



Sommaire

LE ZOOM ECONOMIQUE	2
La situation économique et financière de la Turquie.....	2
Modernisation et extension de l'accord de libre-échange entre la Turquie et l'AELE	3
L'évolution et le rôle des transferts de fonds dans l'économie turque.....	3
ENJEUX REGIONAUX	5
Les conséquences des sanctions américaines contre l'Iran sur les relations commerciales et économiques entre la Turquie et l'Iran.....	5
Le projet de gazoduc TAPI (Turkménistan - Afghanistan - Pakistan - Inde).....	6
STRATEGIES SECTORIELLES.....	9
Le projet présidentiel de « voiture turque » ..	9
La capacité d'absorption du réseau de transport d'électricité turc pour de nouveaux projets solaires et éoliens	10
LA FRANCE EN TURQUIE.....	12
Etat des lieux de la coopération agricole franco-turque.....	12
A L'AGENDA	13
ORGANIGRAMMES DU SER D'ANKARA & DES SE DE BAKOU ET DE TBILISSI	14
CADRE & DONNEES SUR LA TURQUIE	15
CADRE & DONNEES SUR LA GEORGIE, L'AZERBAÏDJAN ET LE TURKMENISTAN	16

LUMIERE TURQUOISE

numéro 77 / Juillet 2018

EDITORIAL

La transition d'un système parlementaire vers un système présidentiel a entraîné des changements importants dans l'administration économique, non seulement par la réduction du nombre de ministères (de 6 à 3 : Ministère des finances et du Trésor, Ministère du Commerce et Ministère de l'Industrie et de la Technologie), mais aussi par la création de 4 nouveaux « bureaux » (finances, transformation digitale, RH et investissements) et « conseils » traitant des questions économiques et financières (dont le conseil des politiques économiques responsable du suivi et de l'évaluation de la politique économique ainsi que de la définition de recommandations visant à orienter l'investissement public et à assurer le développement du marché financier).

Le président Erdoğan a annoncé le nouveau gouvernement et a nommé l'ancien ministre de l'énergie, qui est également son gendre, ministre des Finances et du Trésor. Des modifications ont été introduites dans le cadre législatif de la Banque centrale, au risque de compromettre davantage son indépendance (le décret a supprimé la clause stipulant que le gouverneur de la Banque centrale devait être nommé pour un mandat de cinq ans par un décret du Conseil des ministres et a également apporté des changements concernant la qualification et la nomination des vice-gouverneurs). De nombreuses institutions impliquées dans la gouvernance économique, telles que le Conseil des marchés de capitaux (SPK), l'Agence de régulation et de supervision bancaire (BDDK) et le Fonds d'assurance des dépôts d'épargne (TMSF), ont été directement rattachés au Président.

L'annonce du nouveau cabinet et la publication de données sur la balance des paiements (la Turquie a enregistré un déficit du compte courant de 5,9 milliards USD en mai 2018, le portant sur 12 mois à 57,6 milliards USD) ont accéléré la chute de la livre turque qui a atteint un nouveau plus bas historique (4,97 USD et 5,82 EUR le 12 juillet).

Les déclarations du nouveau Ministre des finances qui affiche comme priorités une politique monétaire et fiscale permettant de lutter contre l'inflation (15,4 en juin en g.a), le retour à la discipline budgétaire (que le contexte pré-électoral avait malmené) et la mise en place de réformes structurelles (sans préciser lesquelles), n'ont pas été suffisantes pour apaiser les marchés, ni les craintes de Fitch, l'agence abaissant la note souveraine turque à « BB » le 13 juillet dernier.

La stabilisation de la situation économique ne pourra venir que de mesures rapides et concrètes pour réduire l'inflation, lutter contre les vulnérabilités externes et améliorer l'environnement des affaires (la levée de l'état d'urgence le 18 juillet prochain constitue à ce titre un signal positif).

Daniel GALLISSAIRES,
Chef du Service économique régional d'Ankara



LE ZOOM ECONOMIQUE

La situation économique et financière de la Turquie

Une croissance soutenue et une inflation préoccupante au T1 2018

L'économie turque a enregistré en glissement annuel un taux de croissance de 7,4% au T1 2018. Ce niveau est au-dessus de l'estimation des analystes qui tablaient sur une croissance de 7%. Le moteur principal de la croissance a été, comme prévu, la consommation des ménages (+11% en g.a.), alors que la contribution nette du commerce extérieur a été largement négative : les exportations ont enregistré une hausse de seulement 0,5% tandis que les importations progressaient de 15,6%. La hausse de la consommation publique a ralenti au T1 2018, à 3,4%, après 7,4% au trimestre précédent. Les investissements ont nettement crû de 10%, le secteur de la construction enregistrant une hausse de 12,3%, après 4,8% au trimestre précédent.

Dans ce contexte, la Banque mondiale a revu à la hausse sa prévision de croissance, qui passe de 3,5% à 4,5% pour 2018. L'estimation pour 2019 demeure inchangée, à 4%. Pour ces deux années, le gouvernement turc table sur une croissance de 5,5%. Parallèlement, l'agence de notation Fitch a elle aussi revu à la hausse sa prévision de croissance pour la Turquie pour 2018 de 4,1% à 4,5%. Fitch prévoit un taux d'inflation de 11,8% pour la fin 2018 et s'attend à un ralentissement de l'économie à moyen terme en raison de la hausse des coûts de financement domestique et externe, de la dépréciation de la livre turque ainsi que de la baisse des incitations publiques après les élections.

L'inflation et le taux de change demeurent en effet les enjeux majeurs de la conjoncture économique. L'inflation, supérieure à 10% depuis le début de l'année, a ainsi atteint des niveaux particulièrement élevés en mai et juin, respectivement à 12,2% et 15,4%, notamment attribuables à un « effet ramadan » sur les prix alimentaires (18,9% en g.a.) et les transports (24,3% en g.a.). L'indépendance de la Banque centrale devrait à nouveau être mise à l'épreuve alors que les investisseurs appellent au relèvement des taux. La prochaine réunion du comité de la politique monétaire doit se tenir à la fin du mois de juillet. La Banque centrale a déjà augmenté le 7 juin son principal taux directeur de 16,5% à 17,75% (précédemment relevé de

13,5% à 16,5%), décision qui a eu pour effet de stabiliser provisoirement la livre turque sur les marchés de change.

Une trajectoire incertaine dans le contexte post-électoral

Suite aux résultats favorables pour le président Erdoğan et son parti politique AKP aux élections présidentielles et parlementaires, la livre turque a enregistré une appréciation significative mais temporaire face au dollar américain et l'euro (environ +3%). Cette appréciation éphémère s'est atténuée et la livre turque a retrouvé des niveaux au-dessus de 4,60 USD/TRY et 5,30 EUR/TRY dans les jours suivants. La Bourse d'Istanbul a quant à elle enregistré une hausse de 3,5% le jour suivant l'annonce des résultats pour atteindre 99 900 points, mais l'indice BIST a décru ensuite progressivement à 95 300 points.

Les investisseurs étrangers restent prudents vis-à-vis de la Turquie après les résultats des élections, qui ont pu initialement être considérés comme un gage de stabilité politique. L'agence Moody's a placé sous surveillance la note de la dette souveraine en vue d'une possible dégradation : Moody's, qui avait déjà abaissé la note de la dette souveraine de Ba1 à Ba2 (7 mars), a placé le 1er juin cette note - déjà en catégorie spéculative - sous surveillance en vue d'une possible dégradation. Dans son communiqué, l'agence souligne « l'incertitude croissante concernant l'orientation future de la politique macroéconomique », dans un contexte de « positionnement extérieur déjà vulnérable qui, s'il perdure, augmentera le risque de lourdes pressions sur la balance des paiements de la Turquie ». L'atonie des flux d'IDE et d'investissements de portefeuille fragilisent en effet la balance des paiements tandis que, sur les quatre premiers mois de cette année, le déficit courant s'est creusé de 80%. Le redressement des recettes touristiques et la possible normalisation économique après les élections peuvent soutenir le ralentissement du creusement.

