11,0	0,0%
Or	3,5	-0,3%
Bois et charbon	1,6	0,0%
Aérospatial	1,0	0,0%
Autres	40,9	0,2%

la reprise du secteur¹, concentré dans les régions de Sud-Est², est restée conditionnée au rétablissement progressif des infrastructures de la région.

- **Les exportations du secteur automobile continuent leur progression : +9,6 %, à 31,4 Mds USD et constituent la plus forte contribution à la croissance des ventes turques (+1,1 %).** L'Union européenne s'affirme comme le principal débouché concentrant 68,3 % des exportations du secteur, soit +1,1 % en g.a (67,2 % en 2023).

Les exportations vers les premiers clients de la Turquie rebondissent, celles vers la Russie subissent un coup d'arrêt

Les ventes vers l'Union européenne – de loin le 1^{er} partenaire commercial de la Turquie avec 41,4 % des exportations – ont progressé de 4,0 % à 108,5 Mds USD :

- **L'Allemagne est le 1^{er} client de la Turquie (-3,1 % à 20,4 Mds USD)** : la contraction continue des ventes (après -0,2 % en 2023) s'explique encore principalement 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 -17,5 % et 12,5 % en g.a.

- **L'Italie demeure le 2^e client européen de la Turquie (5^e client mondial)** : les ventes turques marquent un rebond (+4,5 % en g.a. à 12,9 Mds USD), après être restées stables l'année précédente (+0,0 % en g.a. à 12,4 Mds USD en 2023).

- **La France demeure le 3^e récipiendaire européen des ventes turques³ et conserve sa place de 6^e client mondial, malgré un recul des exportations turques – une première depuis 2020 : les ventes turques régressent de 2,4 % à 10,0 Mds USD.** En 2024, selon les douanes turques, la valeur du commerce France-Turquie a augmenté de 3,2 % en g.a. et pour la 2^e année consécutive, la France dégage avec la Turquie un excédent commercial (+2,5 Mds USD, contre 1,3 Md USD en 2023). Les données des douanes françaises identifient un excédent commercial moins important à 1,6 Md USD.

Les exportations vers les Etats-Unis (+9,7 % à 16,3 Mds USD), le Royaume-Uni (+4,9 % à 15,3 Mds USD) et l'Irak (+2,1 % à 13,0 Mds USD) progressent ; elles restent respectivement les 2^e, 3^e et 4^e pays de destination des exportations turques.

Les exportations vers la Russie ont connu un recul très net : -21,5 % à 8,6 Mds USD du fait de la baisse des ventes de biens d'équipement, de produits textiles, des industries pharmaceutiques, chimiques et métallurgiques.

Les ventes vers Israël ont chuté dans le contexte de l'interdiction du commerce mise en place par les autorités turques à partir de mai 2024 : -72 % à 1,5 Md USD⁴ (contre 5,4 Mds USD en 2023) d'après les douanes turques. Néanmoins, l'analyse croisée des données des douanes turques, grecques et israéliennes indique un maintien des échanges entre la Turquie et Israël.

Principaux clients de la Turquie				
Exportations (Mds USD)	2023	2024	Évolution (%)	Part (%)
Allemagne	21,1	20,4	-3,1%	7,8%
États-Unis	14,9	16,3	9,7%	6,2%
Royaume-Uni	12,5	15,3	22,7%	5,8%
Irak	12,8	13,0	2,1%	5,0%
Italie	12,4	12,9	4,5%	4,9%
France	10,3	10,0	-2,4%	3,8%
Espagne	9,8	9,8	0,1%	3,7%
Pays-Bas	7,9	8,6	9,0%	3,3%
Russie	10,9	8,6	-21,5%	3,3%
EAU	8,6	8,3	-3,3%	3,2%
Total	255,7	261,7	2,4%	

¹ Selon la fédération turque des producteurs d'acier, le taux d'utilisation des capacités des usines turques d'acier s'est élevé à 62,4 % en Novembre 2024, soit +7,5 % en g.a., signalant une amélioration des conditions de production : [Turkish Steel Producers Association Press Release - Turkish Steel Producers Association](#)

² Les régions sinistrées concentraient 1/3 de la production nationale d'acier brut.

³ Devant l'Espagne.

⁴ Cette chute avait déjà été entérinée par les annonces du ministre du Commerce, qui liait dès 2023 la baisse des ventes turques au conflit à Gaza, même si la contraction du commerce bilatéral était déjà amorcée avant octobre 2023.

Les importations enregistrent un recul pour la deuxième année consécutive (-5,0 % à 343,9 Mds USD)

Les importations turques sont toujours dominées par les hydrocarbures

En 2024, les importations ont atteint 343,9 Mds USD, en baisse de 5,0 % par rapport à 2023 ; elles demeurent largement dominées par les achats d'hydrocarbures.

- **Les importations de produits énergétiques se sont contractées de 3,3 % en g.a. à 77,0 Mds USD et ont contribué à hauteur de -0,7 pp à la contraction des achats :** bien qu'en baisse, les achats d'hydrocarbures continuent de dominer la structure des importations et en représentent 22,4 %. La conjoncture favorable des prix de l'énergie¹ et la baisse des volumes importés de pétrole (-4,1% en g.a. à 30,0 Mt²) est à l'origine de la moindre contribution du poste à la facture des importations.

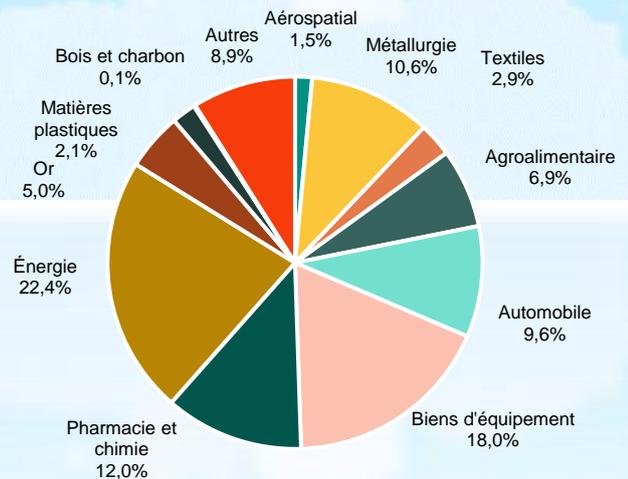
- **Les achats de biens d'équipement ont progressé de 2,1 % en g.a. à 61,9 Mds USD :** ils contribuent à hauteur de 0,3 pp à la croissance des importations et constituent le 2^e poste d'approvisionnements extérieurs. Néanmoins, en lien avec le ralentissement industriel, les importations de machines d'industrie sont en baisse (-6,0 % en g.a. à 37,4 Mds USD).

- **Les importations de produits pharmaceutiques et chimiques ont continué de chuter, de 2,3 % à 41,2 Mds USD (contribution de -0,3 pp) :** d'une part, les prix unitaires des achats de produits chimiques organiques, de produits pharmaceutiques et d'engrais ont connu une baisse en 2024³, d'autre part, les importations de produits chimiques non-organiques se contractent en volume (-19,3 % en g.a.) conséquence probable du ralentissement observé de l'activité des industries textiles et métallurgiques depuis les séismes du 6 février 2023.

