

les dossiers de l'IFEA

série : la Turquie aujourd'hui no: 11

Les enjeux de l'ouverture de la frontière turco-arménienne

Les contacts transfrontaliers entre la Turquie et l'Arménie

par

Burcu GÜLTEKİN

Programme de recherche
"Turquie - Caucase - Mer Noire"



INSTITUT FRANÇAIS D'ÉTUDES ANATOLIENNES
GEORGES DUMÉZIL
Istanbul, octobre 2002

Ce “dossier de l’IFEA” est un document de travail destiné à une diffusion restreinte.
L’auteur y soumet à la discussion des points de vue et des informations dont elle est seule responsable.

Les lecteurs sont invités à dialoguer avec l’auteur en lui écrivant à l’adresse suivante :

ifea@ifea-istanbul.net

Directeur de la publication:

Paul DUMONT

Responsables des programmes :

Bayram BALCI

programme Turquie-Caucase-Mer Noire

Jean-François PÉROUSE

Observatoire urbain d’Istanbul

ISBN 2-906053-71-6

INSTITUT FRANÇAIS D’ÉTUDES ANATOLIENNES
GEORGES DUMÉZIL

Nuru Ziya Sok. no.22 P.K. 54
80072 Beyoğlu/İSTANBUL

Téléphone: 90(212) 244 17 17 - 244 33 27
Télécopie: 90(212) 252 80 91

Courrier électronique:

ifea@ifea-istanbul.net

Site internet : www.ifea-istanbul.net

Les enjeux de l'ouverture de la frontière turco-arménienne

Les contacts transfrontaliers entre la Turquie et l'Arménie

par
Burcu GÜLTEKİN

**Programme de recherche
"Turquie - Caucase - Mer Noire"**



L'Arménie et ses voisins

Source : division géographique (direction des Archives) du ministère des Affaires étrangères.

Les enjeux de l'ouverture de la frontière turco-arménienne

Les contacts transfrontaliers entre la Turquie et l'Arménie

Burcu Gültekin

Introduction

Évolution des échanges transfrontaliers et la mise en place du nouveau cadre régional

L'ouverture de Doğu Kapı, premier poste-frontière entre la Turquie et l'URSS remonte à 1927. Le poste frontière est situé à une vingtaine de kilomètres de Kars, et à quelques kilomètres du village turc d'Akyaka. Après la construction du réseau ferroviaire qui traverse toute l'Anatolie, le village frontalier de Akyaka devient le dernier arrêt de l'Orient-Express¹. L'ouverture du poste frontière et la construction de la ligne de chemin de fer permettent, malgré les problèmes de compatibilité entre les réseaux ferroviaires turc et soviétique, la mise en place d'un flux d'échanges commerciaux avec l'URSS.

Le blé et les produits d'élevage sont les principaux produits d'exportation. Dès 1937, une exploitation établie sur la frontière se spécialise dans l'exportation des produits d'élevage vers l'URSS. Ce flux d'échanges est créé par la volonté des gouvernements turc et soviétique qui signent, dans les années 30, une série d'accords économiques bilatéraux. Par ailleurs, l'URSS soutient l'effort d'industrialisation de la jeune République de Turquie par l'octroi de prêts. Dans les années 60, l'Union soviétique devient un important marché pour les

exportateurs de la région. La maladie de la fièvre aphteuse qui se déclare en 1974 interrompt le flux d'échanges. La détérioration de la situation économique en Union soviétique à partir de la seconde moitié des années 80 ne permettra plus une reprise des échanges.

L'ouverture et la fermeture de la frontière semblent être une notion relative : l'interruption du flux est perçue par les habitants comme une décision de fermeture de la frontière.

L'interruption du transport de marchandises ne met pas un terme aux contacts transfrontaliers : le flux des passagers continue. Une liaison ferroviaire entre Akyaka et la ville frontalière arménienne, Gumri continue à être assurée deux fois par semaine.

Le contexte de l'après-Guerre Froide change radicalement les données politiques dans la région et modifie le schéma des échanges frontaliers. Avec la dissolution de l'Union soviétique et l'accès à l'indépendance des États du Caucase, la Turquie doit compter avec de nouveaux voisins. L'idée de partager dorénavant une frontière commune avec la République de l'Arménie suscite quelques inquiétudes. Le nouveau contexte régional qui se met en place dans les années 90 fait perdre à la ville de Kars, pourtant traditionnellement surnommée *Serhat Kars*², son statut de ville frontalière. Après la fermeture officielle de Doğu Kapı en 1993, Kars devient la province turque la plus orientale.