Enfin, les indicateurs budgétaires confirment leur éloignement de la trajectoire vertueuse affichée jusque-là par la Turquie : sur les cinq premiers mois de l'année, le déficit budgétaire s'est ainsi établi à 20,5 Mds TRY, en hausse de 78,1% en glissement annuel.

Modernisation et extension de l'accord de libre-échange entre la Turquie et l'AELE

La Turquie et l'AELE ont signé le 25 juin 2018 un accord de libre-échange (ALE) élargi et modernisé. L'ALE initial entre la Turquie et l'AELE a été signé le 10 décembre 1991 et il est en vigueur depuis le 1^{er} avril 1992. L'accord initial couvre le commerce des marchandises, plus particulièrement les produits industriels, les produits agricoles transformés ainsi que le poisson et les produits marins. Il convient de noter qu'il existe d'autres accords agricoles bilatéraux conclus entre la Turquie et les différents pays de l'AELE, offrant des concessions mutuelles sur les produits agricoles de base. L'ALE initial contient également des dispositions sur des questions liées au commerce telles que la concurrence, les mesures de sauvegarde, la propriété intellectuelle, les marchés publics, les monopoles d'État et les aides d'État.

Le but de la révision de l'accord initial était de renforcer les relations commerciales et économiques entre les parties. Les négociations sur la modernisation et l'élargissement de l'ALE ont débuté en septembre 2014 et se sont achevées en novembre 2017. À la suite de ces négociations, les parties se sont mises d'accord sur de nouvelles dispositions ouvrant la voie à la libéralisation du commerce des services, et visant les obstacles tarifaires tels que les mesures sanitaires et phytosanitaires, les obstacles techniques au commerce et les mesures correctives commerciales. Certaines clauses antérieures, notamment celles relatives aux droits de propriété intellectuelle et à la concurrence, ont été révisées au cours des négociations. Le nouvel accord a également introduit des dispositions concernant le développement durable. Les parties ont réaffirmé leurs engagements en faveur des accords et principes multilatéraux sur l'environnement et le travail.

Il convient d'ajouter que si les accords agricoles bilatéraux existants entre la Norvège et la Turquie et l'Islande et la Turquie resteront en vigueur, l'accord bilatéral sur l'agriculture entre la Suisse et la Turquie a été modernisé et remplacera l'accord bilatéral existant dès l'entrée en vigueur de l'ALE modernisé. Le nouvel accord établit également des règles et des procédures de règlement des différends entre les parties.

Le nouvel ALE entrera en vigueur, remplaçant l'accord existant, une fois que toutes les parties auront achevé les procédures internes requises pour sa ratification.

Le commerce bilatéral de marchandises entre l'AELE et la Turquie n'a cessé d'augmenter depuis 2001 et a atteint 4,7 Mds EUR en 2017. Les principales exportations de l'AELE vers la Turquie sont les métaux précieux, les produits pharmaceutiques, les machines et les combustibles minéraux. Les importations de marchandises en provenance de Turquie se composent principalement de véhicules, de navires et de vêtements.

L'évolution et le rôle des transferts de fonds dans l'économie turque

Le rôle des transferts de fonds dans l'économie turque a été significatif au cours des dernières décennies. Ils ont en effet permis de répondre au besoin de financement externe, de soutenir la croissance et de rehausser le niveau de vie des ménages concernés. Pour autant, les transferts de fonds diminuent régulièrement depuis le début des années 2000 et sont désormais marginaux. Les besoins en financement externe doivent donc trouver d'autres relais. Enfin, la tendance qui voit la Turquie devenir un pays émetteur de fonds est en forte progression ces dernières années. Ces fonds sont en grande partie orientés vers les pays du Moyen-Orient, région d'origine des immigrés récents, ce qui devrait contribuer à établir des liens étroits entre ces pays et la Turquie. L'évolution de la situation macroéconomique turque pèsera évidemment sur le niveau de ces nouveaux transferts.

Les transferts représentent une source de financement extérieur transitant principalement par les banques

Les transferts de fonds constituent une source majeure de financement extérieur pour les pays en développement, palliant notamment la faiblesse de l'épargne domestique. Cet afflux de devises, ainsi que le désengorgement du marché du travail, était d'ailleurs l'objectif principal des accords migratoires signés par le gouvernement turc dans les années 1960 - 1961 pour l'Allemagne, 1965 pour la France. La diaspora turque est majoritairement établie dans l'Union européenne, et les transferts effectués contribuent à la relation économique forte entre elle et la Turquie.

Les transferts vers la Turquie se font majoritairement via les banques et cela devrait s'accroître au regard du

potentiel de bancarisation de la population. A l'inverse, la part de marché des opérateurs de transfert monétaire (MoneyGram, Western Union), qui offrent pourtant des transferts instantanés, demeure limitée, leur coût étant largement supérieur à celui des banques. Les services postaux affichent des tarifs intermédiaires mais des délais pouvant atteindre deux semaines, contre quelques jours pour les banques.

La Turquie passe du statut de bénéficiaire à celui de pourvoyeur de fonds

Les transferts de fonds à destination de la Turquie sont corrélés à l'évolution de la diaspora turque dans les pays pourvoyeurs, au premier rang desquels l'Allemagne : les transferts croissent ainsi entre les années 1970 - et très significativement dans les années 1990 - et 1998. Représentant 93 M USD en 1967 et 1,4 Md USD en 1974, les transferts de fonds progressent à 3,4 Mds USD en 1995. Ils atteignent un record de 5,4 Mds USD en 1998, date à laquelle ils commencent à reculer parallèlement à la baisse du nombre de citoyens turcs expatriés : ils ne représentent plus que 2,4 Mds USD en 2008 et 1 Md USD en 2017.

La baisse des transferts de fonds observée au début et à la fin des années 2000 est liée au ralentissement des croissances européennes, les expatriés turcs souffrant d'une moindre progression des salaires voire du chômage. Plus largement, l'intégration culturelle et économique accrue de communautés turques présentes depuis plusieurs décennies, couplée à une taxation plus importante des transferts, est de nature à tarir durablement ces flux.

La baisse des flux à destination de la Turquie peut également être imputable au coût de ces transferts. Celui-ci est en effet en hausse sur les dernières années (à l'exception du T1 2018) et est supérieur à la moyenne des coûts affichés par les autres pays receveurs du G20. La moyenne affichée par ces pays est ainsi de 6,63% du transfert au T1 2018, contre 7,34% pour la Turquie. Alors que la moyenne du G20 recule (7,93% au T1 2015 et 6,63% au T1 2018), de même que la moyenne mondiale (7,72% au T1 2015 et 7,13% au T1 2018), le coût pour la Turquie tend à progresser (6,72% au T1 2015 et 7,62% au T1 2017).

Les transferts de fonds sortants, c'est-à-dire en provenance de la Turquie, sont un phénomène relativement nouveau et en progression régulière

depuis 2005 - ils représentaient alors 108 M USD. Cette hausse s'est sensiblement accélérée à partir de 2011 (268 M USD), pour atteindre 850 M USD en 2015 et 1,1 Md USD en 2017 - soit le même ordre de grandeur que les transferts entrants en 2017. Plusieurs facteurs se conjuguent au premier rang desquels la performance économique turque comparée à celles des économies européennes, qui a stimulé des flux de retour des émigrés - près de 200 000 Turcs d'Allemagne entre 2007 et 2011 -. Ce facteur explique aussi d'ailleurs en partie la baisse des transferts entrants en Turquie. L'afflux de migrants dans le cadre des conflits dans les pays voisins est également déterminant ces dernières années.

