

L'Usine Nouvelle, no. 3372
Enquêtes, jeudi 10 avril 2014, p. 36
Aéronautique

La Turquie affiche ses ambitions

James Olivier

Ankara a lancé une série de grands projets aéronautiques civils et militaires. Ils restent encore à concrétiser, mais attirent déjà les sociétés étrangères.

Le politique fait sauter le verrou, l'économique s'immisce aussitôt. Un mois après la visite du président de la République, François Hollande, entérinant une détente entre Paris et Ankara, la filière aéronautique française lui emboîtait le pas. Une soixantaine de PME, conduites par le Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (Gifas), se sont rendues en Turquie. Ce voyage, prévu de longue date, tombait à point nommé : le réchauffement des relations franco-turques intervient alors que les ambitions aéronautiques du pays s'affirment.

« La Turquie possède une activité industrielle assez intense et ambitionne de devenir une grande puissance aéronautique », témoigne Marwan Lahoud, le président du Gifas et numéro deux d'Airbus Group. Pourquoi un tel engouement de la part d'un secteur qui bénéficie en France d'une activité soutenue ? Cet enthousiasme provient du lancement simultané par la Turquie de nombreux projets : avion civil régional, avion de combat de cinquième génération (autrement dit, un successeur du Rafale), avion d'entraînement, hélicoptère léger, drone de moyenne altitude-longue endurance (Male), satellites d'observation et de télécommunications...

Une vitrine reconnue

La 17e puissance mondiale compte faire aboutir tous ces projets en 2023, pour le centième anniversaire de la République laïque de Turquie, fondée par Mustapha Kemal Atatürk. L'effet d'annonce est évident. Mais ces ambitions s'appuient sur des leviers bien réels. Le trafic aérien domestique a été multiplié par six depuis 2003, l'international par trois. La compagnie aérienne phare Turkish Airlines veut renforcer sa flotte de 400 nouveaux avions d'ici à 2020. Quant à l'industrie aéronautique turque, elle bénéficie d'une vitrine reconnue avec la société Turkish Aerospace Industries (TAI). TAI est impliquée dans les programmes Airbus de l'A 400M, de l'A 350 et de l'A380. Des sociétés privées se sont multipliées, comme Kale (sous-traitant dans la motorisation), Alp Havacilik (pièces de moteur), Turkish Technic (maintenance des appareils)...L'avalanche de grands projets a-t-elle pour autant des chances d'aboutir ? « Ils sont réalistes et il y a des moyens financiers et humains derrière, analyse Brice Robin, le chef de projet aéronautique et spatial chez Ubifrance. Quant à savoir si les délais seront tous tenus, j'en doute. » De l'aveu de plusieurs experts, difficile de prendre ce calendrier pour argent comptant.

Créer son modèle industriel

Un tel affichage a de quoi susciter l'intérêt des PME étrangères, alors qu'Airbus et Boeing marquent une pause prolongée dans le lancement de nouveaux programmes, mettant à mal les bureaux d'études des sous-traitants. Les industriels turcs, très présents dans le domaine militaire, cherchent à se diversifier dans des programmes civils. « Les besoins en technologies sont nombreux en Turquie, dans l'aéronautique mais aussi dans d'autres secteurs industriels, affirme Éric Fajole, qui dirige le bureau turc d'Ubifrance. Le pays possède un tissu de PME à la recherche de partenariats pour procéder à des transferts de technologies. »

Les industriels turcs le clament haut et fort : la Turquie n'est pas une destination de sous-traitance low cost. Elle ambitionne de devenir un acteur industriel de premier plan, capable de produire ses propres appareils. Ce qui explique sa volonté farouche d'imposer des offsets, ces contreparties industrielles établies lors de la signature de grands contrats militaires, à l'instar de l'A 400M, et de plus en plus dans le civil. Une stratégie qui vise à développer l'industrie turque. « Ils ont besoin des investissements étrangers et créent des zones franches pour les attirer » , décrypte Guillaume Rochard, du cabinet de conseil PwC.

Le français Lisi Aerospace s'est ainsi développé depuis une dizaine d'années dans une zone franche à Izmir [lire ci-contre]. Pour réussir tous les projets civils et militaires, l'industrie aéronautique turque doit monter en gamme et investir massivement dans la R & D. Son niveau à l'échelle du pays reste pour le moment modeste. Mais le mouvement est enclenché, comme le prouvent les créations récentes de clusters régionaux, à Ankara, Izmir et Eskişehir. Un quatrième est en cours de création à Bursa. Des centres de développement technologiques sortent de terre, comme à Istanbul l'an passé.

Une « vallée aéronautique » allant d'Izmir à Ankara verra-t-elle le jour ? Drainera-t-elle dans son sillon les industriels étrangers et français ? Seule certitude : la Turquie veut s'écarter des modèles marocains et tunisiens, positionnés sur la sous-traitance. « Le modèle industriel qui est sur toutes les lèvres ici, c'est celui de la Corée du Sud, souligne Éric Fajole. Les Turcs ont les moyens d'y arriver et ont déjà prouvé qu'ils pouvaient faire avancer très rapidement de grands projets, notamment dans le domaine des infrastructures. » La Turquie, un eldorado de l'aéronautique ? Dans tous les cas, comme le résume Marwan Lahoud, cela reste « une terre à défricher » .

Des atouts et des instabilités

Forces

Un marché intérieur en développement, qui dynamise le trafic aérien.

Des moyens financiers importants

Des programmes dans le civil et le militaire sur dix ans

Faiblesses

Le budget de la R & D : 772 millions de dollars (560 millions d'euros) en 2012

Des savoir-faire technologiques incomplets

Un manque de formations spécialisées

Opportunités

Une position de pivot entre l'Europe, le Moyen-Orient et l'Asie

Une population jeune et bien formée

La croissance économique : 4,3 % en 2013

Menaces

L'instabilité régionale

Une balance commerciale déficitaire : - 7,4 % du PIB en 2013

Des divergences politiques avec la France

Lisi Aerospace, pionnier français du marché turc En Turquie, Lisi Aerospace fait figure de pionnier français. L'entreprise s'est implantée dès 2001, à Izmir, sur la côte ouest du pays, au sein d'une zone franche. Elle connaît une croissance continue et fabrique sur 6 500 m² des fixations et des composants de structure métalliques pour les grands programmes aéronautiques. « Cette production de pièces peu critiques est complémentaire de celle de notre site de Villefranche-de-Rouergue, souligne Jean-Marie Fernandez, le directeur des opérations. En 2013, l'usine a réalisé un chiffre d'affaires de 32 millions d'euros. Il devrait atteindre 55 millions d'euros en 2018. » Un succès dû à la hausse continue de la demande : la production a été multipliée par deux en cinq ans et atteint 4 millions de pièces par mois. Une troisième extension vient de voir le jour, nécessitant un investissement de 3 millions d'euros.

Un marché en plein essor

4,6 milliards de dollars de chiffre d'affaires en 2012

1,3 milliard de dollars de chiffre d'affaires à l'export en 2012

2 milliards de dollars de chiffre d'affaires à l'export prévus en 2016