¹ *Doğu Ekspresi*.

² Ville frontalière, une ville située aux confins.

L'évolution de la situation dans le Haut-Karabagh, plus particulièrement les attaques arméniennes contre les villages azéris, et l'envenimement du conflit entre l'Azerbaïdjan et l'Arménie poussent la Turquie à réagir.

Le 3 avril 1993, le gouvernement annonce sa décision de mettre fin aux livraisons de blé que la Turquie était en train de faire à l'Arménie et de ne plus permettre l'acheminement par le territoire turc de toute forme d'aide destinée à l'Arménie.³ Le poste frontière de Doğu Kapı est fermé. La fermeture de Doğu Kapı et la décision de ne pas ouvrir le poste frontière situé à quelques dizaines de kilomètres du centre d'Iğdır et d'Erevan, Alican Kapı / Makara, sont perçues comme la mise en place, de facto, d'un embargo économique contre l'Arménie.

Parallèlement, la Turquie est dotée de nouveaux postes frontières. Elle découvre son nouveau voisin, la Géorgie, dès 1989 avec l'ouverture de Sarp Kapı ; l'ouverture d'un second poste frontière en 1994 accorde à Ardahan le statut de ville frontalière. En 1993, Iğdır s'ouvre sur l'enclave azérie du Nakhitchevan. Par une décision en Conseil des Ministres, les provinces d'Artvin, Ardahan et Iğdır sont autorisées à faire du commerce frontalier avec leurs voisins.

Deux nouvelles dates sont significatives dans l'évolution des contacts entre l'Arménie et la Turquie : en 1996, l'ouverture du corridor aérien entre les deux pays permet à la compagnie aérienne Armenian Airlines d'assurer une liaison aérienne directe entre Istanbul et Erevan, les premières années une liaison aérienne est également assurée entre Erevan et Trabzon. À partir de décembre 2000 entre en vigueur une mesure qui impose aux citoyens arméniens l'obtention préalable d'un visa pour l'entrée sur le territoire turc, mesure de rétorsion contre les discussions au Congrès américain en vue de la reconnaissance du génocide arménien.

Le rappel des dates marquant l'évolution des contacts entre l'Arménie et la Turquie permet de discerner les différentes étapes de la mise en place du nouveau cadre régional. À l'ère bipolaire, les échanges frontaliers entre la Turquie et l'Arménie dépendent étroitement de la situation économique qui prévaut dans l'Union soviétique. Les exportations turques vers l'URSS à partir de Doğu Kapı, qui transitent par l'Arménie, ne sont certes pas considérables, pourtant leurs retombées pour les éleveurs de la région ne sont pas négligeables. La dégradation de la situation économique en URSS met fin à ce flux d'échanges.

Les années 1990 sont marquées par la fermeture du seul poste frontière avec l'Arménie et par l'ouverture des postes frontières avec la Géorgie et le Nakhitchevan. Les relations entre l'Arménie, nouvellement indépendante, et la Turquie s'insèrent dans le nouveau cadre régional : la Turquie définit ses relations avec l'État arménien dans le contexte de la guerre du Haut-Karabagh et de l'invasion arménienne du territoire azéri qui s'en suit.

La décision récente imposant la nécessité d'obtention d'un visa aux ressortissants arméniens révèle l'existence d'un nouveau facteur qui influe sur le cours des relations entre les deux États : la diaspora arménienne, bien que n'étant pas un acteur à part entière, devient un facteur incontournable.

1. Les échanges commerciaux dans le Caucase et les retombées économiques de la paix

L'éclairage porté sur la géographie des échanges et des coûts de transport sera un indice révélateur des effets économiques des embargos. Cette étude s'appuie sur les données collectées par la Banque Mondiale⁴.

³ Déclaration gouvernementale datée du 3 avril 1993 : "En raison des attaques arméniennes et de la poursuite de l'occupation, notre gouvernement a décidé de suspendre les livraisons de blé vers l'Arménie et de mettre fin aux facilités accordées pour l'acheminement de l'aide à travers notre territoire."

⁴ Evgeny Polyakov, *Changing Trade Patterns After Conflict Resolution in South Caucasus*, Poverty Reduction and Economic Management Sector Unit - Europe and Central Asia Region, World Bank, Washington DC, 2000.

