
Etat des lieux et perspectives du développement socio-économique des régions orientales

Résumé

Les disparités régionales sont un trait saillant de l'économie turque. Le pays affiche ainsi parmi les plus grandes inégalités régionales de l'OCDE, deuxième derrière le Chili. Un axe général se dessine entre un ouest bénéficiant des flux touristiques, regroupant les principaux centres urbains et produisant la grande majorité de la richesse nationale, et un est plus enclavé et pâtissant d'un climat sécuritaire instable. Il en résulte un retard de développement que les initiatives successives mises en place par les autorités ne parviennent pas à juguler. Les provinces d'Anatolie orientale, qui sont l'objet de cette note, sont concernées au premier chef. Au cours des dernières décennies, diverses initiatives ont déjà été promues, visant au développement de cette région au potentiel réel. La dernière en date remonte à l'automne 2016, quand un nouveau plan d'investissement de 40 Mds EUR sur dix ans a été annoncé. L'un de ses volets prévoit la constitution de pôles économiques spécialisés par secteurs, via la construction de 800 usines livrées clés en main sur la période, devant créer en moyenne 40 000 emplois par an.

1. Un développement entravé en dépit d'initiatives diverses

L'est de la Turquie¹ couvre 225 554 km, soit 28,8% du territoire national. Il regroupe 14,7 millions d'habitants (soit 18,2% de la population turque) concentrés, à l'instar du reste de la population, dans les villes. Les cinq principales villes de la région rassemblent à elles seules 27,6% de la population.

La région se heurte à des obstacles marqués dans divers domaines. Elle pâtit d'abord d'une géographie difficile, caractérisée par un relief marqué par de nombreux massifs montagneux, un climat rude, un enclavement dû à l'absence de façade maritime, un voisinage difficile, et un éloignement des centres de pouvoir.

En second lieu, l'est affiche une démographie moins dynamique que le reste du pays. Parmi les neuf villes turques dépassant le million d'habitants, une seule se situe à l'est : Gaziantep, la sixième ville du pays avec 1,6 million d'habitants. A l'inverse, les seules villes d'Istanbul, Ankara et Izmir, dont la croissance est précisément alimentée par l'exode rural dans les régions les moins développées, rassemblent 30% de la population. Le sous-développement caractéristique de cette région obère sa démographie et alimente ainsi l'exode rural : entre 2017 et 2023, la population devrait augmenter de 6,4%, soit moins que la moyenne nationale (+7,5%). Réciproquement, son moindre dynamisme démographique nourrit son retard. Ces statistiques générales ne doivent pas occulter une démographie différenciée selon la sous-région considérée : l'Anatolie du nord-est et du centre-est affiche ainsi des perspectives atones (respectivement -1,7% et +2,9%), tandis que la population du sud-est devrait croître de 10%, notamment du fait de l'installation de réfugiés.

Egalement, le tissu économique local apparaît sous-dimensionné : aucune entreprise turque majeure n'est basée dans la région, qui n'a pas bénéficié de l'effet d'entraînement du début des années 2000 dont ont pu jouir certaines villes d'Anatolie centrale avec les Tigres anatoliens (hormis, là encore, Gaziantep). Le nombre

¹ La zone considérée correspond aux régions TRA (Anatolie du Nord-Est), TRB (Anatolie du Centre-Est) et TRC (Anatolie du Sud-Est) de la Nomenclature des unités territoriales statistiques (NUTS-1) de l'Union européenne. Elles correspondent à l'est du pays, à l'exception de la côte orientale de la mer Noire. La plupart des chiffres communiqués sont issus de TürkStat et de la Banque mondiale (calculs SER).

