

Le succès industriel turc : pourquoi pas l'Algérie ?

On peut dater le décollage de l'économie turque au milieu des années 70, période au cours de laquelle les investissements directs étrangers ont modernisé cette économie. Profitant du faible coût de la main-d'œuvre, les investisseurs étrangers développent en Turquie une série d'activités industrielles d'assemblage. L'exemple le plus probant est celui de l'industrie automobile où tous les grands majors sont présents : Ford, Renault, Fiat, Toyota. Il faut d'ailleurs souligner que la production de ces groupes est destinée à l'exportation, principalement vers les marchés européens. Il s'agit de très grandes usines très productives, l'usine de Bursa de Renault a atteint des niveaux de productivité parmi les plus élevés de toutes les implantations de cette entreprise dans les pays émergents.

L'industrie turque

L'industrie turque est une industrie exportatrice : la part de la production exportée sur la production industrielle totale est passée de 19% en 1963 à 86% en 2007. Ces exportations industrielles sont le fait d'une douzaine de grandes entreprises très productives et performantes dont le capital est détenu principalement par des investisseurs étrangers, le partenariat avec des investisseurs turcs existe mais n'est pas dominant.

L'industrie turque est aussi composée de milliers de petites et moyennes entreprises dont la production est principalement tournée vers le marché intérieur.

La PMI représente en Turquie 30% de la valeur ajoutée industrielle manufacturière et 60% de l'emploi du secteur. La taille de ces PME augmente. Elles contrôlent des parts significatives du marché intérieur sur certains segments : agroalimentaire, textiles et confection, électroménager. Ces PME

sont familiales. Elles sont très anciennes, encouragées par Mustafa Kemal après la crise de 1929. Elles prennent leur essor dans les années 60. Elles ont permis l'émergence d'une forte classe moyenne : 45% de la population contre 22% pour les classes supérieures (cf «Eclairages émergents» apériodique n°10 - Avril 2011 - Crédit agricole).

Il faut souligner ici que de plus en plus de PMI sont devenues innovantes et dynamiques. Certaines d'entre elles sont aujourd'hui des conglomérats qui rassemblent des activités allant du ciment à la téléphonie en passant par l'agroalimentaire ou l'électroménager. Ces conglomérats exportent de plus en plus vers les marchés d'Asie centrale et d'Afrique du Nord. Ces groupes industriels turcs rappellent la nouvelle dynamique de l'industrie privée algérienne, encore à ses débuts bien sûr, qu'illustrent parfaitement le groupe Cevital, le groupe Benamor ou encore le groupe SIM, pour ne citer que ceux-là. Les exportations industrielles turques sont à fort contenu d'importations. Selon le FMI, la part des produits importés dans les biens intermédiaires utilisés par l'industrie, notamment exportatrice, a augmenté de dix points entre 2002 et 2007 et s'élève aujourd'hui à 62%. Les grandes entreprises industrielles exportatrices majoritairement pilotées par les investisseurs étrangers se fournissent de moins en moins sur le marché local : celui-ci n'est pas capable de leur proposer des biens intermédiaires de qualité suffisante. La montée en gamme n'a pas été assez rapide dans la sous-traitance. De plus, les décisions sont prises dans les sièges centraux des maisons-mères en fonction d'une politique internationale intégrée qui est décidée par les sièges sociaux. Mais même les PME turques à forte intensité de main-d'œuvre et à faible valeur ajoutée pré-

fèrent, elles aussi, importer leurs produits intermédiaires qu'elles trouvent à des prix plus attractifs dans d'autres pays émergents et à plus faible coût salarial. On voit bien ici que les recours aux importations de biens intermédiaires et de demi-produits n'est pas un drame en soi, l'essentiel étant de créer de la valeur ajoutée sur le territoire national et surtout d'être compétitif pour réexporter en quelque sorte ces biens intermédiaires importés sous forme de produits finis, plus rémunérateurs. (Il y a des leçons à tirer pour nos décideurs économiques qui s'échinent à vouloir tout produire en Algérie même).

Le rôle des investissements directs étrangers

La Turquie est passée au modèle industriel exportateur grâce aux investissements directs étrangers (IDE). C'est à partir du début des années 2000 que les IDE se développent : 44% du stock investi sont allés aux secteurs des services, 23% à la logistique et distribution, 6% à l'énergie et 5% à l'agroalimentaire. Bien évidemment, l'industrie mécanique, électrique et électronique a reçu plus de 25% du stock d'IDE.

Grâce à ces flux d'IDE, l'industrie turque a enregistré entre 2000 et 2008 une hausse de la compétitivité hors prix (surtout après 2005). La productivité du travail a augmenté passant de 35% de la moyenne Union européenne en 1995 à 62% en 2009.

D'autre part, le contenu des exportations en haute technologie a augmenté. L'industrie turque a progressé vers des activités à plus forte valeur ajoutée et est devenue le premier fabricant européen de téléviseurs, de bus, le troisième d'acier.