Les transferts de fonds jouent un rôle dans le financement externe et sur la croissance

Les transferts de fonds représentent depuis les années 1960 une source majeure de financement externe. Entre 1960 et 1981, ils couvraient en moyenne 80% du déficit commercial turc et près de 60% du déficit courant. Leur poids dans l'économie turque est toutefois en recul progressif couvrant 65% du déficit commercial et représentant 2,5% du PIB dans les années 1980 et respectivement 45% et 2% dans les années 1990.

Les transferts de fonds peuvent avoir un impact positif sur la croissance du PIB. D'abord, ils complètent les revenus des ménages et favorisent ainsi la consommation, moteur de la croissance turque. Ils sont en outre marqués par leur régularité et ont donc un effet stabilisateur pour la croissance, en contrebalançant par exemple la volatilité des IDE et des investissements de portefeuille et l'atonie du tourisme.

Plus généralement, il apparaît que les transferts de fonds ont eu un effet positif sur le niveau de vie des ménages destinataires : d'après un sondage de 1996, 80% des 12% de ménages turcs recevant des transferts les destinaient à l'amélioration de leur qualité de vie. Cela signifie en revanche que les transferts ne se font pas au profit d'investissements productifs. Au-delà de la progression du capital économique, ils ont surtout permis d'augmenter le capital humain via la hausse du taux de scolarisation et la réduction du travail infantile.

Toutefois, il faut nuancer les conséquences des transferts de fonds sur l'économie turque : considérés en pourcentage du PIB, ils sont en baisse régulière

depuis 1981. Ils représentaient alors 3,5% du PIB, puis 2,2% en 1997 et 0,2% en 2004. Ils se sont stabilisés depuis lors et représentaient 0,1% du PIB en 2017. A l'inverse, les transferts de fonds ont représenté 0,7% du PIB mondial en 2017, une proportion en constante progression. De même, des pays aux profils comparables à la Turquie affichent une contribution bien plus importante au PIB : l'Indonésie approche les 1%, la Thaïlande les 1,5% et le Sri Lanka dépasse les 8% du PIB. Toutefois, les diasporas en question ont des caractéristiques propres qui peuvent affecter le niveau des transferts.

ENJEUX REGIONAUX

Les conséquences des sanctions américaines contre l'Iran sur les relations commerciales et économiques entre la Turquie et l'Iran

Le 8 mai 2018, le Trésor américain a annoncé que le rétablissement des sanctions américaines liées au programme nucléaire iranien était effectif immédiatement pour les nouveaux contrats et entrerait en vigueur après une période de transition de 3 à 6 mois pour les entreprises déjà engagées en Iran. Le commerce bilatéral entre la Turquie et l'Iran, qui affichait une bonne dynamique, devrait être fortement affecté par cette décision malgré les efforts des autorités turques pour tenter de trouver des parades permettant de maintenir un courant d'affaires entre les deux pays.

Les relations économiques et commerciales bilatérales sont dominées par les importations turques d'hydrocarbures

L'Iran est le 11^{ème} client de la Turquie, avec 3,3 Mds USD en 2017 (2,1% du total des exportations turques). Si ce chiffre était en hausse constante depuis dix ans, l'année 2017 marque un recul de 34%.

L'Iran est le 7^{ème} fournisseur de la Turquie, juste derrière la France, avec 7,5 Mds USD d'importations en 2017 (2,4% du total des importations turques), notamment du fait du poids des hydrocarbures dans ces échanges. Les importations turques depuis l'Iran, qui étaient en forte baisse depuis 2011, passées de 12,4 Mds USD en 2011 à 4,7 Mds USD en 2016, ont connu un nouveau souffle en 2017 (+60%). La balance commerciale turque avec l'Iran est historiquement déficitaire et a oscillé

entre -6,2 Mds et -2,3 Mds USD entre 2008 et 2017 (hors 2016 où la balance commerciale était excédentaire de 300 M USD).

Les échanges dans le domaine de l'énergie constituent l'aspect primordial des relations commerciales entre les deux pays. En 2016, l'Iran était le 3^{ème} fournisseur de pétrole de la Turquie (derrière l'Irak et la Russie) avec 7 M de tonnes importées (soit 17,3% du total des exportations turques de pétrole) et le 2^{ème} fournisseur de gaz naturel derrière la Russie (7,7 M m3 soit 16,6% du total des importations).

Lors de la rencontre entre M. Erdoğan et M. Rohani en octobre 2017, les deux chefs d'Etat ont déclaré vouloir porter le volume de leurs échanges commerciaux à 30 Mds USD par an (plus de 4000 délégations commerciales turques se sont rendus en Iran depuis 2015). Depuis juillet 2017, les deux pays sont entrés en négociation pour la mise en place d'un accord de libre-échange, après l'accord commercial préférentiel entré en vigueur en janvier 2015. Afin de faciliter ce développement, les trois postes frontières commerciaux entre les deux pays seront désormais ouverts 24 heures sur 24. Turkish Airlines dessert dorénavant 7 villes iraniennes (1,6 M d'Iraniens ont visité la Turquie en 2016, soit 6,6% du total des visiteurs étrangers).

Bien que la Turquie ait signé des traités bilatéraux d'investissement avec l'Iran, les flux d'IDE entre les deux pays restent très modestes. La majeure partie des IDE a été enregistrée sur la période 2008-2010. A l'été 2017, Téhéran et Ankara se sont mis d'accord pour faciliter les investissements mutuels dans des secteurs tels que le tourisme, le transport, la pétrochimie ou les infrastructures. Une cinquantaine de sociétés turques sont implantées en Iran dont :

- Dans le secteur industriel : Gübretaş et, dans la production d'engrais, Hayat Kimya ;
- Dans le BTP : Kuzu Grup, engagé dans la construction de plus de 57 000 logements et d'une usine de traitement des eaux usées à Téhéran, Kaya Grup (construction d'hôtels), Doğuş Holding (construction de centrales thermiques), ou encore Sila Grup (construction d'hôpitaux en PPP) ;
- Dans le secteur bancaire : Halkbank et Ziraat Bankası ;

- Dans le secteur du textile, avec la présence d'une trentaine d'entreprises ;

Enfin, en matière de financement de projet, Türk Eximbank tient à disposition une ligne de crédit d'un montant de 400 M USD sur l'Iran.

Sanctions américaines contre l'Iran : la Turquie entend protéger ses entreprises

Déjà accusée d'avoir contourné l'embargo américain contre l'Iran *via* la principale banque publique Halkbank, Ankara anticipe désormais une surveillance resserrée de Washington.

Le ministre de l'Economie, M. Zeybekci, a réuni le 1^{er} juin 2018, les sociétés turques concernées par les sanctions pour évaluer différentes possibilités qui permettraient aux entreprises de poursuivre leurs activités en Iran. Suite à cette première réunion, la commission turco-iranienne de DEIK (Conseil turc pour les relations économiques extérieures, composé d'entrepreneurs) a également proposé au gouvernement des solutions pouvant permettre de continuer les échanges avec l'Iran.

La Turquie et l'Iran entendent commercer essentiellement en devises locales *via* notamment un accord de SWAP. Signé en octobre 2017 entre les banques centrales turque et iranienne, cet accord de compensation porte sur un montant de 1,4 Md USD. Il s'appuie sur les banques nationales Ziraat Bank et Bank Melli Iran. Il pourrait être abondé à la demande du DEIK.

La création de zones de libre-échange à la frontière irano-turque est également évoquée, dont les échanges commerciaux seraient difficilement traçables avec des règlements financiers qui se feraient soit en espèce, soit en or.

Concernant l'approvisionnement en pétrole et en gaz naturel, la Turquie pourrait suivre le même schéma qu'entre 2011 et 2015 et diversifier ses sources.