maximal d'employés est en moyenne bien inférieur à l'est : dans le secteur manufacturier, il est de 282 contre 1265 dans le reste du pays ; dans les services, il est de 332 contre 3153. Dans ce même secteur, les régions de l'est affichent en outre les plus faibles taux de productivité du pays (19 443 USD par travailleur, contre 70 611 USD en Turquie). Le coût du travail apparaît en revanche comme l'un des plus faibles du pays : moins de 4% des revenus y sont affectés, contre plus de 10% en Anatolie centrale et dans l'ouest. Le coût du travail est également plus faible dans les services. Surtout, le climat des affaires est mitigé : les temps et délais consacrés au traitement des obligations fiscales, à l'obtention d'une licence d'exploitation et à l'obtention d'un permis de construire sont certes plus élevés en moyenne que dans les autres régions (respectivement 20,9% du temps de travail, 20,9 jours et 38,1 jours) ; le recours aux services bancaires est bien en-deçà de la moyenne nationale : 15,8% des entreprises possèdent un compte (courant ou épargne), contre 60,5% en Turquie, et 16,4% disposent d'un prêt ou d'une ligne de crédit, contre 27,3% en Turquie ; la faible proportion d'entreprises disposant de sites Internet (13,3%, contre 23,2% au national) souligne le manque de visibilité, notamment internationale.

Enfin, l'est de la Turquie est davantage marqué par la pauvreté : en moyenne, 49,3% de la population y était en situation de pauvreté en 2013, contre 12% dans la région d'Istanbul. Les évolutions en matière de réduction de la pauvreté ne semblent pas faire état d'une convergence entre les régions. En effet, entre 2006 et 2013, la quasi-totalité des régions ont enregistré un recul de la pauvreté, tandis que cette dernière a progressé de 11,8% en Anatolie du nord-est et du centre-est. Ces disparités sont notamment imputables à des opportunités économiques moindres, à des écarts de qualité entre les établissements scolaires, ainsi qu'à un accès plus faible aux services sociaux de base. La région pâtit également d'inégalités de revenus et d'un chômage plus élevé : les villes de Mardin, Siirt, Batman et Şırnak (sud-est) ont ainsi enregistré un taux de 27% en 2017, soit 16,3 points de plus que la moyenne nationale.

Par le passé, les autorités turques ont adopté diverses mesures pour pallier cette situation de sous-développement. Ces mesures s'appuyaient essentiellement sur la dépense ou la subvention publique, et n'ont pas pleinement permis de résorber le retard. La plus emblématique reposait sur le projet Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP, Projet d'Anatolie du Sud-Est). Initié à la fin des années 1980, il s'appuyait sur la construction de barrages, lacs artificiels et autres infrastructures pour stimuler l'activité locale. Toutefois, l'essentiel de l'effort a profité au secteur primaire et, plus largement, les régions du nord-est et du centre-est n'ont été que peu ou pas concernées.

Plus récemment, un schéma d'incitation régionale à l'investissement a été dévoilé en 2012, avec un découpage en six grandes catégories de régions. La grande majorité des provinces considérées ici relève de la catégorie 6, soit celle bénéficiant des mesures les plus complètes, dont : exemptions de TVA et de droits de douanes, 90% de réduction d'impôts, exonération d'impôt sur le revenu pendant 10 ans, possible exonération de cotisations patronales à la Sécurité sociale pendant 12 ans. La portée de ce programme a en réalité été très limitée puisque, entre son entrée en vigueur et fin 2015, seuls 5% des investissements totaux ont été effectués en région 6.

2. Une région au potentiel économique réel

L'est de la Turquie présente des difficultés structurelles, mais la région dispose également d'atouts certains. En premier lieu, si les régions orientales ne comportent pas, hormis Gaziantep, de villes de première importance, des villes majeures (plus de 300 000 habitants) n'en sont pas moins présentes : Diyarbakır, Şanlıurfa, Malatya, Erzurum, Van, Batman, Elâzığ. Il en découle des enjeux de transports inter et intra urbains, tels que les projets de métro à Diyarbakır et de tramway à Şanlıurfa.

La population régionale est également plus jeune, les cinq provinces turques affichant les plus fortes proportions d'enfants appartenant à la zone (plus de 40% de la population est composée d'enfants). Parallèlement, la demande en connectivité est accrue : entre 2011 et 2018, la proportion de foyers disposant d'une connexion à Internet est passée de 22,8% à 80,6% (soit +254%, contre +95% à l'échelle nationale).