- **Les achats de produits métallurgiques et métalliques se sont inscrits en baisse de 4,4 % à 36,3 Mds USD (contribution de -0,5 pp),** principalement expliqué par un effet prix⁴, les volumes de fer et d'acier brut importés ayant augmenté (+5,4 % en g.a.) notamment en raison des besoins engendrés par la reconstruction.

- **Les achats de l'industrie automobile enregistrent une baisse de 1,9 % à 33,2 Mds USD (contribution de -0,2 pp), après la très importante hausse de 2023 (+68,5 % à 33,8 Mds USD).** Le ralentissement de l'inflation (42,1 % en janvier 2024, contre 64,9 % en janvier 2024), ainsi que les achats de biens durables déjà réalisés par les ménages en 2023 expliqueraient la contraction.

Répartition des importations en 2024



Poste	Valeur des importations (Mds USD)	Contributions à la croissance
Énergie	77,0	-0,7%
Biens d'équipement	61,9	0,3%
Pharmacie et chimie	41,2	-0,3%
Métallurgie	36,3	-0,5%
Automobile	33,2	-0,2%
Agroalimentaire	23,6	-0,7%
Or	17,1	-3,6%
Textiles	10,0	0,1%
Matières plastiques	7,1	0,0%
Aérospatial	5,1	0,1%
Bois et charbon	0,5	0,0%
Autres	30,7	0,4%

¹ Selon les données fournies par EPIAŞ, qui assure la gestion des marchés de l'énergie en Turquie, le prix annuel moyen du baril de Brent en Turquie s'élevait à 78,96 USD en 2024 contre 82,24 USD en 2023 ; concernant le gaz naturel, le prix annuel moyen TTF était de 35,01 EUR/MWh en 2024, contre 40,61 EUR/MWh en 2023 (calculs SER sur la base des 12 bulletins mensuels de 2024 : [EPIAŞ | Enerji Piyasaları İşletme A.Ş.](#)).

² Source : TÜİK, *Imports of Crude Petroleum*, données publiées le 31 janvier 2025.

³ Source : U.S. Bureau of Labor Statistics, *Producer Price Index by Industry* retrieved from FRED, Federal Reserve Bank of St. Louis

⁴ D'après les professionnels du secteur, la demande mondiale de produits métallurgiques s'est contractée en 2024 – en parallèle d'une baisse importante du prix de l'acier au niveau mondial depuis le début de l'année 2024.

La Chine devient le principal fournisseur de la Turquie aux dépens de la Russie

En 2024, les achats en provenance des trois principaux fournisseurs de la Turquie ont reculé : la Chine, la Russie et l'Allemagne ont concentré 26,2 % des importations turques, contre 33,0% en 2023.

- **Les achats en provenance de Chine ont diminué de 0,4 % à 44,9 Mds USD, principalement du fait de la baisse des importations de machines mécaniques (-5,7 %), d'appareils et équipements électroniques (-7,7 %) et de fer et acier bruts (-4,5 %).** En dépit de cela, la Chine devient le 1^{er} fournisseur de la Turquie et concentre 13,1 % des importations en 2024 (contre 12,4 % en 2023).

- **La Russie a fourni 44,0 Mds USD de biens à la Turquie, en recul de 3,6 % par rapport à 2023** (cf. focus Russie).

- **Les importations de biens allemands ont diminué de 5,7 % à 27,1 Mds USD :** la diminution des achats a principalement été portée par le recul des importations de l'industrie automobile¹ (-8,8 % à 6,6 Mds USD, après un bond de +67,1 % à 7,6 Mds USD en 2023), de l'industrie aéronautique (-35,7 % à 823,9 MUSD) et de fer et d'acier (-15,8 % à 820,8 MUSD).

- **Les achats en provenance de Suisse se sont nettement contractés (-44,0 % à 11,2 Mds USD)** grâce à la baisse des achats d'or (-49,1 % à 9,1 Mds USD), après des mesures prises par le gouvernement depuis 2023², les achats d'or en tant que valeur refuge ayant particulièrement crû depuis 2022.

- **La France demeure le 6^e fournisseur de la Turquie et sa part de marché progresse (3,6 %, contre 3,2 % en 2023) : en hausse de 8,1 % les importations de biens français s'élèvent à 12,5 Mds USD selon les douanes turques,** en particulier, grâce à la bonne orientation des ventes de l'industrie aéronautique (+60 % g.a. à 2,9 Mds EUR).

Principaux fournisseurs de la Turquie				
Importations (Mds USD)	2023	2024	Évolution (%)	Part (%)
Chine	45,1	44,9	-0,4%	13,1%
Russie	45,6	44,0	-3,6%	12,8%
Allemagne	28,7	27,1	-5,7%	7,9%
Italie	15,0	19,3	28,6%	5,6%
Pays non-identifiés	24,5	18,0	-26,6%	5,2%
Etats-Unis	15,8	16,2	2,7%	4,7%
France	11,6	12,5	8,1%	3,6%
Suisse	19,9	11,2	-44,0%	3,2%
Espagne	9,5	9,4	-1,6%	2,7%
Corée du Sud	9,5	9,2	-2,7%	2,7%
Total	362,2	343,7	-5,1%	

¹ Ce recul concerne à la fois les achats de véhicules à moteur dédiés au transport de personnes (hors transports publics), représentant 63,6 % des importations de la catégorie « Automobile » en 2024, qui connaissent une baisse de -6,22 % (4,2 Mds USD en 2024, contre 4,5 Mds USD en 2023), et les achats de pièces détachées de l'industrie automobile, représentant 19,7 % des importations de la catégorie « Automobile » en 2024, en baisse de -17,2 % (1,3 Md USD en 2024 contre 1,6 Md USD en 2023).

² Suspension partielle des importations à la suite des séismes, introduction d'une taxe supplémentaire de 20 % à l'importation d'or et instauration d'un quota d'importation mensuel de 12 tonnes d'or non-traité, en août 2023. Une analyse de la Banque centrale de Turquie (TCMB), datée du 17 janvier 2025, apporte un éclairage sur ces changements : « En résumé, la mise en place du quota a entraîné un changement significatif dans la composition des importations d'or. Alors que les importations d'or brut, classé comme biens intermédiaires, ont fortement diminué en raison du quota, les importations de bijoux, classés comme biens de consommation, ont dépassé les moyennes historiques. » : [Merkezin Güncesi - Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası](#)

Focus : La Russie, reléguée au rang de 2^e fournisseur de la Turquie

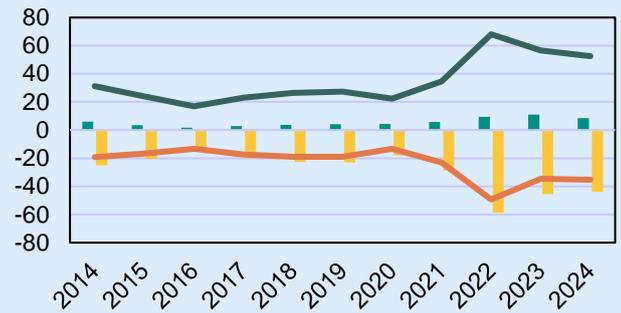
En 2024, les échanges avec la Russie ont continué à se contracter, de 7,1 % en g.a. à 52,5 Mds USD (après, en 2023, -16,9 % en g.a. à 56,5 Mds USD), reléguant la Russie au rang de 2^e fournisseur de la Turquie, derrière la Chine.