A. Les principaux partenaires commerciaux

Le fait que la Russie ainsi que les autres membres de la Communauté des États Indépendants (CEI) continuent à représenter une part importante dans les échanges des trois pays de sud Caucase ne doit pas cacher la tendance vers une diversification des échanges. Ce processus est plus ou moins accentué en fonction des pays.

L'Arménie enregistre un accroissement de ses échanges avec l'Union Européenne et l'Iran, l'Azerbaïdjan accroît ses exportations vers la Turquie et la Géorgie, tandis que la Géorgie qui se retire progressivement des marchés régionaux, s'oriente vers l'UE. La Russie et la CEI demeurent d'importants marchés pour le brandy, le minerai brut de cuivre, les diamants taillés (importés bruts, puis réexportés) et les biens d'équipement de l'Arménie, ces pays offrent un débouché pour le secteur des hydrocarbures de l'Azerbaïdjan.

Bien que les trois États du Caucase aient accru leurs exportations vers les États-Unis, cette part reste négligeable dans le total des exportations. Notons par ailleurs qu'il n'y a aucun enregistrement officiel de l'existence d'un flux commercial entre l'Arménie et l'Azerbaïdjan.

Les exportateurs européens et turcs concurrencent les pays de la CEI sur les marchés du sud Caucase. L'UE et la Turquie se hissent au rang des principaux fournisseurs de la région. La Russie demeure un partenaire commercial de taille pour les trois pays du sud Caucase, tandis que la Turquie a accru sa présence en Arménie. La Turquie n'a pas officiellement de relations commerciales avec l'Arménie : les marchandises exportés vers l'Arménie transitent par un pays tiers, et le plus souvent par la Géorgie.

La présence américaine se manifeste essentiellement par les livraisons d'aide humanitaire. Les importations en provenance des États-Unis représentent une faible part dans le total des importations des pays du sud-Caucase. La part des importations en provenance de l'Amérique du Nord, plus significative dans le cas de l'Arménie, a connu une chute drastique : leur part dans le total des importations arméniennes est passée, en l'espace de quelques années, de 24,5% à 11,3%.

B. Les régimes commerciaux, flux d'échanges et coût de transport

Les pays du sud-Caucase exportent principalement des produits énergétiques et minéraux et des produits semi-finis. L'Arménie exporte principalement du cuivre, l'Azerbaïdjan du pétrole et du gaz. Le processus de démantèlement de l'appareil productif soviétique rend possible l'exportation des métaux ferreux et non-ferreux. L'industrie chimique en Arménie, l'industrie métallurgique en Géorgie et les raffineries de pétrole en Azerbaïdjan continuent leur production et participent aux flux d'échanges commerciaux dans la région. Les produits agricoles et forestiers y sont également échangés.

Les accords commerciaux multilatéraux et bilatéraux ont davantage contribué à la libéralisation des échanges que les accords conclus dans le cadre de la CEI. La Géorgie a conclu des accords de libre-échange avec l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan, la Russie, le Turkménistan et la Moldavie. Pourtant, le Parlement géorgien n'ayant pas encore ratifié ces accords, la suppression des droits de douane n'a pas pu avoir lieu.

La Géorgie est membre de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC), l'Arménie devrait rejoindre l'Organisation bientôt, tandis que l'Azerbaïdjan n'a qu'un statut d'observateur et ses perspectives d'adhésion paraissent lointaines.

Le taux moyen des tarifs douaniers arméniens est de 10%, certaines marchandises, en particulier les biens de consommation intermédiaires et agro-alimentaires, en sont exemptés. Les tarifs douaniers géorgiens pour la période 2000-05, approuvés par l'OMC, devraient être de l'ordre de 12%. La situation présente davantage de complexité en Azerbaïdjan où trois différents niveaux de tarifs douaniers sont en vigueur.

Si le niveau des droits de douane ne constitue pas un obstacle majeur pour le développement du commerce régional, la corruption et l'état des infrastructures contraignent fortement le potentiel d'accroissement du volume des échanges.

L'absence de clarté dans les procédures douanières représente un coût considérable. La corruption ne frappe pas au même degré tous

les importateurs. Ils se divisent en trois catégories : certains paient les tarifs douaniers officiels, d'autres doivent payer un pot de vin et une partie des tarifs douaniers alors qu'une troisième catégorie ne paye que le pot de vin.

Le développement des échanges extérieurs de l'Arménie et de l'Azerbaïdjan est particulièrement affecté par le contexte politique qui débouche sur l'abandon des voies commerciales traditionnelles, tandis que la Géorgie devient un point de passage incontournable.