La démographie locale est stimulée par les réfugiés, qui pourraient à terme contribuer à l'essor de relations commerciales transfrontalières. Il s'agit d'ailleurs d'une zone d'échanges potentiellement majeure (Iran, monde arabe, Caucase), dont l'avenir est tributaire des évolutions géopolitiques et sécuritaires. C'était ainsi le sens de la diplomatie turque avant les Printemps Arabes, qui promouvait notamment un projet d'union douanière dit « Shamgen » dans les années 2010.

Compte tenu du climat dans le centre-est et le sud-est, le potentiel agricole est lui aussi important : les besoins en irrigation (le pays est un hub régional pour le leader indien Jain Irrigation Systems) et en matériel arboricole sont majeurs. La région concentre ainsi les productions qui font de la Turquie une puissance agricole : première production mondiale d'abricots, principalement dans la région de Malatya ; troisième production mondiale de pistaches, principalement dans la région de Gaziantep ; troisième production de lentilles ; septième production de coton.

En lien avec l'irrigation, la région est traversée par de très nombreux fleuves (dont le Tigre et l'Euphrate) et lacs (dont le plus grand de Turquie, le lac de Van, qui représente plus du quart de la surface en eau turque), sans compter les plus grands réservoirs et barrages du pays, érigés dans le cadre du GAP (jusqu'à 817 km² pour le barrage Atatürk). Ces derniers confirment l'importance de la région pour la production d'énergie hydroélectrique ; la zone est également propice au développement de l'énergie solaire. Le projet GAP a également permis l'introduction d'activités de pêche.

Le développement économique passe également par la mise à niveau et la création d'infrastructures : sur les 16 projets de nouveaux chemins de fer cités par la TCDD (entreprise publique de transport ferroviaire), 7 se situent dans la région - dont 4 dans le seul sud-est. De même, si aucune autoroute n'existe actuellement dans l'est du pays et si ni les projets actuels (en construction ou appel d'offres à venir) ou ceux de moyen terme n'en prévoient (hormis le prolongement de l'O-52 vers l'est), plusieurs projets existent en revanche pour l'horizon 2035.

La Turquie dispose de réserves limitées en ressources naturelles à l'échelle mondiale, mais l'est du pays possède des gisements conséquents, notamment en or, fer, cuivre et pétrole. La région possède en outre 3,7 millions ha de forêts, soit seulement 15,3% des forêts turques mais avec une surface boisée qui progresse plus vite que la moyenne nationale (+58% entre 2010 et 2017, contre +37%).

Enfin, l'émergence d'une classe moyenne et le développement des loisirs peuvent favoriser l'introduction de nouvelles activités et dépenses. Entre 2003 et 2016, l'évolution des postes de consommation dans la zone souligne la forte progression des dépenses de loisirs (+55% pour les divertissements et la culture, contre +45% à l'échelle nationale ; +74% pour l'hôtellerie et la restauration, contre +64% sur le plan national) et de transports (+166%, contre +110% à l'échelle nationale). Les dépenses en alcool et tabac (+9,4%) progressent plus nettement qu'à l'échelle nationale (+2%), et les dépenses vestimentaires (-7,7%) reculent moins que dans le reste du pays (-16%). Le potentiel touristique de la région, y compris domestique, est en outre avéré. A titre d'exemple, sur les 26 principales stations de ski répertoriées par la fédération turque de ski, 11 sont situées dans cette région. Le patrimoine historique et culturel est également très important.

3. Des progrès relatifs encouragés par de nouvelles initiatives, qui ne doivent plus seulement reposer sur la subvention publique

Les performances régionales tendent, ces dernières années, à s'améliorer et la dépendance au secteur agricole semble devoir reculer. Le PIB de la zone a ainsi progressé de 274% entre 2004 et 2014, contre 254% à l'échelle nationale. Au national comme dans la zone, la part des services est stable (légèrement supérieure à 50% du PIB). Dans les secteurs primaire et secondaire, la région suit les mêmes évolutions qu'à l'échelle nationale mais de façon plus marquée : la part de l'agriculture recule ainsi de 18% à 13% du PIB (contre de 9% à 7% en Turquie), tandis que celle de l'industrie progresse de 18% à 24% (contre de 25% à 28% en

Turquie). Le PIB par habitant de la zone a lui aussi augmenté de 118% entre 2004 et 2014, une progression assez homogène au sein de la zone, contre 103% au national, passant de 2861 USD à 6240 USD.