En 2024, à la fois les importations en provenance de Russie (44,0 Mds, -3,6 % en g.a.) et les exportations en sa direction (8,6 Mds USD, -21,5 % en g.a.) sont en recul, alors qu'en 2023 les exportations continuaient encore leur progression (+16,9 % à 10,9 Mds USD) tandis que les importations déclinaient déjà (-22,3 % à 45,6 Mds USD). Ainsi, en raison du rééquilibrage des échanges, le solde de la balance commerciale bilatérale turque vis-à-vis de la Russie, structurellement déficitaire, s'améliore en 2024 passant à 52,5 Mds USD après 56,3 Mds USD (2023) et 68,1 Mds USD (2022). Devenant 2^e fournisseur de la Turquie, après avoir occupé la première position depuis 2022, la part de marché de la Russie augmente paradoxalement sensiblement à 12,8 % en 2024 (12,6 % en 2023 ; 16,2 % en 2022), tandis que la part des ventes turques à la Russie diminue à 3,3 % (4,3 % en 2023 ; 3,7 % en 2022). La Russie devient ainsi le 9^e client de la Turquie (6^e en 2023), après la France (6^e), l'Espagne (7^e) et les Pays-Bas (8^e).

En 2024, la baisse des exportations a été portée par (i) la diminution des ventes de biens d'équipement (-27,0 % à 2,2 Mds USD contre +43,7 % à 3,1 Mds USD en 2023) dont la part dans les exportations est passée de 28,0 % à 26,0 %, soit une contribution de -7,6 pp à la diminution des exportations, (ii) le ralentissement des exportations de produits textiles (-37,3 % à 785 MUSD contre +33,4 % à 1,3 Md USD en 2023), soit une contribution de -4,3 pp à la diminution des exportations, ainsi que par (iii) la diminution combinée des ventes des industries pharmaceutique et chimique (-16,8 % à 1,1 Md USD) et métallurgique (-25,3 % à 690 MUSD).

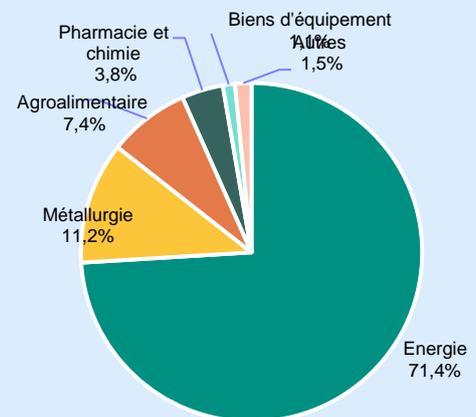
Côté importations, cette contraction s'explique principalement par l'évolution du prix de l'énergie : après le niveau record atteint par les importations turques portées par la flambée des prix de l'énergie en 2022 (à 58,7 Mds USD, pour une valeur totale du commerce à 68,1 Mds USD), une inflexion nette perceptible en 2023 (45,6 Mds USD d'importations, pour une valeur totale du commerce de 56,5 Mds USD), s'est poursuivie en 2024 (44,0 Mds USD d'importations, pour une valeur totale du commerce de 52,5 Mds USD). En 2024, la Turquie conserve sa place de 3^e importateur d'hydrocarbures russes, derrière la Chine (1^{er}) et l'Inde (2^{ème}).

Évolution du commerce avec la Russie (Mds USD)

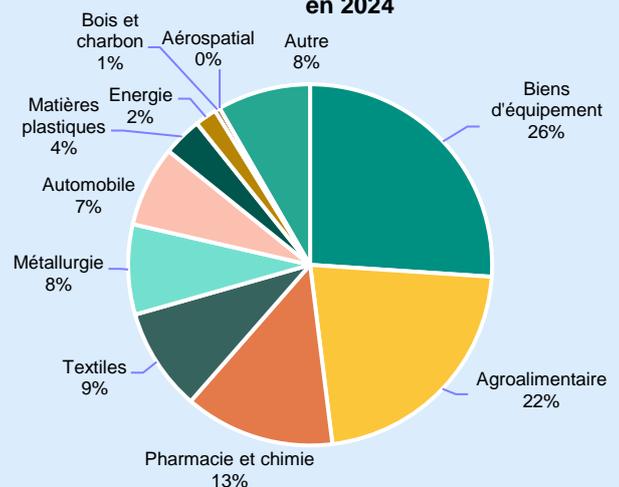


■ Exportations ■ Imports
— Balance commerciale — Valeur totale

Structure des importations en provenance de Russie en 2024



Structure des exportations vers la Russie en 2024



Turquie – Commerce bilatéral : hausse de l'excédent français en 2024

Selon les données des douanes françaises, les échanges de biens entre la France et la Turquie ont été stables en 2024 à 23,4 Mds EUR (+0,04 % de hausse, après +17,1 % en 2023). La dynamique haussière des exportations françaises (+3,6 % à 12,4 Mds EUR) a surtout été soutenue par les ventes du secteur aéronautique (+59,5 % à 2,9 Mds EUR) et, dans une moindre mesure, des biens d'équipement (+2,8 % à 2,5 Mds EUR), tandis que les ventes du secteur automobile ont connu un net recul (-20,8 % à 2,2 Mds EUR) après leur forte hausse l'année précédente. A l'inverse, les importations de biens turcs en France ont diminué (-3,7 % à 11,0 Mds EUR), avec une contraction dans le secteur automobile également (-7,3 % à 3,9 Mds EUR), textile (-5,4 % à 1,9 Md EUR) et dans les biens d'équipement (-5,4 % à 1,8 Md EUR). L'excédent commercial français enregistre une forte hausse à 1,3 Md EUR, contre 469 MEUR en 2023.

Les exportations françaises en Turquie s'inscrivent en hausse pour atteindre 12,4 Mds EUR

Une croissance des exportations françaises dans de nombreux secteurs, malgré le repli des ventes automobiles

Après le record de 2023 (11,9 Mds EUR), les exportations françaises vers la Turquie ont crû de nouveau (+3,6 %) à 12,4 Mds EUR. Cette hausse des exportations a été portée par :

(i) **La forte progression enregistrée dans le secteur aéronautique et spatial (+59,5 % à 2,9 Mds EUR)** désormais premier poste d'exportations de la France vers la Turquie (23,6 % des exportations totales). Sur les trois premiers trimestres de 2024, Airbus a livré 32 appareils aux compagnies aériennes turques : 16 à Turkish Airlines (dont 8 A350 long-courrier) et 16 à Pegasus.