Les retombées économiques de la résolution des litiges ne se limitent pas à une diminution

des coûts de transport. En effet l'inexistence du commerce dans certains secteurs rentre également dans l'évaluation du coût des embargos : ainsi, la création de nouveaux flux commerciaux dans le contexte de la paix offre une idée plus précise des retombées économiques de la résolution des conflits. Actuellement, les flux d'échanges de l'Arménie vers l'Azerbaïdjan, et de l'Azerbaïdjan vers l'Arménie sont inexistantes. De même, aucun commerce n'a lieu officiellement de l'Arménie vers la Turquie, et le volume d'échanges de la Turquie vers l'Arménie est très limité.

Les routes du Caucase

- Le commerce entre l'Arménie et la Géorgie se fait au moyen des réseaux ferroviaire et routier qui relient les deux pays. La Géorgie est le principal pays qui relie l'Arménie à ses autres partenaires commerciaux.
- Le commerce entre l'Arménie et l'Iran emprunte la route qui passe par la ville frontalière arménienne de Megri. La route passant par le Nakhitchevan, plus courte, permettrait d'économiser en coût de transport. À l'époque soviétique, c'était principalement la voie ferrée qui permettait l'acheminement des marchandises entre l'Iran et l'Arménie. Il pourrait en être de même en cas de réouverture des frontières.
- Comme la frontière entre la Turquie et l'Arménie est officiellement fermée, les marchandises échangées entre ces deux pays transitent par la Géorgie.
- L'acheminement des marchandises entre la Russie et l'Arménie se fait par réseau ferroviaire via l'Azerbaïdjan⁵, mais dans des proportions très limitées, et par route via la Géorgie. Les flux énergétiques passent également par la Géorgie.
- Le commerce entre l'Azerbaïdjan et la Géorgie se fait directement par route et chemin de fer, les routes reliant les deux pays ne sont pas touchées par d'éventuels conflits.
- Le commerce entre l'Iran et l'Azerbaïdjan se fait par la frontière commune.
- Les marchandises échangées entre la Turquie et l'Azerbaïdjan doivent traverser soit le territoire géorgien soit le territoire iranien. La plus courte route reliant les deux pays passe par l'Arménie.
- Les routes commerciales entre la Turquie et la Géorgie, pays riverains de la mer Noire, ne sont pas affectées par d'éventuels conflits.
- Les flux commerciaux entre la Géorgie et la Russie se font par voie maritime, par route et par chemin de fer via l'Azerbaïdjan. La fermeture de la ligne ferroviaire qui traverse l'Abkhazie a peu d'effet sur les flux commerciaux dans la mesure où elle était principalement destinée au transport de passagers.

Source : Evgeny Polyakov, *Changing Trade Patterns After Conflict Resolution in South Caucasus ; Poverty reduction and economic management sector unit - Europe and Central Asia Region*, World Bank, Washington DC, 2000.

⁵ Selon les enregistrements officiels, la destination des produits exportés est la Géorgie, comme dans le cas du commerce entre la Turquie et l'Arménie.

C. Les flux énergétiques dans la région

Les flux actuels

Les flux énergétiques sont d'une importance fondamentale pour les économies de la région. L'Arménie et la Géorgie sont importateurs de gaz naturel et de produits pétroliers : le degré de dépendance à l'égard de ces flux est très important. L'Arménie a un excédent en énergie électrique. L'Azerbaïdjan est dotée de larges ressources énergétiques et n'est donc pas un pays importateur.

Le schéma des flux énergétiques dans la région

L'Arménie importe du gaz naturel de la Russie, tandis que les produits pétroliers proviennent de différents pays dont l'Iran, la Géorgie, et depuis peu de la Turquie. L'Arménie exporte de l'électricité à la Géorgie et à l'Iran.

La Géorgie importe du gaz naturel de la Russie ; les importations de pétrole proviennent de l'Azerbaïdjan, de l'Iran et des pays du Golfe. La Géorgie exporte de l'électricité vers la Turquie et l'Azerbaïdjan, et dans une moindre mesure vers la Russie.

L'Azerbaïdjan importe de l'électricité de la Turquie, de l'Iran, de la Géorgie, et de la Russie. Elle exporte du pétrole vers la Russie, la Turquie, l'Iran, la Géorgie, les pays du Golfe, et également, en dehors de la région, vers l'UE et les autres pays de la CEI.