Le projet de gazoduc TAPI (Turkménistan - Afghanistan - Pakistan - Inde)

Un pays gazier majeur, mais enclavé et dépendant

Le Turkménistan est un vaste pays comptant des réserves en hydrocarbures constituées majoritairement de gaz (70,7%). Il dispose des 4^{èmes} réserves mondiales

de gaz avec 9,4 % des réserves prouvées mondiales derrière l'Iran, la Russie et le Qatar (selon le dernier rapport BP de juin 2017, données 2016). Selon les estimations gouvernementales les réserves de gaz sont évaluées à 71,2 Mds t équivalents pétrole, dont 53 Mds sont situées onshore.

Le pays possède le deuxième plus grand gisement gazier du monde par ses réserves, Galkynysh, situé à l'ouest. Ce dernier est entré en production en septembre 2013, avec l'appui technique et financier de la Chine (société CNPC ; prêt chinois de 4,1 Mds USD). Une seconde phase de développement est engagée depuis mai 2014, mais elle a été gelée par la CNPC à l'automne 2016. Au total 7 phases de développement sont envisagées sur ce champ.

Le secteur des hydrocarbures est ouvert aux entreprises internationales essentiellement à travers l'attribution de licences d'exploration / production par l'Etat turkmène et le plus fréquemment sur la base de négociation directes. Les contrats les plus répandus sont établis selon le principe du partage de production. Cependant la politique des autorités est de limiter les contrats de partage de production à l'activité offshore. A ce stade on ne compte que 3 contrats de partage de production en champs à terre : Nebit Dag (le britannique Burren / l'italien ENI), Khazar (l'autrichien Mitro / la compagnie nationale Turkmenneft), Bagtyyarylyk (le chinois CNPC). Il y a 32 blocs offshore en proposition et aucun gisement onshore. Les exploitants offshore sont l'émirat Dragon Oil, le malaisien Petronas, Eni et la compagnie pétrolière nationale Turkmennebit. La production gazière s'est élevée à 66,8 Mds m³ en 2016 (69,6 Mds m³ en 2015, données BP).

Fortement dépendante des hydrocarbures représentant près de 92% des exportations, l'économie du pays continue à subir de plein fouet la baisse du prix international du baril de pétrole. Le pays a en parallèle dû faire face à l'arrêt brutal de ses livraisons de gaz naturel à la Russie et l'Iran, en raison de contentieux portant sur les modalités d'exécutions des contrats. Le Turkménistan exporte toutefois depuis 2010 son gaz naturel vers la Chine, grâce à la mise en service d'un gazoduc transcontinental de 770 km de long et d'une capacité de 30 Mds m³/an reliant les deux pays. La Chine est ainsi depuis 2017 l'unique client du gaz turkmène (28 Mds m³ exportés en 2016, 33,5 Mds en 2017). Rappelons que le Chine est aujourd'hui le premier importateur mondial de gaz naturel au monde,

dont la consommation en propre (+15% en 2017 selon le dernier rapport de l'AIE) croît de manière considérable au-dessus de la moyenne internationale.

Quant aux importations du Turkménistan, ces dernières sont dominées par les biens d'équipement et le matériel de transport. Les principaux fournisseurs du Turkménistan sont la Turquie, la Chine et les Emirats arabes unis.

Devenu dépendant de la Chine pour ses exportations de gaz naturel, le Turkménistan doit rapidement trouver des débouchés supplémentaires pour diversifier son commerce extérieur.

A la recherche de débouchés vers le sud, avec un projet congruent avec les intérêts stratégiques états-uniens

Le projet de construction d'un gazoduc vers l'Inde à travers l'Afghanistan et le Pakistan (TAPI), reliant sur 1814 km le gisement géant de Galkynysh au Turkménistan (214 km) à l'Inde à Fazilka par l'Afghanistan (773 km *via* Herat et Kandahar) et le Pakistan (827 km par Quetta et Multan) répond à cet objectif de diversification des clients du gaz turkmène. Au-delà de ces considérations économiques, le concept même du projet a été promu dès les années 1990, avec le relais efficace des compagnies pétrolières américaines (UNOCAL...) par une administration américaine soucieuse de consolider son influence géopolitique dans une zone stratégique surplombant la Chine, la Russie, l'Inde et le Pakistan. En particulier, un tel corridor a vocation à renforcer l'intégration régionale et à apaiser ainsi les tensions dans la zone, notamment entre les deux grands frères « ennemis », le Pakistan et l'Inde... En outre, TAPI doit contribuer à la stabilisation de l'Afghanistan et offrir d'importantes perspectives économiques liées notamment au potentiel du marché indien.

Dans ce contexte géopolitique, les autorités turkmènes ont entrepris dans les années 2000 des démarches diplomatiques suivies auprès de leurs voisins, et notamment de l'Inde. Ainsi, un accord cadre intergouvernemental de constitution a été signé en décembre 2010 et les contrats d'achat/vente ont déjà été conclus (mai 2012) entre les quatre pays.

Caractéristiques techniques

Le gaz proviendra du champ onshore de Galkynysh-Yashlar, en production depuis 2013.

La société Tapi Pipeline Company Ltd (TPCL) a été officiellement constituée fin 2015. Son actionnariat est réparti entre les compagnies gazières de chacun des 4 pays impliqués : Turkmengaz (85%) Afghan Gas Enterprise (5%) Inter State Gas Systems (Pakistan - 5%) et GAIL (Inde-5%).

TPCL est chargée de construire le gazoduc, de le faire fonctionner et en sera propriétaire sur la base d'un contrat de 20 à 30 ans. Elle bénéficie des conseils de la Banque Asiatique de Développement. Le coût estimatif de la construction est de 10 Mds USD.

Le diamètre du pipeline sera de 1420 millimètres. La capacité du gazoduc sera de 33 milliards de m3 par an dont 3 seront fournis à l'Afghanistan, 15 au Pakistan et 15 à l'Inde. Six stations de compressions seront construites le long du gazoduc.

Avancement du projet

Le Turkménistan a décidé par décret présidentiel en date du 30 octobre 2015 de lancer la construction du gazoduc TAPI. Le Turkménistan a lancé fin 2015 la construction sur son territoire du tronçon (215 km) allant jusqu'à la frontière avec l'Afghanistan (coût estimatif 2,3 Mds USD). Cette section turkmène ne serait pas complètement achevée à ce jour.

Fin février 2018 ont été inaugurées officiellement :

- La soudure de deux premiers tuyaux de la portion afghane du futur gazoduc TAPI ;
- La levée de câbles de la future ligne électrique TAP 500, destinée à fournir 17000 kw/an d'électricité turkmène au Pakistan ;
- L'enfouissement des premiers mètres de la ligne de fibre optique devant connecter les 4 pays associés dans le projet TAPI ;
- La ligne ferroviaire Serhetabat-Torgundi reliant le Turkménistan à l'Afghanistan, datant de l'époque soviétique mais reconstruite au cours de l'année écoulée.

Les autorités turkmènes assuraient régulièrement que le gazoduc serait entièrement opérationnel fin 2019. Elles disent désormais prévoir de faire entrer en service en 2019 une première phase permettant de livrer du gaz dans le nord de l'Afghanistan (Hérat), grâce à la construction des 150 premiers km du tronçon afghan.

Cependant, le contexte sécuritaire régional, la nature du relief et le montage financier constituent des défis importants à la mise en œuvre de ce projet.

Des risques élevés (techniques, financiers, sécuritaires), mais un contexte politique et économique régional favorable

Des marques d'intérêt de la Banque Asiatique de Développement et de la Banque Islamique de Développement avaient été régulièrement exprimées en 2016. L'intérêt de cette dernière pourrait faciliter notamment l'arrivée de financements en provenance du Qatar, des EAU, du Koweït et d'Arabie saoudite. La Banque Asiatique de Développement recommande un financement par l'emprunt à hauteur de 60%. Aussi le Turkménistan a-t-il recherché activement des investisseurs internationaux et sollicité diverses agences de crédit à l'export. Néanmoins le financement du projet TAPI est loin d'être assuré à ce jour, les difficultés budgétaires du principal Etat investi dans ce projet complexe et les interrogations persistantes des deux pays de destination finale du gaz turkmène face au risque sécuritaire en Afghanistan (activités de nombreux groupes armés et notamment des Talibans) pesant sur le tour de table à réunir.