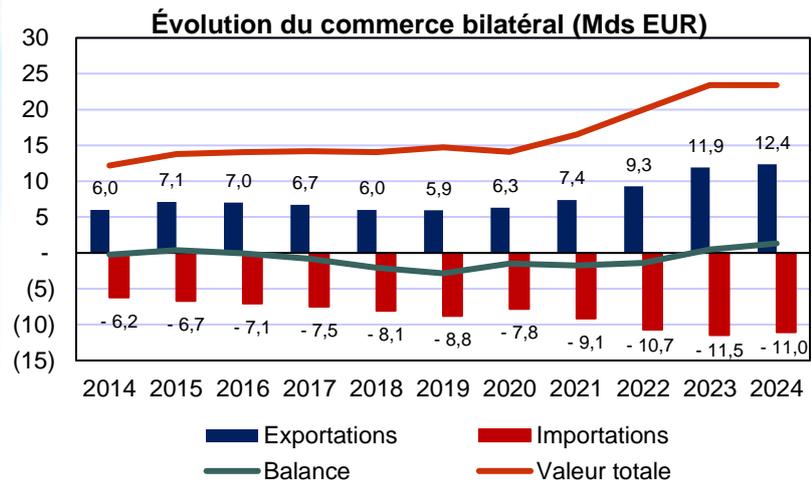
(ii) **Les ventes de biens d'équipement (+2,8 % à 2,5 Mds EUR)**, en particulier de machines et équipements d'usage général (+8,9 % à 954 MEUR), de matériel électrique (+0,4 % à 591 MEUR) et d'appareils de mesure, d'essai et de navigation (+14,6 % à 276 MEUR).

(iii) **Les exportations d'autres biens ayant un poids plus faible dans le commerce bilatéral, à l'instar des produits en caoutchouc et plastique (+2,6 % à 491 MEUR), de l'énergie (+3,9 % à 295 MEUR), des navires et bateaux (+5,3 % à 132 MEUR) ou encore des produits manufacturés divers (+2,9 % à 151 MEUR).**

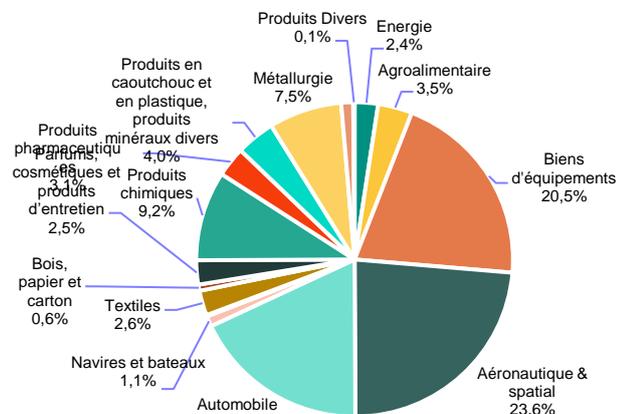
En revanche, certains biens ont connu une baisse de leurs exportations :

(i) **Le secteur automobile (-20,8 % à 2,2 Mds EUR)**, qui représente le 3^e poste d'exportation français en Turquie (18,1 % du total), après la hausse record en 2023 (+130,5 % à 2,8 Mds EUR, devenant alors le 1^{er} poste d'exportation). Cette évolution s'explique davantage par un effet de substitution des exportations de véhicules français par des véhicules étrangers¹ que par un ralentissement de la demande intérieure².

(ii) **D'autres produits industriels français affichent de même un recul de leurs ventes sur le sol turc :** les produits métallurgiques et métalliques (-9,5 % à 922 MEUR) ; textiles (-4,9 % à 317 MEUR) ; et pharmaceutiques (-3,4 % à 380 MEUR) ; malgré leur baisse, les produits chimiques (-3,5 % à 1,1 Mds EUR) demeurent le 4^e poste d'exportation.



Structure des exportations en 2024



Principales contributions positives et négatives à l'évolution des exportations en g.a. (+3,6 %)	
Aéronautique	9,1 pts
Biens d'équipements	0,6 pt
Produits en caoutchouc et plastique	0,1 pt
Automobile	-4,9 pt

¹ Si les principaux marchés des exportations de véhicules enregistrent une baisse (Allemagne -8,2 % ; Espagne -2,7 %), d'autres affichent en revanche une progression notable, notamment la Chine (+19,5 %), le Royaume-Uni (+2,4 %) et la Roumanie (+40,9 %) qui se classent respectivement 3^e, 4^e et 6^e exportateurs de véhicules en Turquie (douanes turques).

² Bien que la Turquie soit entrée en récession au T3 2024 avec une baisse de la demande globale, le marché automobile a fait preuve de résilience : les ventes ont progressé en 2024 de 0,1 % g.a. en volume, malgré une baisse de 7 % g.a. de la production locale. La part des véhicules importés a ainsi atteint **69,5 % des ventes en 2024**, contre 63,5 % en 2023.

La France devient le 6e fournisseur de la Turquie avec une part de marché de 3,6 %

En lien avec la progression des exportations françaises, la part de marché tricolore en Turquie atteint 3,6 % en 2024 (contre 3,2 % en 2023 ; 2,6 % en 2022 et 2,9 % en 2021), un chiffre toutefois nettement inférieur à la moyenne des années 2000 à 5,3 %. La France se classe en 2024 au 6^e rang des importations turques (8^e en 2023 et 2022), derrière les Etats-Unis, l'Italie, l'Allemagne, la Russie, et la Chine. La part de marché de l'UE progresse également, passant de 29,3 % à 32,1 %, mais demeure inférieure au pic de 34,3 % enregistré en 2017.

Les importations françaises en provenance de Turquie déclinent à 11,0 Mds EUR

Une baisse des importations françaises de biens turcs généralisée dans les secteurs manufacturiers de premier plan

Pour la première fois depuis 2019, les importations françaises ont diminué en valeur (-3,7 % g.a.) pour atteindre 11,0 Mds EUR. Cette baisse est particulièrement significative dans les grands postes d'importations :

(i) Le recul des ventes de l'industrie automobile (-7,3 % à 3,9 Mds EUR), alors que le secteur - premier poste d'exportation de la Turquie en France (35,7 % du total) - avait atteint un record des ventes en 2023 à 4,2 Mds EUR. En cause, la diminution des ventes de véhicules finis (-10,8 % à 3,2 Mds EUR), tandis que les importations françaises de pièces détachées turques augmentent (+12,9 % à 716 MEUR).

(ii) Les difficultés rencontrées par l'industrie textile turque, dont les exportations vers la France sont en berne (-5,4 % à 1,9 Md EUR) alors que le secteur représente le 2^e poste d'exportation derrière l'automobile (17,7 % du total). Secteur d'exportation traditionnel de la Turquie, le textile subit d'importantes pertes de compétitivité-prix (-2,7 % g.a. pour les exportations totales), résultant de la hausse des coûts de production¹ et de l'appréciation réelle du taux de change².

(iii) La contraction des achats de biens d'équipement (-5,4 % à 1,8 Md EUR), dont les machines et équipements d'usage général (-6,1 % à 661 MEUR), les appareils ménagers (-10,8 % à 456 MEUR), et les machines diverses (-20,9 % à 88 MEUR).

Par ailleurs, les importations françaises des industries métallurgiques et métalliques turque se contractent (-15,2 % en g.a. à 419 MEUR). A l'inverse, les ventes turques globales de ces industries ont rebondi en 2024 (+1,9 % en g.a. à 31,4 Mds USD), après avoir été pénalisées par les séismes de 2023 dans les régions du Sud-Est, qui avaient fragilisé les infrastructures productives de ce secteur³.