L'absence d'intégration entre les systèmes électriques a des coûts importants. Elle s'explique d'une part par des raisons politiques et d'autre part par des raisons d'ordre technique. La nature des relations entre l'Arménie et la Turquie d'une part, et entre l'Arménie et l'Azerbaïdjan d'autre part, empêche l'Arménie d'exporter de l'électricité vers ces deux pays.

L'Arménie est le pays qui a le plus grand excédent en capacité de production d'électricité. Cet excédent peut satisfaire la demande sur de nouveaux marchés. Grand marché à proximité, la Turquie offre pour l'Arménie, en cas d'ouverture de la frontière, de nouvelles perspectives d'exportation. L'augmentation des exportations en énergie depuis l'Azerbaïdjan ou depuis la Géorgie serait bien moindre.

L'excédent annuel en capacité générée en Arménie atteint 1000 MW, ce qui permettra, aux prix actuels en vigueur, des exportations en énergie d'un montant de 190 millions de dollars. L'Arménie exporte d'ores et déjà annuellement pour 100 millions de dollars US vers l'Iran (surtout en été) et la Géorgie.

La Russie et l'Azerbaïdjan sont les principaux fournisseurs en gaz naturel de la région. En cas de résolution des conflits, l'Azerbaïdjan pourrait aisément approvisionner en gaz naturel l'Arménie. La diminution des coûts de transport permettrait de réaliser 25% d'économies. L'Azerbaïdjan pourrait, dans ce cas de figure, accroître ses exportations de 100 millions de dollars. L'état des infrastructures, qui n'ont pas été utilisées durant 10 ans, nécessitera cependant des investissements supplémentaires.

De même, à long terme, le marché turc est d'une importance cruciale pour le développement du secteur des hydrocarbures en l'Azerbaïdjan. La Turquie est l'un des rares marchés solvables de la région : les fournisseurs en gaz naturel seront en concurrence pour approvisionner le marché turc.

D. Les effets sur la balance des paiements d'une normalisation des relations économiques régionales

Selon les calculs réalisés dans le cadre de l'étude menée par la Banque Mondiale⁶, une normalisation de ses relations économiques permettrait à l'Arménie d'économiser entre 6 et 8 millions de dollars en coûts de transport pour les importations non-énergétiques, et environ 45 millions de dollars en optant pour d'autres fournisseurs en gaz naturel et en pétrole. L'augmentation potentielle des exportations se situerait entre 269 et 342 millions par an, ce qui est équivalent à plus qu'un doublement du montant total des exportations. Parallèlement, le montant des importations supplémentaires nécessaires pour soutenir cet effort d'exportation s'élèverait à 100 millions de dollars. La balance des paiements devrait connaître une amélioration de 220 millions de dollars, montant équivalent à 38% du déficit actuel de la balance commerciale. Ces estimations ne prennent pas en compte les effets d'une libéralisation des échanges dans la région.

⁶ Evgeny Polyakov, *Changing Trade Patterns after Conflict Resolution in South Caucasus*, Poverty Reduction and Economic Management Sector Unit, Europe and Central Asia Region, The World Bank, Washington DC, 2000.

Certains économistes rencontrés dans la région attendent un doublement du PNB.

L'Azerbaïdjan, dans le cas d'une normalisation des relations économiques, pourrait voir ses exportations s'accroître de 100 millions de dollars, ce qui est équivalent à 11% du montant actuel de ses exportations. Cette augmentation réduirait le déficit commercial d'un quart.

La Géorgie pourrait voir les revenus provenant du transit réalisé à travers son territoire diminuer. Cette réduction ne devrait pourtant pas dépasser un quart des revenus provenant du transit, c'est-à-dire 1,5 % de son déficit commercial. Parallèlement, le pays devrait bénéficier de la mise en place d'une coopération économique, notamment des gains réalisés par l'intégration des systèmes électriques.

Les pays du Caucase du Sud exportent notamment de produits de base et de produits énergétiques. Les tarifs douaniers sont bas, la libéralisation des échanges en Arménie est plus avancée que dans les deux autres États voisins. Or, force est de constater que les tarifs douaniers ne constituent pas un obstacle majeur au développement des échanges. Les obstacles non-tarifaires, dont la plupart sont non-officiels, nuisent sérieusement aux importateurs et aux exportateurs. Par ailleurs, les routes commerciales traditionnelles dans la région sont souvent hors d'usage : la plupart des routes qui traversent l'Azerbaïdjan ne sont pas utilisées. Cette situation de conflictualité nuit gravement aux relations économiques extérieures de l'Azerbaïdjan et de l'Arménie, tandis que la Géorgie devient un passage incontournable. Dans le domaine de l'énergie, certains flux commerciaux sont inexistantes : il n'y a aucun flux commercial de gaz ou de pétrole de l'Azerbaïdjan vers l'Arménie, ni de livraison d'électricité de l'Arménie à la Turquie.