Pour pouvoir alimenter le TAPI, le Turkménistan poursuit avec notamment les Japonais (consortium JGC-Itochu-Mitsubishi) et les Coréens (consortium Hyundai-Petrofac) les consultations pour la 3^{ème} phase de développement du gisement de Galkynysh, qui vise une production en 2019 de 33 Mds m3 gaz par an.

Le Turkménistan s'évertue également à rechercher de plus larges soutiens politiques dans la région. Ainsi, le président ouzbek a récemment indiqué l'intérêt de son pays à participer au projet de gazoduc TAPI, selon des modalités à préciser. Le président ouzbek souhaite contribuer à la stabilisation de son voisin afghan par l'intégration économique, autant qu'au désenclavement de son propre pays, animé aujourd'hui d'une vigoureuse dynamique de réformes, notamment économiques.

En tout état de cause, la part du Turkménistan dans le consortium TAPI reste élevée au regard des capacités financières du pays, aujourd'hui obérées notamment par de nombreuses dettes intérieures à court terme, ainsi que des retombées économiques prévisibles du projet dans les autres pays partenaires, comme le

Pakistan, qui a connu sa croissance économique la plus élevée depuis neuf ans en 2017 (5,2%). Rappelons à cet égard que, bien conscients de leurs intérêts communs, le Pakistan et le Turkménistan avaient signé dès 1995 un mémorandum pour ce projet.

Dans ces conditions il est irréaliste d'envisager une mise en service du projet dans les deux prochaines années. En revanche les avancées politiques de ces dernières années - et alors que le projet de gazoduc transcasprien à l'ouest semble toujours demeurer lettre morte, ainsi que le caractère hautement stratégique du projet pour le Turkménistan et l'approvisionnement en gaz de l'Asie du Sud augurent de développements progressifs pour le montage financier et la gestion des risques du projet, avec notamment l'apport d'une forte expertise des institutions internationales et notamment de la Banque Asiatique de Développement et des marques d'intérêts probables de nouveaux bailleurs, susceptibles de militer pour un redimensionnement technique voire un phasage géographique du projet.

Carte du TAPI



STRATEGIES SECTORIELLES

Le projet présidentiel de « voiture turque »

Le 2 novembre 2017, le Président Recep Tayyip Erdoğan a annoncé les noms des cinq « *babayigit* » (les « pères braves ») qui doivent mener à bien le grand projet national visant à produire la première « voiture turque ». Le consortium se compose de l'Union des Chambres et des Bourses de Turquie (TOBB, 5% des parts) et de cinq grandes entreprises turques (chacune 19% des parts) produisant un chiffre d'affaires total de 17 Mds USD en 2016 : le groupe Anadolu (partenaire d'Isuzu Motor dans la production de camions légers et d'ANT pour les moteurs), BMC (ancien British Motor, producteur d'autobus et de véhicules militaires), Kıraca (partenaire de Hyundai via Karsan-fabricant de minibus), Turkcell (opérateur de télécommunications) et Zorlu (fabricant du nickel-cobalt pour les batteries des voitures électriques et l'un des leaders dans le secteur électroménager et énergie). Il s'agit d'un investissement de 3,2 Mds EUR qui, à long terme, représentera un apport de 50 Mds EUR au PIB national en contribuant à la création de 4 000 emplois directs et 20 000 emplois indirects. Ce projet de voiture nationale n'est pas le premier mais il est suivi personnellement par le président turc avec un objectif de commercialisation très ambitieux en 2021.

Le premier prototype sera lancé en 2019 avec un objectif de commercialisation en 2021, mais la feuille de route n'est pas encore clarifiée

La Turquie, 14^{ème} producteur de véhicules automobiles au monde et 6^{ème} au niveau européen, a fabriqué 1,69 million de véhicules en 2017, soit plus de 14 % par rapport à 2016. Plusieurs grands constructeurs mondiaux comme Renault, Hyundai, Honda, Toyota et Fiat (à l'exception notable de Volkswagen) ont des usines de production dans le pays. La Turquie, si elle dispose ainsi d'une forte capacité de production et d'exportation de véhicules, ne dispose pas de sa marque nationale. Plusieurs tentatives passées ont fait long feu.

Un nouveau projet est soutenu personnellement par le Président turc à tous les niveaux. Celui-ci a mis en place une équipe spéciale à la présidence. Le projet a été lancé comme une « tâche nationale » et est soutenu par différentes institutions comme le fonds souverain turc (TWF) qui a déclaré sa volonté de participer au

financement de ce projet avec un fonds dédié « *babayigit* » de 3 Mds USD (les modalités d'abondement de ce fonds sont encore peu claires : par le Trésor ou par un mix public-privé). Les autorités turques ont par ailleurs indiqué que le projet bénéficierait d'un fort soutien public pour les aspects industriels (exonérations fiscales et de charges sociales, facilités pour l'octroi de terrains...).

Le conglomérat d'entreprises, qui a déjà des expériences dans la production de véhicules, devrait lancer le premier prototype en 2019, avant une production en série prévue en 2021. Le choix de la technologie électrique a été clairement précisé. Le ministre de l'industrie a précisé qu'il devrait s'agir d'un véhicule populaire de catégorie B ou C, moins cher (de 5%) que ses concurrents. Les autres informations disponibles précisent qu'il devrait y avoir 5 modèles (hatchback, station, sedan, sports et crossover).

M. Mehmet Gurcan Karakas (un ancien dirigeant de Bosch en Allemagne) a été nommé en juin 2018 à la tête du consortium en charge du projet. Le lieu de production n'a pas été encore déterminé mais devra être en capacité de produire jusqu'à 200 000 véhicules électriques par an. La nouvelle équipe en charge du projet serait choisie par le nouveau PDG. Le positionnement des clients, les prix et les marchés cibles à l'export devront être définis. Le groupe Boston Consulting a été sélectionné pour établir la faisabilité technique et financière du projet. La feuille de route du projet n'a pas encore été annoncée. De nombreuses pistes restent encore à confirmer 8 mois après le lancement du projet, alors que le président turc a fait remarquer qu'il ne tolérera aucun retard.

Un projet qui relève au moins autant de la fierté nationale que d'une perspective de réduction de la dépendance aux importations

Le projet de « voiture turque » traduit l'ambition des autorités de développer des produits et des marques turques dans une perspective de réduction de la dépendance aux importations et de projection à l'export mais aussi (et surtout ?) de promotion de la fierté nationale.

Le projet de véhicule automobile national s'inscrit dans une stratégie de localisation du gouvernement qui vise à faire de la Turquie un pays clairement identifié dans le commerce international pour des produits à haute

valeur ajoutée. En 2017, le secteur automobile est redevenu le leader de l'export turc en constituant 19% (29 Mds USD) de l'ensemble des exportations ; néanmoins, pour ce qui concerne le marché national, près de 63% des véhicules vendus en Turquie étaient importés (624 409 véhicules). Le souci est également de renforcer le taux d'intégration nationale qui est en hausse continue (en dépassant les 50% pour plusieurs constructeurs qui investissent également dans la R&D localement).

Le Président Recep Tayyip Erdoğan a décidé de prendre directement les choses en mains et a confié à son principal conseiller économique le soin d'accompagner les constructeurs automobiles afin de réduire drastiquement les importations d'automobiles et d'équipements. Cette stratégie se conjugue avec la volonté d'accroître massivement les capacités de production automobile (de 1,7 million de véhicules aujourd'hui à un objectif de 4 millions d'ici 2023).