Les achats dans d'autres secteurs aux poids structurellement moins importants ont néanmoins enregistré une hausse, tels que l'industrie agroalimentaire (+12,2 % à 585 MEUR), les produits en caoutchouc et plastique (+6,0 % à 711 MEUR), ou encore l'industrie aéronautique (+12,7 % à 238 MEUR).

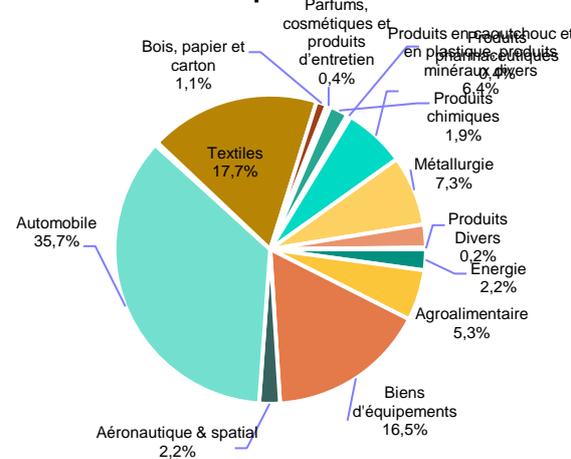
La part de marché de la Turquie atteint toutefois un nouveau record

En dépit de la contraction des importations, la part de marché des biens turcs atteint le record de 1,6 %, après 1,4 % en 2023. La Turquie maintient sa place de 11^e fournisseur français, devant le Japon, la République tchèque, et l'Inde, mais derrière la Pologne. Elle garde aussi sa place de 5^e fournisseur français hors UE, derrière la Chine, les Etats-Unis, le Royaume-Uni et la Suisse.

Principales contributions positives et négatives à l'évolution des importations en g.a. (-3,7 %)

Agroalimentaire	0,6 pt
Produits IAA hors boisson	0,5 pt
Produits en caoutchouc et plastique	0,3 pt
Automobile	-2,7 pt

Structure des importations en 2024



¹ Le renchérissement du cours de l'énergie, allié aux revalorisations du salaire minimum - passant de 281 EUR à 600 EUR, depuis janvier 2022 -, dans un secteur textile intensif en main d'œuvre peu qualifiée, a accentué la pression sur les entreprises.

² D'après la Banque des règlements internationaux, le taux de change effectif réel (TCER) de la livre turque s'est apprécié de 31,9 % entre début 2022 et fin 2024.

³ Les régions sinistrées concentrent 1/3 de la production nationale d'acier brut.

Azerbaïdjan : Quid de la transition vers une économie numérique et innovante ?

Désireux de diversifier son économie et de réduire sa dépendance au secteur des hydrocarbures, l'Azerbaïdjan a fait de la transformation numérique une de ses priorités. Celle-ci s'appuie sur une réorganisation institutionnelle, via notamment la création du Centre d'analyse et de coordination de la quatrième révolution industrielle et du ministère du Développement Numérique et des Transports, ainsi que sur la mise en œuvre d'initiatives et feuilles de routes (villes intelligentes, paiements numériques, MyGov, etc.). Si l'écosystème des startups, très jeune, se consolide peu à peu, plusieurs facteurs freinent toujours le développement d'un écosystème innovant compétitif.

La transformation numérique de l'Azerbaïdjan s'appuie sur une réorganisation institutionnelle...

Désireux de diversifier son économie et de réduire sa dépendance au secteur des hydrocarbures, l'Azerbaïdjan a fait du développement numérique une de ses priorités, en particulier via la Stratégie de Développement Socio-Économique 2022–2026. Pour ce faire, le ministère de l'Economie a créé en janvier 2021 le Centre d'analyse et de coordination de la quatrième révolution industrielle (4SIM). Ce dernier a notamment pour mission d'analyser et de coordonner les défis, les initiatives, les stratégies et les projets liés à l'économie numérique, ainsi que d'assurer la coopération avec les organisations internationales actives dans le domaine de la quatrième révolution industrielle (Industrie 4.0). Pour ce faire, 4SIM a intégré le réseau de l'*Industrie 4.0 du Forum Économique Mondial* à partir d'avril 2022 et a mis en place quelques projets phares dans plusieurs domaines : l'éducation (Coursera) avec 1 000 cours gratuits en intelligence artificielle (IA), *big data* et *blockchain* ; la collaboration universitaire et industrielle (4SIM Talks) ; l'assistance juridique (4SIM Chatbot) ; le sport (Güləşdə 4Sİ) avec l'optimisation des performances des lutteurs via l'IA ; la sécurité douanière (Gömrükdə 4Sİ) et la transformation numérique des entreprises locales (SIRI).

En octobre 2021, un décret présidentiel a également marqué une étape-clé en transformant le ministère des Transports, des Communications et des Hautes Technologies en ministère du Développement Numérique et des Transports. Deux entités juridiques publiques ont été créées sous ce ministère pour assurer une gestion et une coordination efficaces dans le domaine des technologies numériques. La première, l'Agence des Technologies de l'Information et de la Communication, se concentre sur des fonctions essentielles telles que la gestion du spectre radio, le contrôle de la qualité des services et la régulation des interconnexions entre opérateurs télécoms. La seconde, l'Agence pour l'Innovation et le Développement Numérique (IDDA) résulte de la fusion de plusieurs institutions technologiques. Elle pilote les activités de transformation numérique et soutient l'innovation technologique dans des domaines variés, y compris la recherche nucléaire et les *startups*. En mettant l'accent sur la coordination et le soutien financier, cette agence doit promouvoir la recherche orientée vers l'innovation et accélérer l'adoption des technologies modernes.

...et la mise en œuvre d'initiatives et de feuilles de route.

Les autorités azerbaïdjanaises ont d'ores et déjà lancé plusieurs projets innovants pour concrétiser les ambitions numériques du pays. Parmi eux, les villes et villages intelligents, situés dans des zones stratégiques comme Bakou, Gandja et les territoires recouverts du Karabagh et réalisés en partenariat avec des pays comme la Turquie, Israël et la Chine, intègrent des technologies de gestion numérique, des énergies renouvelables et des solutions d'efficacité énergétique. En outre, le programme *Digital Azerbaijan*, regroupant des initiatives comme *MyGov* et *Digital Docs*, centralise les services numériques sous une marque unifiée. Ce programme vise à simplifier l'accès des citoyens aux services publics et à renforcer l'efficacité des démarches administratives. En plus, l'Azerbaïdjan a introduit *SİMA İmza*, une signature électronique gratuite et fiable basée sur la reconnaissance faciale, permettant aux citoyens de signer légalement en ligne et de réduire coûts et pertes de temps via une simple application mobile.