Les retombées économiques d'un accord de paix s'expriment d'une part en termes de flux nouvellement créés ; d'autre part, les perspectives d'intégration dans le secteur de l'énergie peuvent permettre d'atteindre une plus grande rationalité économique et de réaliser des gains économiques considérables.

La diminution des coûts de transport produirait un effet positif sur les balances de paiements : l'Arménie, qui souffre très sérieusement de coûts de transport prohibitifs, devrait

être le premier pays à en profiter, tandis que la Géorgie qui, de par sa localisation géographique et le contexte politique, est devenu un pays de passage incontournable, devrait perdre de sa centralité.

La résolution des conflits, la normalisation des relations politiques, la levée des embargos économiques et l'ouverture des frontières rendent possible la conception d'une stratégie d'intégration régionale. L'approche régionale est d'une énorme importance pour des marchés nationaux de petite taille : la perspective de réalisation d'économies d'échelle et de la possibilité d'écouler la production sur le marché régional devraient stimuler les investissements directs étrangers. Ainsi, les retombées économiques de la paix se feront sentir à court et moyen terme par la création de nouveaux flux commerciaux, par la diminution des coûts de transport, et à long terme par l'accroissement des investissements directs étrangers.

L'Arménie est le pays qui devrait bénéficier le plus des retombées économiques de la paix : l'enclavement du pays et la fermeture de ses frontières avec la Turquie et l'Azerbaïdjan nuisent aux capacités d'exportation du pays et accroissent considérablement le coût des importations.

Le développement des relations économiques entre la Turquie et l'Arménie dans les années 90 s'inscrit dans le nouveau cadre politique et économique caractéristique de la période de l'après-Guerre Froide. La frontière turco-arménienne a été fermée par une décision gouvernementale prise en 1993. Cette décision, qui rend impossible la mise en place d'un flux commercial direct entre les deux pays, est interprétée comme un embargo.

2. Stratégies de contournement de l'embargo : évolution des échanges économiques entre la Turquie et l'Arménie dans les années 90

La décision de fermer la frontière en avril 1993 et de suspendre toute livraison de marchandises vers l'Arménie constitue un important obstacle pour le développement des échanges commerciaux entre les deux pays. Néanmoins, les années 90 sont marquées par l'élaboration de stratégies de contournement de

l'embargo qui permettent la mise en place d'un flux commercial bilatéral. Les commerçants et les entrepreneurs privés deviennent, en l'absence de relations diplomatiques, les seuls relais entre les deux pays.

Les échanges et les contacts qui s'effectuent entre la Turquie et l'Arménie empruntent différentes voies de communication. Le corridor aérien, ouvert en 1996, relie Istanbul et Erevan : la compagnie nationale arménienne assure tous les mardis et vendredis une liaison aérienne entre les deux villes. Le transport routier transite par un pays tiers : les marchandises et les passagers doivent traverser soit le territoire iranien, soit le territoire géorgien. Certains passages illégaux par la frontière turco-arménienne sont signalés au niveau du poste frontière Alican/Magara. Par ailleurs, certains produits seraient acheminés en Arménie par le Nakhitchevan. La recherche actuelle n'a pas été étendue au Nakhitchevan, aucune vérification n'y a été effectuée. Pourtant, le manque de transparence de certaines transactions et l'absence de régulations dans l'enclave permettent d'accorder une part de vérité à ces affirmations.

A. Les hommes d'affaires, un relais entre les deux pays ?

En l'absence de relations diplomatiques, les hommes d'affaires sont-ils susceptibles d'assurer le relais entre les deux pays ? La nature des relations politiques bilatérales ne constitue-t-elle pas, au contraire, un lourd handicap pour le développement des échanges économiques ? Est-il, en effet, possible de concevoir le développement des relations économiques séparément des relations politiques ?