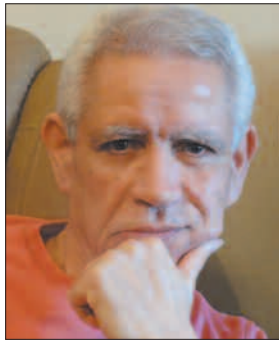
Depuis 2004, le secteur des biens d'équipements supplante celui des tex-

tiles. La zone euro absorbe 32% des exportations de la Turquie (dont 15% pour la seule Allemagne), textiles, acier et surtout automobiles (63% de la production de ce secteur sont absorbés par l'UE).

Belle réussite que cette dynamique industrielle de la Turquie, qui, faut-il le rappeler, importe 95% de ses besoins en gaz et en pétrole ! Malgré ce lourd handicap et cette importante facture, la Turquie affiche une bonne situation financière : des réserves de change de 80,7 milliards de dollars, une dette extérieure soutenable de 43% du PIB.

Un mot pour conclure cette petite fiche sur la Turquie : imaginons l'Algérie avec l'industrie turque et le pétrole et le gaz en plus !!

A. B.



Par Abdelmadjid Bouzidi
abdelmadjidbouzidi@yahoo.fr

L'économie turque en quelques chiffres

Population (millions d'habitants)	73,3
PIB/ (MDS USD)	722,4
PIB/Hbt (USD)	9.850
Croissance PIB	+ 8%
Croissance production industrielle	+ 8,5%
Taux d'investissement	19,3%
Taux de chômage	12%
IDE nets (Md USD)	1,1
Dette extérieure % PIB	43,6
Réserves (Mds USD)	80,7

POUSSE AVEC EUX !

Par Hakim Laâlam

laalamh@yahoo.fr
laalamhakim@hotmail.com
hlaalam@gmail.com

La vraie histoire du tramway d'Alger inauguré en 1898 !

Les députés algériens veulent se mettre à Facebook.

mdr !

Je ne voudrais pas remuer la plaie dans le couteau ni mettre les bœufs avant la charrue (à moins que ce soit l'inverse) mais j'ai lu l'autre jour un article fort intéressant sur le Shinkasen, le fameux TGV, train à grande vitesse japonais. Plusieurs de ses voies ont été fortement endommagées par le terrible séisme du 11 mars dernier. Des centaines de kilomètres de rails ont été purement et simplement balayés comme des fétus de paille. Pourtant, il aura fallu moins de trois semaines, chrono en main, pour retaper tout le réseau national de TGV, et revoir ce train flamboyant fendre les villes et campagnes de l'Empire du Soleil Levant. J'entends d'ici les vierges effarouchées m'intimer l'ordre de comparer ce qui est comparable. M'en fous ! Je compare avec ce que je veux, et j'ai très peu de temps à perdre avec les vierges, surtout lorsqu'elles sont effarouchées. En clair, 48 heures après l'incident «majeur», la panne de courant qui a empêché le ministre des Transports de jouer grandeur nature avec son tramway sur 7,4 kilomètres, je ne digère toujours pas cette histoire. Je ne comprends pas que l'on ne réagisse pas avec un peu plus de vigueur à ce que j'assimile à un SGV, un scandale à grande vitesse. Déjà, sur le principe, vendre à l'opinion la livraison d'un tronçon de 7 kilomètres de voies comme une «première historique», c'est un peu fort de tisane (à moins que ce soit de café). Je m'explique. Alger avait son tramway. Oui ! La capitale algérienne a eu un tram qui roulait le plus normalement du monde. Je ne l'ai pas vu sur des cartes postales.

Je ne suis pas allé sur Internet pour le vérifier. Non ! Ce tramway électrique passait sous mon balcon. Du moins, sous le balcon du domicile parental. Enfant, je me souviens même que nous faisions des bêtises d'enfants avec les branches de raccordement électrique des voitures de ce tramway. Nous balançons des œufs (à cette époque, ils ne valaient pas 11 dinars l'unité !) sur les fils et câbles, et nous nous extasions aux gerbes lumineuses que nos jets provoquaient ainsi. Surtout de nuit. Avant qu'une taloche bien appuyée du paternel, que Dieu ait son âme, nous rappelle au devoir de grandir un peu et d'arrêter ce genre de jeux stupides. En clair, et à moins que l'on arrive à me convaincre que je suis devenu complètement fou, je le réaffirme aujourd'hui : Alger a déjà eu un tramway. Ce vrai premier réseau de tramway a vu le jour en 1898. Il a été construit par une firme française dénommée Thomson-Houston, ancêtre d'une société plus connue aujourd'hui sous la dénomination d'... Alstom. Ce tramway reliait Bab-El-Oued à El-Harrach, passant par Bab Azzoun, Belcourt, aujourd'hui Belouizdad et... mon balcon ! Donc je n'ai pas la berlué ! Alors, question toute bête. Comment, d'un tramway roulant sur un réseau électrique dès 1898, sur une distance tout de même appréciable, de Bab-El-Oued à El-Harrach, en est on arrivé aujourd'hui à saluer comme un exploit planétaire, un 8 mai 2011, soit plus d'un siècle après le premier tramway, 113 ans exactement, la livraison de 7,4 kilomètres de rails sur lesquels un train a failli ne jamais démarrer faute de... courant électrique ? Je fume du thé et je reste éveillé, le cauchemar continue.

H. L.