L'adoption du Programme d'État pour l'expansion des paiements numériques en Azerbaïdjan (2018-2020) a en outre permis de réduire l'utilisation de l'argent liquide et de promouvoir les paiements électroniques. Selon la Banque centrale, le volume des paiements sans numéraire était ainsi de 65 % en 2024 contre 35 % en 2021. Les paiements sans contact prédominent : 80 % des cartes bancaires (plus de 20 M au total) sont de fait compatibles *NFC*. L'intégration de services mobiles tels qu'*Apple Pay* et *Google Pay* a également renforcé cette pratique, permettant aux *smartphones* de remplacer les cartes bancaires, y compris dans les transports publics. À Bakou, le système *BakıKart* et l'application *M10* sont ainsi complétés par des paiements *NFC* et code *QR*, simplifiant l'accès aux bus et au métro de Bakou. En outre, le gouvernement a initié des projets pilotes comme les doubles numériques (*digital twins*). Ces initiatives attirent également des partenaires internationaux comme *Binance* pour explorer les applications de la *blockchain* et des crypto-monnaies. Enfin, le secteur des portefeuilles électroniques se développe rapidement, avec 12 opérateurs agréés, dont *GoldenPay* et *United Payment*, qui prévoit un portefeuille commun pour l'Asie centrale.

Plus récemment, l'Azerbaïdjan a défini une feuille de route numérique couvrant la période jusqu'en 2030. Présentée lors du forum *Chain Reaction 2024* à Bakou, cette stratégie identifie 51 initiatives clés destinées à transformer divers secteurs économiques, tels que l'agriculture, le transport, le tourisme, la logistique et la sécurité alimentaire. La numérisation n'est à ce titre pas perçue uniquement comme un vecteur d'innovation, mais également comme un outil de renforcement de la compétitivité des entreprises nationales. Dans le détail, la stratégie s'articule autour de technologies avancées telles que l'IA, l'Internet des objets (*IoT*) et les mégadonnées. En outre, elle met en avant des partenariats public-privé pour partager les responsabilités et maximiser les résultats. Une trentaine de projets seront pilotés par le secteur privé, tandis que d'autres initiatives relèveront de la gestion publique.

L'écosystème des startups se consolide peu à peu.

L'essor de l'écosystème des start-ups, très jeune, est l'une des priorités des autorités en matière de développement numérique en Azerbaïdjan. Les régulateurs dans ce domaine sont le ministère du Développement Numérique et de Transport, notamment l'*IDDA*, l'Agence de développement des petites et moyennes entreprises (*KOBIA*) et l'Agence d'État pour le service public et les innovations sociales (*ASAN*). Des centres d'incubation et d'accélération comme « *Innoland* », « *SABAH.lab* », « *ABB innovation* » fournissent pour leur part un milieu propice aux jeunes entrepreneurs. Des petites et moyennes entreprises (PME) se considérant comme *startups* peuvent obtenir un certificat *ad hoc* fourni par la *KOBIA* pour disposer d'une exonération fiscale de trois ans sur les revenus issus de leurs activités innovantes. En parallèle, l'*IDDA* propose aux entreprises du secteur numérique de devenir résidentes des parcs technologiques et de bénéficier ainsi d'exemptions fiscales sur plusieurs types de taxes et sur l'importation de matériel technologique pendant dix ans. A ce jour, 98 entreprises ont obtenu une accréditation de l'Agence.

Créé en 2022, le portail « Startup Azerbaijan » répertorie pour sa part les principales startups (192 PME certifiées par la *KOBIA* à ce jour), dont notamment des systèmes de paiement numérique pour les entreprises (« *Epoint* » ; « *PAYRIFF* »), des plateformes en ligne pour la vente de services de salle de sport (« *Push 30* » ; « *All Fitness* ») et des plateformes en ligne de services de conseil agricole (« *Dr. Agro* » ; « *Tokhum agro* »). A l'échelle internationale, la startup « *SkyBee* » s'est notamment distinguée en développant des drones pollinisateurs visant à compenser la disparition des populations d'abeilles. Les projets comme « *BiGardens* », pot intelligent permettant un arrosage automatisé des plantes à distance, et « *LifeX* », dispositif capable de détecter les tendances suicidaires chez les adolescents en analysant leurs réactions à des signaux lumineux et sonores, suscitent également un intérêt à l'échelle mondiale.

Au-delà des startups, le gouvernement souhaite également améliorer la compétitivité des PME grâce à des outils numériques et des formations spécialisées à travers le programme de Digitalisation des PME, lancé par l'*IDDA* en collaboration avec *KOBIA*. Au cœur de ce programme se trouve la plateforme *digiMATE*, un outil dédié à l'accompagnement personnalisé des entreprises. Cette plateforme permet aux PME d'évaluer leur maturité numérique à l'aide du *Digital Maturity Index (DMI)* et propose des recommandations adaptées à leurs besoins spécifiques dans des domaines comme le marketing digital, la cybersécurité et les solutions ERP. En combinant diagnostic, mentorat et soutien financier, la *digiMATE* devrait favoriser la transformation numérique des PME.

Un certain nombre de défis restent toutefois à relever.

En dépit des progrès observés, l'Azerbaïdjan enregistre toujours une faible performance dans le classement du *Global Innovation Index* : 95^e en 2024 parmi les 133 économies contre 82^e en 2020. L'Azerbaïdjan se classe, par ailleurs, 82^e pour les « *inputs* » d'innovation (ressources et conditions favorables à l'innovation), en baisse également par rapport aux années précédentes, et 101^e pour les « *outputs* » d'innovation (résultats obtenus), en légère hausse. De fait, plusieurs facteurs freinent toujours le développement d'un écosystème innovant compétitif.

L'un des principaux obstacles réside dans l'accès au financement. Le secteur bancaire privilégie le financement des entreprises établies plutôt que les *startups* innovantes. En conséquence, les financements bancaires restent limités alors que les programmes gouvernementaux souffrent pour leur part d'un montant limité des enveloppes. À cela s'ajoute une réticence des investisseurs privés, souvent peu enclins à investir dans les nouveaux projets, ce qui limite encore davantage les sources de financement alors même que l'activité d'investissements en capital-risque (*venture capital*) est peu développée dans le pays. **De manière générale, le pays affiche un faible niveau d'investissement en recherche et développement (entre 0,4 % et 0,6 % du PIB entre 2020-2023),** un taux bien inférieur aux normes recommandées pour favoriser l'innovation.

Un autre obstacle majeur réside dans le rôle prépondérant de l'État dans le développement des solutions innovantes, qui tend à se substituer à l'entrepreneuriat technologique privé et réduit l'incitation pour les *startups* locales à créer des produits et services compétitifs. Ces derniers se retrouvent de fait en concurrence avec des projets publics bénéficiant d'un financement et d'un soutien institutionnel. Par conséquent, bon nombre d'entrepreneurs doivent se tourner vers les marchés étrangers pour développer leurs innovations, ce qui contraint la création d'un pôle technologique national fort. Enfin, la simplification des démarches administratives et la centralisation des services publics de soutien aux startups serait également de nature à rendre l'environnement plus propice à l'innovation.

Géorgie - Crise politique: quel impact économique ?

L'année 2024 a été une année de crise sur le plan politique en Géorgie avec l'adoption de la loi sur les agents de l'étranger en mai et l'intensification de la crise politique après les élections parlementaires contestées du 26 octobre 2024. En premier bilan, il convient de noter que les performances macro-économiques du pays ont été relativement bonnes au cours de l'année écoulée (croissance de 7,6 %, dette publique de 38,2 % et inflation de 1,1 %). Certains signaux vont toutefois dans le sens de risques accrus pour la pérennité de la croissance économique (dépréciation du Lari, assèchement des réserves de la Banque centrale et chute drastique des IDE). Sur le plan du commerce bilatéral, les échanges entre la France et la Géorgie diminuent (-5,14%) pour la première fois depuis 2019.