Le projet de « voiture turque » va au-delà de la seule question de la dépendance aux importations car il s'agit de développer une marque turque exportable (et pas uniquement de localiser de la valeur ajoutée sur le territoire turc).

La profession reste encore assez dubitative, faute d'éléments précis sur ce projet pour lequel très peu d'information est communiquée

Au-delà du calendrier, déjà retardé par rapport à l'objectif de commercialisation, les spécialistes du secteur, même s'ils reconnaissent un réel volontarisme politique sur ce projet, attendent de voir. Les études de marché réalisées en Turquie laissent apparaître que le prix et la qualité sont les premiers critères de choix de la clientèle turque. L'avantage comparatif de ce nouveau véhicule sera ainsi encore à préciser.

En dehors du marché local, ce projet devra composer avec un marché mondial de l'automobile qui est très concurrentiel et peu propice à l'émergence d'un nouvel acteur industriel. Il n'en demeure pas moins que celui-ci, s'il est réellement mis en œuvre, offrira sans doute des débouchés pour les équipementiers étrangers.

La capacité d'absorption du réseau de transport d'électricité turc pour de nouveaux projets solaires et éoliens

Ces dernières années, la Turquie a connu une hausse significative en matière de capacités installées concernant les sources d'énergie renouvelables. En 2017, l'augmentation nette de la capacité des ressources renouvelables (3,2 GW) a été deux fois plus importante que l'augmentation des sources d'énergie fossile (1,5 GW). Néanmoins, la part des énergies renouvelables dans la production d'électricité reste encore très faible et seule 7% (soit 20,7 MWh sur 295,5 MWh) de la production d'électricité est couverte par des sources solaires et éoliennes en 2017. Ce faible taux provient d'une conviction commune de la part des nombreux acteurs et de l'opérateur public du réseau de transport d'électricité, qui voient l'augmentation de la part totale des énergies éoliennes et solaires comme un défi entraînant des coûts supplémentaires et des difficultés opérationnelles en termes de fiabilité et de flexibilité sur le réseau de transport d'électricité. Cet état d'esprit a été contredit pour la première fois par une étude réalisée par le nouveau think tank turc SHURA. L'étude de SHURA montre que le réseau de transport électrique turc serait suffisant dans la perspective de la mise en place de capacités d'électricité renouvelable de 40 GW à l'horizon 2026.

Une production d'électricité à base d'énergie renouvelable très faible, malgré une très forte progression des capacités éoliennes et solaires en 2017

La Turquie, qui souhaite diminuer sa dépendance énergétique (laquelle est d'environ 94,8% en 2016) en encourageant le recours aux énergies renouvelables, a réalisé une forte progression en termes de capacité installée dans le cadre de ses objectifs 2023. L'objectif est d'atteindre une part d'énergies renouvelables (éolienne et solaire), de 30% d'ici 2023. Cet objectif serait atteint par des capacités supplémentaires de 10 GW pour chaque source. À la fin de l'année 2017, la capacité éolienne totale a atteint 6,9 GW sur les 85 GW que représente l'ensemble de la capacité électrique turque. Quant à la capacité solaire, cette dernière a enregistré un record en termes de croissance passant de 0,8 GW en 2016 à 3,4 GW en 2017 et à 4,5 GW au premier trimestre de 2018. Néanmoins, seule 29,3% de la production d'électricité est aujourd'hui couverte par des sources renouvelables, en particulier

l'hydroélectricité avec 58,5 MWh, soit 19,7%. La part de l'énergie solaire et éolienne dans la production d'électricité turque représente seulement 20,7 MWh sur 295,5MWh de production totale en 2017 (soit 7% de la production).

Selon l'opérateur turc du réseau de transport d'électricité, TEIAS, la gestion des énergies renouvelables dont la production est très variable et déséquilibrée présente des difficultés opérationnelles en termes de flexibilité. D'autant plus que l'infrastructure électrique turque ne serait pas suffisante pour intégrer ces nouvelles capacités sur le réseau. A ce stade, TEIAS favorise davantage l'emploi de lignes de transport électrique pour les centrales électriques thermiques, plutôt que des projets d'énergies renouvelables.

Chaque année, TEIAS annonce son plan d'investissement annuel et celui des dix prochaines années. D'après celui-ci, TEIAS envisage de construire 8.900 km de nouvelles lignes à 400 kV et 10 700 km à 154 kV en dépensant chaque année environ 390 M EUR entre 2016 et 2026. Malgré ses investissements, l'opérateur ne se sent pas en mesure de gérer simultanément la forte demande électrique instantanée (estimée à 47,6 MW en 2017). La production cyclique des sources renouvelable, soumise aux aléas climatiques, déséquilibre les infrastructures électriques. C'est pourquoi TEIAS face à cette forte demande d'investissement énergie éolienne et solaire reste sceptique. Dès lors, il organise des appels d'offres pour allouer les lignes de réseaux de transport de façon prudente pour la production d'énergie renouvelable. Malgré la réticence de TEIAS, il est à noter qu'en 2017, en raison de la forte demande du marché, environ 5 GW de licences ont été attribuées pour les projets éoliens et solaires y compris les appels d'offres du projet YEKA.

La première étude sur l'infrastructure électrique réalisée par le think tank SHURA remet en cause cette façon de voir

Le Centre pour la transition énergétique (SHURA) est devenu opérationnel en mai 2018 et est le fruit d'un partenariat entre la Fondation européenne pour le climat (ECF), le think tank « *Agora Energiewende* » et le Centre de politique d'Istanbul (IPM) de l'Université Sabanci. SHURA a pour mission de soutenir la transition énergétique de la Turquie en basculant vers un système d'énergie à faible émission de carbone. La première de

ses études, intitulée « La part croissante des ressources renouvelables dans le secteur de l'électricité en Turquie : les options d'investissement et de flexibilité du réseau de transport électrique », a été publiée le 9 mai lors de la cérémonie d'ouverture. Basée sur trois scénarios, elle a pour objectif de faire un état des lieux de l'infrastructure électrique turque dans le cadre de l'augmentation de la part des énergies renouvelables. En comparant les réseaux électriques des autres pays, il est à noter qu'une production renouvelable de 15% est optimale puisqu'elle ne nécessite pas de mesures supplémentaires pour l'intégration des énergies renouvelables au réseau. Parallèlement, elle facilitera la transition électrique en Turquie vers un système à faible émission de carbone.

SHURA a effectué une étude de benchmark parmi les pays qui ont une forte production éolienne et solaire, tels que le Danemark (50%), l'Irlande (environ 23%) et l'Espagne (21%). Ils en ont déduit que 15% de production en provenance de sources éoliennes et solaires serait le seuil optimal pour une meilleure gestion du réseau électrique.

L'étude réalisée par SHURA est basée sur les trois scénarios suivants pour l'année 2026 afin d'évaluer l'impact des capacités installées en solaire et éolien sur la gestion du réseau électrique :

- 20 GW de capacité installée en solaire et éolien, représentant une part de production de 12% sur l'ensemble de la production d'électricité du pays ;
- 40 GW soit 21% de part de production ;
- 60 GW soit 31% de part de production.

Dans les deux premiers scénarios, l'augmentation de la capacité d'énergie solaire et éolienne n'a pas d'impact significatif sur la gestion et le plan d'investissement annuel de TEIAS - réseau d'environ 390 M EUR en moyenne.

Dans le troisième scénario, un investissement annuel supplémentaire est requis puisqu'il faudrait 430 M EUR. Pour résumer, d'après cette étude, le réseau électrique turc serait suffisant pour gérer 20% d'électricité provenant d'éolien et du solaire, sans avoir recours à des investissements supplémentaires dans le réseau en 2026.

