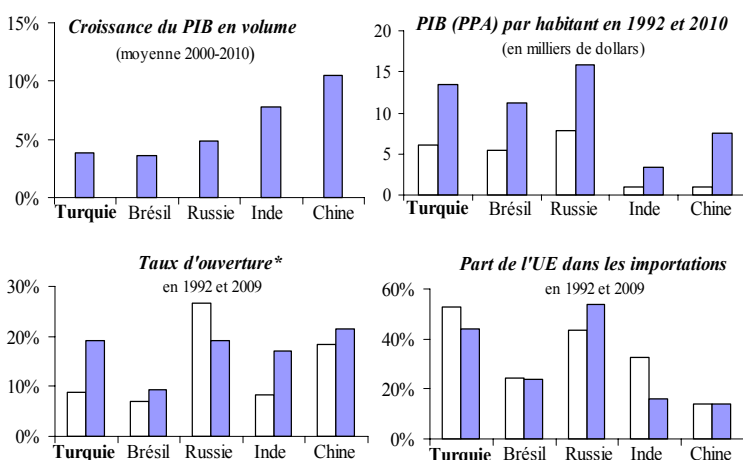




### Les échanges de la France avec la Turquie à nouveau excédentaires en 2010

*De par le dynamisme de son activité, son poids démographique et son positionnement géographique, la Turquie est un marché émergent important pour les pays de l'Union européenne. En 2010, la France retrouve un excédent commercial avec la Turquie, grâce à la bonne tenue des livraisons aéronautiques. En revanche, les déficits de l'automobile et du textile-habillement restent conséquents. Cependant dans ce type d'échanges fortement mondialisés, le solde commercial ne suffit pas à évaluer la performance française : le chiffre d'affaires des entreprises françaises implantées en Turquie montre le dynamisme des grands groupes tricolores.*

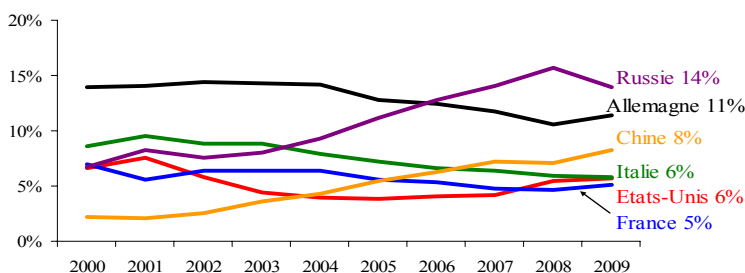
#### Chiffres-clés sur la Turquie et les BRIC



\* Taux d'ouverture = (Exportations+Importations)/(2\*PIB)

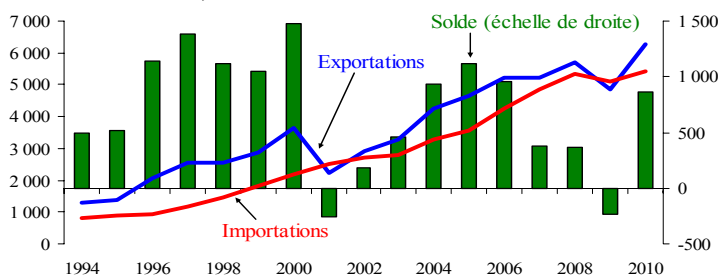
Sources : FMI et base Chelem (CEPII)

#### Parts des principaux fournisseurs dans les importations de la Turquie



Source : Base Chelem (CEPII)

#### Evolution des échanges de la France avec la Turquie (en millions d'euros)



Source : Douanes - Données CAF/FAB brutes, estimées

#### La Turquie, un pays émergent à fort potentiel

En raison de sa position géographique, au carrefour de plusieurs continents, d'un niveau de vie en hausse (PIB par habitant en parité de pouvoir d'achat de 13 500 dollars en 2010, contre 6 100 dollars en 1992) et du dynamisme de son activité, la Turquie, avec ses 75 millions d'habitants, représente un marché potentiel important pour les pays de l'Union européenne. Cette économie émergente affiche depuis dix ans une croissance économique assez vigoureuse (+3,8 %), proche de celle du Brésil, quoique inférieure à celle de l'Inde et de la Chine. La demande intérieure est le principal moteur de la croissance turque et la progression des importations en valeur est soutenue (+13 % sur les dix dernières années).