Une performance macro-économique satisfaisante en 2024, avec des perspectives incertaines pour 2025

Sur le plan macroéconomique, les performances du pays ont été relativement bonnes en 2024. La croissance géorgienne, bien qu'en diminution, reste solide à 7,6 % selon le FMI (9,5 % selon l'Office national des statistiques Geostat), après 7,5 % en 2023 et 11% en 2022. Le PIB/habitant atteint 27 360 USD (+10 % en g.a.), la dette publique diminue à 38,2 % du PIB (-3,9 %) et l'inflation reste maîtrisée à 1,1 % (contre 2,5 % en 2023). Certains signaux vont toutefois dans le sens de risques accrus pour la pérennité de la croissance économique.

Une pression sur la monnaie nationale et les réserves internationales de la Banque centrale

La mobilisation sociale revitalisée dès avril 2024 par la proposition d'adoption de la loi sur la transparence de l'influence étrangère (adoptée par le Parlement en troisième lecture le 14 mai 2024), et l'intensification de la crise politique après les élections parlementaires contestées du 26 octobre 2024, a apposé une forte pression sur la monnaie nationale. Le Lari a enregistré une dépréciation de 10,6 % face à l'euro et de 0,6 % face au dollar entre janvier et décembre 2024.

La Banque centrale de Géorgie (NBG) est ainsi intervenue massivement sur les marchés financiers au cours de l'année pour stabiliser le cours de la monnaie, épuisant 38,1 % des réserves de changes accumulées en janvier 2024 (soit 1,3 Mds USD sur l'année et 800 MUSD sur les seuls mois d'octobre et novembre 2024) pour atteindre 3,4 Mds USD en décembre (représentant à peine 3 mois d'importations).

Alors que la NBG avait réussi à conduire une politique de reconstitution de ses réserves entre 2022 et 2023 (avec un point de culmination de ses réserves en août 2023 à 5,4 Mds USD représentant 4,5 mois d'importations), elle dispose aujourd'hui de moins de réserves qu'en juin 2022, date à laquelle a été octroyé le programme FMI SBA de 280 MUSD, dont l'objectif premier était la structuration des réserves du pays¹.

Une chute des investissements directs étrangers

Signe de la frilosité des acteurs économiques à développer leurs activités en Géorgie, les IDE ont chuté de 30 % en g.a. en 2024, atteignant 1,3 Md USD. Le Royaume-Uni (448 MUSD), Malte (175 MUSD) et les Pays-Bas (151 MUSD) restent les principaux investisseurs en 2024. La plus grande partie des IDE est destinée au secteur financier (53,7 %), manufacturier (12,2 %) et des transports et communications (11,4 %).

Une structure de la croissance économique sujette à de rapides évolutions

La croissance du PIB en 2024 est principalement alimentée par le secteur des services (notamment de l'ITC à 12,2 %, des transports et entreposages à hauteur de 9,7 % et du tourisme à 4,2 %), **de la consommation domestique** (en raison principalement de la croissance des crédits de 20,4 %) **et des investissements domestiques** (principalement dans le secteur de la construction à hauteur de 13 %).

¹ Est à noter que le programme est off-track depuis 2023 en raison de l'absence de revues semestrielles dues au non-respect par les autorités des recommandations en matière de gestion des entreprises publiques et de gouvernance de la Banque Centrale.

Ces facteurs sont toutefois tributaires de la situation géopolitique et de la présence depuis 2022 sur le territoire national de citoyens russes, biélorusses et ukrainiens¹. La fin du conflit russo-ukrainien, le départ de Géorgie des citoyens des pays limitrophes et la réouverture des routes commerciales existantes entrainerait vraisemblablement une chute de la consommation privée et de l'entrée de capitaux étrangers qui serait à l'origine d'une baisse de la croissance.

Des prévisions de croissances plus conservatrices pour 2025

La plupart des acteurs internationaux extérieurs qui analysent la croissance géorgienne tablent ainsi sur un ralentissement en 2025 à 6 % (FMI, Banque mondiale, BERD et Banque asiatique de développement). Les agences de notation tendent à dégrader leur notation souveraine de la Géorgie, la dernière en date étant Fitch qui a maintenu sa notation à BB en dégradant la perspective de stable à négative le 6 décembre 2024.

¹ Le nombre de citoyens russes, biélorusses et ukrainiens a dépassé 100 000 en 2023. Ils disposent pour la plupart de ressources supérieures à la moyenne des géorgiens, travaillent dans le secteur des TIC et contribuent substantiellement à la création d'entreprises (plus de 30 000 sociétés auraient été enregistrées en Géorgie par des citoyens russes depuis février 2022).

Le Turkménistan mise sur le développement de corridors gaziers et l'exportation du gaz sous d'autres formes

Si le Turkménistan dispose de ressources en gaz naturel abondantes et probablement sous-estimées, il peine à trouver de nouveaux débouchés du fait d'un manque d'infrastructures. En conséquence, il mise sur des projets de nouveaux corridors gaziers ainsi que sur la monétisation du méthane sous d'autres formes. Le pétrole n'est pas une préoccupation majeure dans le pays, qui n'en est que le 37ème producteur mondial.

Le Turkménistan dispose d'un potentiel gazier encore largement sous-exploité.

Doté des quatrièmes réserves estimées de gaz (entre 17 000 et 38 000 Mds de m³), voire même des premières réserves mondiales selon certaines analyses, le Turkménistan n'était que le douzième producteur mondial en 2023 (+ 3,0 % à 80,6 Mds de m³). A elles seules, les réserves prouvées du champ gazier « Galkynysh » s'élèveraient à 20 000 Mds de m³ (2^{ème} plus important gisement *on-shore* au monde), et pourraient être de 50 000 Mds de m³ selon certaines estimations.

Malgré son important potentiel, pour le moment la production annuelle de gaz du pays stagnerait autour de 80 Mds de m³: -2 % en g.a. au S1 2024 selon l'agence de notation Fitch. Pour cause, l'exploitation des ressources reste bridée par l'absence d'accord de partage de la production (PSA) avec les investisseurs étrangers pour les champs *on-shore*. Seule la Chine (CNPC) a bénéficié d'une exception à ce jour. Les exportations de gaz sont en légère hausse (+1,4 % à 10,8 Mds USD en 2023), mais dépendent à 80 % du marché chinois. Si le Turkménistan reste le premier fournisseur, devant la Russie, de gaz par gazoduc à la Chine (49 % contre 33 % en 2023), son avance a fortement diminué par rapport à avant l'invasion de l'Ukraine (parts de marché de respectivement 59 % et 13 % en 2021), du fait de l'entrée en service de *Power of Siberia 1*, maintenant à sa capacité maximale.

Dans un effort visant à réduire son exposition au client russe, seul acheteur de son gaz jusqu'en 2009 (avec l'Ukraine), le Turkménistan a développé depuis les années 2010 de nouvelles infrastructures pour exporter son gaz.