Les résultats de cette étude bouleversent les idées reçues pour l'opérateur du réseau électrique, les

institutions publiques, les stratèges de l'énergie et les investisseurs. Ce rapport pourrait éclairer d'une autre manière la transition énergétique de la Turquie : il montre qu'il est possible d'intégrer la production renouvelable dans le réseau sans avoir besoin de mesures supplémentaires à grande échelle notamment lorsque les sources d'énergie renouvelables représentent 15% ou plus de la production. Cette analyse met en avant la flexibilité du réseau turc dans la perspective de l'augmentation de la demande d'électricité, de la modification des nouvelles technologies telles que les véhicules électriques et de la pénétration rapide de différentes sources d'énergie renouvelable. L'analyse du réseau de transport turc, première étude visant à orienter TEIAS, est en mesure de réorienter les priorités et la feuille de route en ce qui concerne l'énergie propre.

LA FRANCE EN TURQUIE

Etat des lieux de la coopération agricole franco-turque

La coopération dans le domaine agricole entre nos deux pays est ancienne et intense. Elle repose sur une approche souvent commune de l'agriculture - familiale et patrimoniale - soucieuse de l'environnement et centrée sur l'agriculteur. La Turquie n'hésite pas à faire appel à l'expertise française en tant que de besoin, à travers des approches thématiques (foncier, mécanisation, drainage, irrigation, indications géographiques, contrôles sanitaires...), ou encore le programme européen IPARD (*Instrument for Preaccession in Rural Development*) qui permet de financer cette mobilisation des experts des deux pays (fonds TAIEX par exemple, jumelages institutionnels).

Historique

- 27 septembre 2012 : rencontre des deux ministres à Malte (ministérielle agricole des pays du CIHEAM, décision de réactiver le Comité technique agricole franco-turc, créé le 13 avril 1989, suspendu en 2003 après s'être tenu 9 fois) ;
- 1er octobre 2012 : prise de fonction d'un conseiller aux affaires agricoles (création de poste) ;
- 16 décembre 2012, 10 avril 2014, 15 décembre 2016 et 22 novembre 2017 : tenue des 10ème,

11ème, 12ème et 13ème comités agricoles franco-turcs.

Cadre de la coopération institutionnelle

La coopération se décline selon cinq axes principaux, arrêtés par les deux parties :

- Lutte conjointe contre l'insécurité alimentaire et la volatilité des prix agricoles des matières premières agricoles, à travers le lobbying commun dans les instances internationales (G20) ou les organisations internationales (FAO, CIHEAM). Concrètement, la Turquie est le premier pays à avoir organisé une ministérielle agricole lors de sa présidence du G20 en 2015, après celle de la France en 2011. Elle a rejoint l'initiative française « 4 pour 1000 » (Ndr : de carbone dans les sols) lancée par la France à l'occasion de la Coop 21 ; elle a souscrit à l'initiative française en faveur de l'agriculture familiale en 2015 ; elle a co-organisé avec la France les premières réunions du CIHEAM consacrées à la création d'un réseau de surveillance des matières premières agricoles au sein de l'espace méditerranéen MEDAMINE (2014) ;
- Coopération dans le domaine des animaux et des produits animaux en vue d'en faciliter le commerce, mais également le suivi scientifique et technique. Concrètement, la France a été choisie par la Turquie en 2015 pour être leader dans le jumelage vétérinaire consacré à la surveillance épidémiologique des troupeaux et au bien-être animal, un expert résident jumelage est installé au Ministère turc de l'agriculture depuis le 23 mai 2016 (Mme Véronique Bellemain) ; le 9 novembre 2017, après deux ans de négociations, les deux pays ont trouvé un accord permettant le rétablissement des flux de bovins vivants français vers la Turquie ;
- Coopération dans le domaine de la recherche agricole et de l'amélioration des compétences professionnelles, à travers la mobilisation conjointe des programmes européens de mobilité (ERASMUS pour tous) et de recherche (ERANET). Le SER a organisé conjointement avec les deux ministères de l'agriculture, le YÖK et TÜBITAK, en juin 2014, le premier séminaire

franco-turc de l'enseignement supérieur et de la recherche consacré à l'agro-écologie ;

- Coopération dans le domaine du développement rural, à travers la mobilisation des fonds européens IPARD I et II. La France s'est ainsi mobilisée sur plusieurs jumelages (semences, conseil agricole, gestion des fonds européens depuis 2009). En 2016, elle a été choisie comme junior dans le jumelage conduit par les Pays-Bas sur l'éco-conditionnalité des aides agricoles ;
- Coopération dans le domaine des indications géographiques, en lien avec l'INAO et le TPE (*Türk Patent Enstitüsü*). Le SER a participé à plusieurs séminaires régionaux (Izmir 2015, Gaziantep 2015, Muğla 2016), et à deux séminaires nationaux : celui de mars 2015, destiné à lancer la coopération entre les deux pays et co-organisé par les deux ministères en charge de l'agriculture ; et surtout le séminaire national organisé à l'initiative du Président de la République, tenu à Ankara les 28 et 29 avril 2017, auquel la France a été invité d'honneur. L'objectif est d'aboutir à terme à une meilleure connaissance réciproque et donc une meilleure valorisation économique et surtout une meilleure protection des produits régionaux des deux pays).

Cette coopération s'est enrichie depuis 2016, d'une participation active de la Turquie au programme d'envoi de jeunes fonctionnaires, au sein des formations d'excellence de l'Ecole Nationale des Services Vétérinaires (ENSV) de Lyon, ainsi que dans des stages au sein de l'administration française (DGAL, par exemple), permettant d'ancrer encore plus la coopération institutionnelle dans la réalité des personnes.

D'un point de vue économique, la valeur des échanges agroalimentaires est faible dans la balance commerciale franco-turque (entre 200 et 500 M EUR selon les années), qui est positive en faveur de la Turquie pour les produits agro-alimentaires. Celle-ci exporte principalement des fruits et légumes (jusqu'à 160 M EUR en 2011, soit 60 % des importations agroalimentaires de Turquie) tandis que la France exporte des oléagineux, de l'alimentation animale, des céréales, de la viande bovine les bonnes années (180 M

EUR en 2011), des spiritueux et des alcools. Ce commerce souffre malheureusement des incertitudes récurrentes du marché turc, des obstacles tarifaires (les matières agricoles font partie des exceptions à l'accord de libre-échange UE/Turquie de 1996, avec des taxes à l'import allant de 5 à 100 % - carcasses par exemple ; ces taxes parfois excessives sont toutefois en deçà de celles notifiées par la Turquie à l'OMC) et surtout non tarifaires et sanitaires.

La coopération agricole franco-turque est très riche sur le plan institutionnel et bénéficie de forts potentiels de développement sur le plan commercial. Cette coopération s'est encore largement embellie depuis le mois d'août 2017, à l'occasion de la visite surprise en France du vice-ministre de l'agriculture, M. Mehmet Danis, visite co-organisée par les deux Ambassades via les services économiques, ayant abouti à la reprise des exportations de viande bovine et à la réouverture du marché turc aux bovins vivants. Avec la dissipation de cet irritant majeur et sur la base d'une coopération institutionnelle forte et exemplaire, ainsi que l'ont souligné les deux Présidents de la République à l'occasion de la venue de M. Erdoğan à Paris (5 janvier 2018), on peut espérer que l'année 2018 marquera la reprise concrète des échanges agricoles et agroalimentaires, induits par celle, effective, du commerce des animaux.

A L'AGENDA

Juillet

- Visite du Président azerbaïdjanais Ilham Aliyev en France, 19-20 juillet - Paris.

Septembre

- 3^{ème} édition du Salon International d'Armement d'Azerbaïdjan (ADEX 2018), 25-27 septembre - Bakou.

Octobre

- Sommet de l'élevage, 3-5 octobre - Clermont-Ferrand ;
- Foire de l'agriculture (*BurTarim*), 9-13 octobre - Bursa ;
- Salon International de l'Alimentation (SIAL), 21-25 octobre - Paris.