Une institutionnalisation des contacts économiques entre deux pays qui n'entretiennent pas de relations diplomatiques nécessite une approche pragmatique qui place la logique économique au-dessus de la logique politique. Les commerçants et les entrepreneurs privés doivent avoir la possibilité de "parler du commerce sans parler de politique". La marge

de manœuvre dont dispose l'homme d'affaires, ainsi que sa capacité à influencer sur les prises de décision est toute relative : l'influence de l'homme d'affaires est bien plus importante dans un contexte où les actes et les perceptions sont modelés non pas par la rhétorique mais par les faits, où la priorité est accordée à l'établissement d'un réseau de liens commerciaux, perçu comme bien plus solide qu'un dialogue politique.

En 1997, lors du sommet des Chefs d'État de la Zone de Coopération Économique de la mer Noire (ZCEMN) à Istanbul, l'institutionnalisation des relations économiques entre l'Arménie et la Turquie est venue à l'ordre du jour. Un groupe d'hommes d'affaires turcs et arméniens, travaillant pour la plupart dans le secteur du transport et de la logistique, et ayant collaboré ensemble pour l'acheminement de l'aide humanitaire américaine en Arménie, ont proposé la formation d'un Conseil d'affaires turco-arménien. L'initiative est soutenue non seulement par la ZCEMN, mais également l'homme d'affaires Telman Ter Petrossian, le frère du Président arménien. Or, l'inexistence de relations diplomatiques rend impossible en Turquie la création d'un conseil d'affaires turco-arménien en bonne et due forme. Les conseils d'affaires sont des structures officielles. Pourtant, la perspective d'une normalisation prochaine des relations politiques a convaincu de la nécessité de l'établissement d'un relais entre les deux pays. Le Conseil pour le Développement des Relations Économiques Turco-Arménien a vu ainsi le jour. Ce conseil ne peut être intégré au sein du *Foreign Economic Relations Board*⁷ qui rassemble sous la houlette du DEIK tous les conseils d'affaires, et donc se constitue en tant que structure informelle.

Or, la fin de l'ère Petrossian en 1998, le décès de Telman Ter Petrossian et l'arrivée au pouvoir de Robert Kocharian sont sources de nouvelles tensions. Les perspectives de normalisation des relations politiques et de l'établissement des relations diplomatiques, prévus en 1997, s'éloignent.

⁷ *Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu* (DEIK).

En 1997, le volume d'échange bilatéral entre la Turquie et l'Arménie s'élevait à 70 millions de dollars, mais certaines estimations donnent un montant s'élevant à 150 millions de dollars.

Le Conseil devient alors le seul relais entre la Turquie et l'Arménie, et assure un rôle d'intermédiaire dans toutes sortes de contacts. Le Conseil tente de mettre en liaison les entrepreneurs et les commerçants de deux pays. Des voyages d'affaires sont organisés dès 1998. L'un des objectifs est d'approcher les secteurs privés des régions frontalières. Le conseil travaille étroitement avec les associations d'hommes d'affaires et les chambres de commerce de Kars et d'Iğdır. En 1998, les hommes d'affaires de la ville de Kars se rendent en compagnie du Conseil à Gumri et à Erevan. Le projet de création d'un centre commercial turc à Erevan vise à remplir cette même fonction. L'objectif est d'assurer un flux d'informations entre les deux communautés d'affaires. En effet, les relations entre les entrepreneurs et les commerçants, assez étroites à une période, se sont interrompues avec la fermeture du poste frontière. Certains éleveurs de la région de Kars, qui exportaient vers l'URSS, ont certes maintenu des contacts de l'autre côté de la frontière. Ceux qui n'ont jamais eu de contacts avec les hommes d'affaires arméniens manquent totalement de repères.

Le contexte politique ne permet cependant pas au comité de fonctionner pleinement comme un conseil d'affaires. L'objectif dans un premier temps est de préparer un terrain favorable qui doit permettre au commerce de se développer : l'inexistence de relations diplomatiques a été perçue par les hommes d'affaires comme un handicap majeur pour le développement des liens économiques entre l'Arménie et la Turquie. La rationalité économique devrait imprégner les logiques et guider les démarches des responsables politiques. L'approche développée par le Conseil a permis de se situer au-dessous des clivages traditionnels dans les deux pays et d'éviter les polémiques.

Le Conseil s'implique dans le domaine académique. Grâce à son initiative, un protocole a été signé entre l'Université Technique du Moyen-Orient (ODTÜ) et l'Université d'État d'Erevan. De même, l'Université d'Ankara a signé un accord. ODTÜ a accueilli une dizaine d'étudiants arméniens pour quelques semaines.