En premier lieu, le gazoduc *Central Asia – China* d'une capacité annuelle de 55 Mds de m³ sur trois lignes A, B et C relie le Turkménistan à son premier client dorénavant, la Chine, via l'Ouzbékistan et le Kazakhstan. Les gazoducs vers l'Iran de Korpeje-Kordkuy (8 Mds de m³ /an) et de Dauletabad-Salyp Yar (12,5 Mds de m³/an) permettent aussi de diversifier les exportations gazières du pays. En revanche, une partie du réseau de gazoducs ex-soviétiques *Central Asia – Center* (capacité tombée à 44 Mds de m³ en 2006) reliant le Turkménistan à la Russie via le Kazakhstan et l'Ouzbékistan est à présent utilisé par la Russie pour exporter son propre gaz alors que le Turkménistan a suspendu les livraisons vers la Russie en octobre 2024 à la suite du non-renouvellement du contrat de 2018 avec Gazprom, sur fond de désaccord sur les prix.

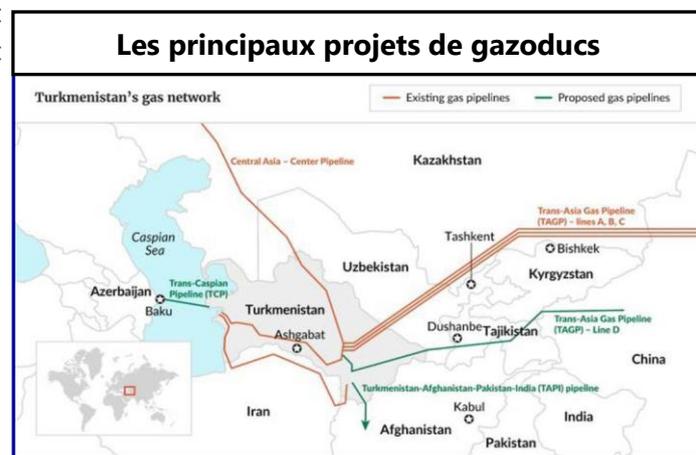
Si les projets de gazoducs représentent des pistes peu crédibles à moyen terme, l'exportation de produits dérivés du gaz constitue dès à présent une alternative.

Le projet de gazoduc TAPI constitue la principale piste des autorités pour accroître et diversifier les exportations, mais sa réalisation complète est tributaire de la situation sécuritaire en Afghanistan, de son financement au-delà de Herat, et du degré d'engagement des acheteurs pakistanais et indiens. Annoncé dans sa forme actuelle en 2010 et

bénéficiant à l'époque de l'assistance technique de la BASD, ce projet de gazoduc de 1 800 km d'une capacité de 33 Mds de m³ par an doit s'étendre jusqu'en Inde en passant par l'Afghanistan et le Pakistan, depuis le champ gazier « Galkynysh ». La portion turkmène du gazoduc a été achevée en 2016. Les travaux d'extension jusqu'à Herat ont pour leur part débuté en septembre 2024 du fait de la difficulté de lever des financements. Les travaux lancés en septembre 2024 en territoire afghan sont donc financés par le Turkménistan. Par ailleurs, la poursuite des travaux jusqu'en Inde s'annonce contrainte, en particulier par la réticence de New Delhi à confier au Pakistan le contrôle de ses infrastructures d'approvisionnement énergétique.

Le projet de gazoduc transcaspien (TCGP) visant à desservir les marchés turc et européen en gaz naturel fait face pour sa part à

des défis financiers et géopolitiques majeurs. Pour mémoire, ce projet de gazoduc d'une capacité de 16 Mds de m³ depuis le Turkménistan et 32 Mds de m³ depuis l'Azerbaïdjan, doit relier le Turkménistan à l'Europe via l'Azerbaïdjan et la Turquie. La construction sous-marine dans la mer Caspienne représenterait toutefois un coût élevé alors même que la



demande européenne de gaz naturel est amenée à décroître. L'Iran, la Russie, et l'Azerbaïdjan se montreraient par ailleurs réticentes à voir le gaz turkmène concurrencer leurs propres exportations sur les marchés turc et européen. Si la Convention d'Aktau fixant le statut juridique de la mer Caspienne comprend un principe de liberté d'initiative bilatérale entre deux pays dans les limites de leurs secteurs, la Russie et l'Iran soulèvent ainsi des prétextes environnementaux pour mettre leur veto sur le TCGP.

Le projet de quatrième gazoduc avec la Chine (Ligne D) fait l'objet depuis 2015 d'une longue négociation toujours en cours. La ligne D doit s'ajouter aux trois lignes existantes du gazoduc *Central Asia/China* – les ligne A (lancée en 2009), B (2011) et C (2014) – et augmenter la capacité de transport de gaz naturel vers la Chine à 85 Mds de m³ par an, selon un tracé différent (Ouzbékistan - Kirghizistan) évitant les connexions avec les réseaux locaux. Outre la concurrence du projet de gazoduc *Power of Siberia 2* en cours de négociation entre Moscou et Pékin, se pose également la question de la surexposition au marché chinois, et l'ambition de la Chine de diversifier ses fournisseurs.

L'exportation de produits dérivés du gaz apparaît donc dans l'immédiat comme la meilleure façon d'accroître la monétisation des réserves turkmènes. Ainsi, l'usine d'engrais de Karabogaz a une capacité de transformation de 1 Mds de m³ de gaz naturel (production annuelle de 1 Mt d'urée, exportée à 80 %) tandis que la capacité annuelle de transformation de l'usine chimique de Kiyarly s'élevait à 5 Mds de m³ en 2022. Le pays a également inauguré en 2019 la première usine au monde de carburant synthétique à base de gaz naturel (*gas-to-gasoline* ; transformation annuelle de 1,8 Mds de m³), et a exprimé son intérêt pour la construction d'une seconde usine. Enfin, les autorités souhaitent aussi développer l'exportation d'électricité vers l'Iran, le Pakistan et l'Afghanistan (projet TAP500), l'Asie centrale, et l'Azerbaïdjan, sous réserve de la construction d'une liaison HVDC sub-caspienne.

Les autorités turkmènes pourraient être accompagnées dans la réduction des émissions de méthane, principale source d'émissions du pays.

Alors que le Turkménistan n'était que le 39ème émetteur mondial de CO2 en 2022 selon l'Agence Internationale de l'Energie, ses émissions par tête sont en revanche parmi les plus élevées au monde (16,6 tonnes eqCO2, contre 9,8t en Chine et 17,2t aux Etats-Unis). Bien que le mix énergétique turkmène repose sur les énergies fossiles (gaz à 86,5 % et pétrole à 13,5 %), les émissions de gaz à effet de serre sont principalement fugitives (114 Mt eqCO2 en 2023, sur les 189 Mt émis au niveau national), causées par les fuites de méthane du secteur gazier. Avec au moins 60 % des émissions totales du pays attribuables aux fuites de méthane dans le secteur pétrole-gaz, la réduction de celles-ci est primordiale et ouvre des pistes de coopération. Le Turkménistan, qui a adhéré au Global Methane Pledge lors de la CoP28, s'est ainsi engagé à réduire ses émissions de CH4 de 30 % d'ici à 2030.

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 \(economie.gouv.fr\)](https://www.economie.gouv.fr/tr/tresor-international)

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

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

Abonnez-vous : paul.lapoutge@dgtrésor.gouv.fr