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

<p>Monsieur Daniel GALLISSAIRES Chef du SER d'Ankara - Turquie Téléphone : +90.312.405.49.18 Courriel : daniel.gallissaires@dgtresor.gouv.fr</p>
<p>Madame Fatma OZ SARAY Assistante du Chef du SER d'Ankara Téléphone : +90.312.405.49.15 Courriel : fatma.ozsaray@dgtresor.gouv.fr</p>
<p>Monsieur Tamer TASPINAR Chauffeur et agent de service Téléphone : +90.312.405.49.39 Courriel : tamer.taspinar@dgtresor.gouv.fr</p>

<p>Monsieur Jules PORTE Adjoint au Chef du SER d'Ankara - Conseiller financier Téléphone : +90.312.405.49.23 Courriel : jules.porte@dgtresor.gouv.fr</p>	<p>Monsieur Ahmet M. AYDOGDU Attaché financier Téléphone : +90.312.405.49.22 Courriel : ahmet.aydogdu@dgtresor.gouv.fr</p>
<p>Madame Camille CHABE Stagiaire Téléphone : +90.312.405.49.33 Courriel : camille.chabe@dgtresor.gouv.fr</p>	<p>Monsieur Flavien MIE Attaché économique Téléphone : +90.312.405.49.20 Courriel : flavien.mie@dgtresor.gouv.fr</p>

<p>Monsieur Pierre AUTISSIER Conseiller pour les affaires agricoles Téléphone : +90.312.405.49.27 Courriel : pierre.autissier@dgtresor.gouv.fr</p>
<p>Monsieur Bozkurt OZSEREZLI Attaché agricole Téléphone : +90.312.405.49.25 Courriel : bozkurt.ozserezli@dgtresor.gouv.fr</p>

<p>Madame Danièle SCALISI Conseillère en développement durable Téléphone : +90.312.405.49.30 Courriel : daniele.scalisi@dgtresor.gouv.fr</p>
<p>Monsieur Berat DURMUS Attaché développement durable Téléphone : +90.312.405.49.29 Courriel : berat.durmus@dgtresor.gouv.fr</p>

<p>Monsieur Stephan DUBOST Délégué du Chef du Service économique régional à Istanbul Téléphone : +90.212.982.02.81 Courriel : stephan.dubost@dgtresor.gouv.fr</p>
<p>Madame Burcu DEMIRDAG Attachée énergies & affaires industrielles Téléphone : +90.212.982.02.99 Courriel : burcu.demirdag@dgtresor.gouv.fr</p>
<p>Madame Laure BORDAZ Attachée économique Téléphone : +90.212.982.02.85 Courriel : laure.bordaz@dgtresor.gouv.fr</p>
<p>Madame Léa OZDAL Stagiaire Téléphone : +90.212.982.02.96 Courriel : lea.ozdal@dgtresor.gouv.fr</p>

SE de Bakou

<p>Monsieur Serge KREBS Chef du Service économique - Azerbaïdjan & Turkménistan Téléphone : +994.12.490.81.33 Courriel : serge.krebs@dgtresor.gouv.fr</p>
<p>Monsieur Rashad ALIYEV Attaché agricole et développement durable Téléphone : +994.12.490.81.30 Courriel : rashad.aliyev@dgtresor.gouv.fr</p>

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

<p>SE de Tbilissi</p> <p>Madame Ioulia SAUTHIER Cheffe du Service économique - Géorgie Téléphone : +995.322.721.402 Courriel : ioulia.sauthier@dgtresor.gouv.fr</p>

A noter que le SER d'Ankara partage ses locaux avec le Service nucléaire régional (SNR) de l'Ambassade, composé de M. Philippe PIERRARD, Conseiller nucléaire (philippe.pierrard@cea.fr), M. Henri Brunel, (henri.brunel@cea.fr) et M. Christophe GOUJON (christophe.goujon@cea.fr) VIA attachés nucléaires ; ainsi qu'avec la représentation de l'AFD à Ankara. Un attaché douanier (M. Julien AUTRET julien.autret@douane.finances.gouv.fr), basé à Sofia, est également en charge de la zone Turquie. Concernant les questions liées au Turkménistan, M. Ronan VENETZ, chef du Service économique d'Astana (Kazakhstan) peut aussi être mobilisé (ronan.venetz@dgtresor.gouv.fr).

CADRE & DONNEES SUR LA TURQUIE



Données générales :

Superficie : 779 452 km²

Population : 80 810 525 (2017)

Régime politique : Régime présidentiel

Parti au pouvoir : AKP

Président de la République : M. Recep Tayyip Erdoğan

Vice-président de la République: M. Fuat Oktay

Président du Parlement : M. Binali Yildirim

Ministre du Trésor et des Finances : M. Berat Albayrak

Ministre du Commerce : Mme. Ruhsar Pekcan

Monnaie : livre turque (TRY)

Au 16/07/2018 :

1 USD = 4,8429 TRY

1 EUR = 5,6733 TRY

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

Dette publique : 908,9 Mds TRY (2017 T3)

Importations : 234 Mds USD (2017)

Exportations : 157 Mds USD (2017)

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

 <p>GÉORGIE</p>	<p>Superficie : 69 700 km² Population : 3 972 531 (2017) Régime politique : République unitaire Parti au pouvoir : Parti du Rêve Président de la République : M. Guirgui Margvelachvili Premier ministre : M. Mamuka Bakhtadze Ministre des Finances : M. Ivane Machavariani Ministre de l'Economie : M. Giorgi Kobulia Monnaie : Lari (GEL) Au 16/07/2018 : 1 USD = 2,4478 GEL 1 EUR = 2,8458 GEL Taux d'inflation annuel : 4% (2016) ; 4,4% (prévisions 2017) Dettes publiques : 45,5% du PIB (2016) Solde commercial : -5,25 Mds USD (2017)</p>
 <p>AZERBAÏDJAN</p>	<p>Superficie : 86 600 km² Population : 9 898 085 (2017) Régime politique : République présidentielle Parti au pouvoir : Parti du Nouvel Azerbaïdjan Président de la République : M. Ilham Aliyev Premier ministre : M. Novruz Mammadov Ministre des Finances : M. Samir Sharifov Monnaie : Manat azerbaïdjanais (AZN) Au 16/07/2018 : 1 USD = 1,7000 AZN 1 EUR = 1,9874 AZN Taux d'inflation annuel : 12,9% (2017) Dettes publiques : 55% du PIB (2017) Solde commercial : +6,9 Mds USD (2017)</p>
 <p>TURKMÉNISTAN</p>	<p>Superficie : 491 210 km² Population : 5 758 075 (2017) Régime politique : Présidentiel Parti au pouvoir : Parti démocratique du Turkménistan Président de la République : M. Gourbangouli Berdymoukhamedov Président du cabinet des Ministres : M. Gourbangouli Berdymoukhamedov Ministre de l'Economie & des Finances : M. Batyr Bazarov Monnaie : Manat Turkmène (TMT) Au 16/07/2018 : 1 USD = 3,5000 TMT 1 EUR = 4,0898 TMT Taux d'inflation annuel : 6,17% (2016) ; 3,5% (prévisions 2017) Dettes publiques : 10,7% du PIB (2016) Solde commercial : +4 Mds USD (2016)</p>

Copyright

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

Clause de non-responsabilité

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

Service Économique Régional

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

Directeur de la publication : Daniel Gallissaires.

Avec les contributions de : Son Excellence Monsieur François Delahousse, Pierre Autissier, Ahmet Aydogdu, Burcu Demirdag, Stephan Dubost, Daniel Gallissaires, Maxime Jebali, Flavien Mie, Camille Chabe, Bozkurt Ozserezli, Jules Porte.
 Version du 13 juillet 2018.