Du fait du rattrapage de l'économie turque, son commerce extérieur est structurellement déficitaire : en 2010, le déficit commercial s'élève à 56 milliards de dollars (après 25 milliards en 2009 et 53 milliards en 2008).

L'ouverture de l'économie turque, entamée dès les années 1980, s'est accélérée depuis 1995, en lien notamment avec l'union douanière avec l'Union européenne. En 2009, le taux d'ouverture de la Turquie aux échanges commerciaux (19 %) est comparable à la moyenne des BRIC et se situe bien au-delà de celui du Brésil. L'ouverture de la Turquie bénéficie surtout à la Russie, qui l'approvisionne en énergie, et à la Chine. En revanche, l'Union européenne, qui reste son premier fournisseur, voit ses parts de marché s'effriter (43,9 % en 2009, après 55,3 % en 2000). C'est notamment le cas de l'Allemagne (11,4 %, après 13,9 %), mais aussi de la France (5,2 %, après 6,9 %).

#### Solde bilatéral à nouveau excédentaire en 2010

Sur la période 2001-2010, les échanges de la France avec la Turquie sont dynamiques : +12 % en moyenne pour les exportations et +9 % pour les importations. L'excédent de la France vis-à-vis de la Turquie a atteint un pic de +1,1 milliard d'euros en 2005. Depuis, le tableau s'était assombri : l'excédent a

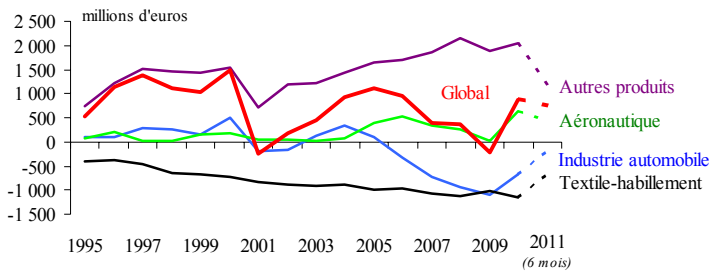




fondu progressivement et s'est transformé en déficit en 2009 (-233 millions).

A la faveur du rebond des exportations (livraisons aéronautiques notamment), la France retrouve pourtant en 2010 un surplus commercial de +860 millions. Cette amélioration semble se poursuivre au 1<sup>er</sup> semestre 2011 (+735 millions), grâce à la bonne tenue de l'excédent aéronautique et de la réduction des déficits de l'automobile et du textile-habillement.

## Evolution du solde commercial par produits



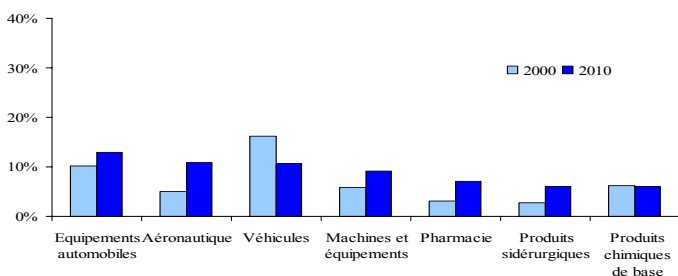
Source : Douanes – Données CAF/FAB brutes, collectées