Les exportations de la zone ont pour leur part progressé de 142% entre 2007 et 2017, contre 46% à l'échelle turque. Les importations ont pour leur part crû de 122%, contre 37% sur le plan national. Cependant, des disparités intrarégionales sont à relever : la progression des exportations s'étend ainsi de -3% pour le nord-est à +162% pour le sud-est, tandis que celle des importations s'étend de 115% pour le sud-est à 273% pour le centre-est. Enfin, en 2017, les exportations régionales représentaient 6% des exportations nationales (contre 3,6% en 2007) et les importations 2,8% du total national (contre 1,7%).

Ces récents progrès sont imputables aux efforts visant à consolider le tissu entrepreneurial régional. L'un des enjeux pour la zone est en effet de renforcer l'écosystème économique local afin de réduire la dépendance à l'aide publique. Les associations Tüsiad et Türkönfed ont mis en place en 2013 un programme d'investissement et de délocalisation de productions dans la région, baptisé BORGIP (Projet interrégional de coentreprise). De fait, un tel mouvement est observé ces dernières années, possiblement sous l'effet du BORGIP et, plus fondamentalement, du fait des coûts du travail et du foncier moindre dans les régions orientales. En outre, en dépit des contraintes sécuritaires dans certaines provinces et des entraves mentionnées précédemment, l'environnement des affaires présente certains atouts : 2,42% des entreprises déclarent des pertes liées au vol ou au vandalisme, soit près de deux fois moins que dans le reste du pays ; seules 11,1% des sociétés déclarent être en concurrence avec le secteur informel, contre 29,4% en Turquie ; les pertes dues aux coupures d'électricité représentent 0,37% des ventes, contre 0,44% ailleurs.

Les plans d'action mis en œuvre par les agences régionales de développement, créées en 2006 dans le cadre de l'Instrument d'Aide de Préadhésion de l'Union européenne et coordonnées par le ministère du Développement, ont également pu avoir un impact. Le développement régional est d'ailleurs le deuxième poste des fonds IAP I accordés à la Turquie (1,78 Md EUR, soit 37% du total).

L'est de la Turquie est une vaste région disposant d'atouts réels, dont le potentiel d'ouverture est largement tributaire des développements géopolitiques. Une vision monolithique ne permet pas d'appréhender les spécificités de cette zone marquée par une grande diversité, en termes de géographie, d'activité économique, de démographie, d'exposition aux problématiques sécuritaires. Pour l'heure, seul le développement socio-économique du sud-est, notamment via le GAP, semble avoir été érigé en priorité par les autorités, pour des raisons politiques. Au-delà de cette seule sous-région, l'est de la Turquie recèle un potentiel de développement certain. Le GAP, ambitieux programme de développement socio-économique initié dans les années 1980, doit s'achever en 2019 avec la construction du dernier barrage prévu. Les projets de nouvelles routes de la soie, en l'espèce le middle corridor, doivent encore être explicités pour apprécier leur potentiel intérêt pour la zone. Ces projets pourraient dynamiser les flux de transports dans une région déjà stratégique sur le plan des infrastructures (oléoducs et gazoducs).

Les opportunités pour les entreprises françaises varient en fonction des secteurs considérés : la puissance du secteur du BTP turc rend limitées les possibilités de grands contrats d'infrastructures, mais des offres de niche n'en sont pas moins envisageables. En revanche, il n'existe pas d'obstacles de principe sur la mobilité intra et interurbaine ou sur le matériel agricole. Quant à la production, de grandes marques européennes incitent de plus en plus leurs sous-traitants à s'installer dans la région, qui permet de bénéficier d'exonérations et d'un coût industriel deux fois moindre qu'à Istanbul ou Izmir.

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