## Des échanges sous le signe de la mondialisation

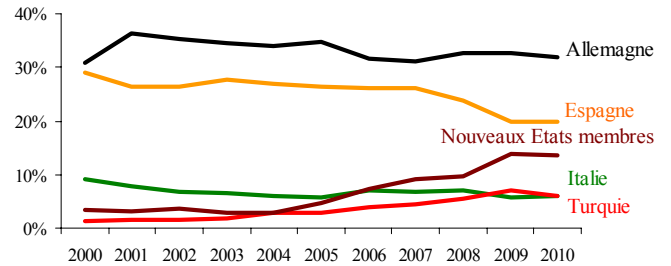
Les exportations françaises vers la Turquie (6,4 milliards en 2010) se composent plutôt de produits de haute technologie (aéronautique, pharmacie) et de technologie moyenne élevée (industrie automobile, machines et équipements, produits chimiques). Les importations (5,4 milliards) s'articulent principalement autour de deux pôles : l'industrie automobile et le textile-habillement, soit deux tiers du total des achats, qui génèrent des déficits importants (respectivement -0,7 milliard et -1,1 milliard en 2010).

De fait, dans le secteur automobile, l'intégration des processus productifs est la plus poussée. Les constructeurs automobiles français ont accru leur présence en Turquie au cours des dernières années : les voitures assemblées dans ce pays représentent un cinquième de leur production nationale (plus de la moitié pour la marque Renault). La Turquie sert ainsi de base d'exportation de véhicules (voitures particulières et véhicules utilitaires) assemblés sur place à partir de pièces dont certaines viennent de France. La France est le premier client et représente 27 % des exportations d'automobiles de la Turquie, devant l'Italie (13 %) et l'Allemagne (7 %).

## Structure des exportations de la France vers la Turquie (en %)



## Parts dans les importations françaises de véhicules



Source : Douanes – Données CAF brutes, collectées

La part de la Turquie dans les importations françaises de véhicules tend à s'accroître et passe ainsi de 1,4 % en 2000, à 5,9 % en 2010. On constate également une évolution importante de la part des NEM, alors que celle des pays européens matures s'érode.

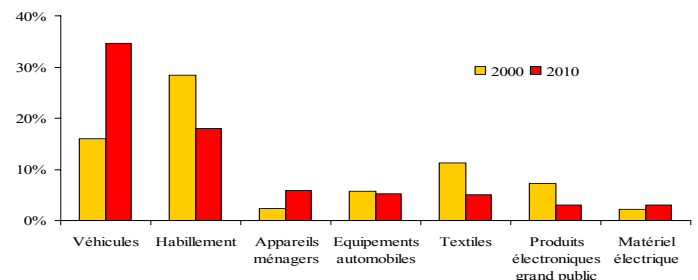
Le textile-habillement constitue le deuxième poste à l'importation depuis la Turquie. En 2010, ces achats ne représentent plus que 23,4 % du total des importations françaises en provenance de ce pays (après 40 % en 2000). La Turquie, quatrième fournisseur textile de la France, subit une concurrence accrue des pays asiatiques, notamment depuis la libéralisation des échanges du secteur textile en 2005. La Chine, devenue premier fournisseur de la France, assure désormais un tiers de ses approvisionnements.

## Le besoin d'une approche globale

Le diagnostic sur l'érosion des parts de marché françaises en Turquie renvoie au final une image incomplète des relations entre les deux pays. L'exemple de la construction automobile montre par ailleurs les limites du solde commercial en tant qu'indicateur de performance.

Au-delà des seuls échanges extérieurs, un bilan complet des relations économiques bilatérales nécessiterait la prise en compte d'autres indicateurs. La France est ainsi le sixième investisseur étranger en Turquie en 2010 : le stock des investissements directs français y atteint 11,3 milliards de dollars, soit 6,4 % du stock total des IDE en Turquie. Par ailleurs, le chiffre d'affaires des entreprises françaises implantées localement s'élève à 6,7 milliards d'euros (dont notamment 23 % dans le commerce, 14 % dans l'industrie pétrolière, 14 % dans l'automobile et 8 % dans la pharmacie), soit un montant quasiment équivalent aux exportations françaises vers ce pays.

## Structure des importations de la France vers la Turquie (en %)



Source : Douanes – Données CAF/FAB brutes, collectées