Les professeurs et les assistants de recherche rencontrés à Erevan ne cachent pas leur satisfaction et reconnaissent que le séjour des étudiants arméniens s'est déroulé dans les meilleures conditions. Ils regrettent de n'avoir pas pu inviter à leur tour des étudiants de ODTÜ à Erevan. Une visite des enseignants de l'Université ODTÜ devait avoir lieu à Erevan en 1998 : or, l'accentuation des tensions politiques dans la capitale arménienne en a entraîné l'annulation. Ces protocoles n'ont pas permis l'établissement d'une coopération suivie entre les milieux académiques turcs et arméniens. Le Conseil souhaite continuer son investissement dans le domaine de la coopération académique afin de revitaliser les accords signés entre universités et impliquer davantage d'institutions et de personnes. La particularité du Conseil est d'être une structure conjointe turco-arménienne : depuis février 2001, les deux conseils sont rassemblés sous un même toit, et l'importance de la co-présidence est accentuée. Par ailleurs, la volonté de privilégier la logique économique sur les considérations politiques, et la possibilité d'invoquer une double identité turco-arménienne, permettent au Conseil de ne pas choisir de camp et de se situer au-dessus des lignes de clivage traditionnels. Les hommes d'affaires arméniens parviennent grâce à cette structure conjointe à s'imposer en tant qu'acteur économique sur la scène politique intérieure. Le Président de la branche arménienne du Conseil vient en effet d'être élu à la présidence de l'Association des Hommes d'Affaires et des Industriels de l'Arménie. Les réformes économiques et les tentatives de restructuration mises en œuvre par le gouvernement arménien avec le soutien de la Banque Mondiale souligne avec insistance l'importance de cette structure. Le parachèvement de l'institutionnalisation du secteur privé est perçu comme la condition *sine qua non* pour l'aboutissement des réformes économiques et politiques. L'effort de démocratisation nécessite en effet le renforcement des structures du secteur privé.

Le comité tente d'impliquer autant que possible la diaspora arménienne dans ses actions. Le développement économique régional qui découlera de l'intensification des échanges entre la Turquie et l'Arménie et de la mise en place de projets conjoints prendra également appui sur la participation de la Diaspora

arménienne. Les membres de la diaspora sont perçus d'une part comme des investisseurs potentiels dans la région et d'autres part comme des intermédiaires commerciaux. Le comité est en contact avec la diaspora arménienne des États-Unis, d'Europe et de Russie. L'ouverture d'un conseil d'affaires turco-arménien est prévu à New York, Paris/Bruxelles et Moscou.

Les hommes d'affaires arméniens et turcs rassemblés au sein du Conseil pour le Développement des Relations Economiques assurent un flux d'informations économiques et commerciales entre les deux pays, et essaient de faire imposer une logique reposant sur la rationalité économique. Le Conseil poursuit des activités de lobbying en vue de l'ouverture de la frontière turco-arménienne, la normalisation des relations politiques et l'établissement de relations diplomatiques. Progressivement, il parvient à gagner la confiance de la Turquie et de l'Arménie tout en entretenant d'étroites relations avec les institutions de la diaspora arménienne. La plus grande réussite du Conseil est d'avoir su élaborer un langage et d'émettre des propositions recevables par la Turquie, l'Arménie et la diaspora arménienne. Le soutien apporté par la Turquie, l'Arménie et la diaspora contribue à définir le périmètre d'action du Conseil.

L'imbrication entre la dimension politique et la dimension économique amène le Conseil pour le Développement des Relations Économiques à s'impliquer dans une multitude de domaines d'activité. L'obstacle majeur au développement et à l'intensification des relations commerciales et économiques est d'ordre politique. Par conséquent, la préparation d'un terrain politique favorable est perçue comme un préalable. Parallèlement, "parler de commerce et non de politique" permet plus aisément d'envoyer des messages consensuels.

Cette tentative d'institutionnalisation permet aux hommes d'affaires des deux pays de s'imposer dans le champ politique et diplomatique. L'inexistence de toute autre forme de relais entre l'Arménie et la Turquie oblige le Conseil à s'impliquer dans des domaines d'action très variés et à agir parfois comme un groupe d'amitié. Il assure entre autres un flux d'informations entre les deux pays. Il ne s'agit pas uniquement d'informations économiques :

la tâche primordiale vise à rapprocher psychologiquement les deux communautés d'affaires, les deux peuples, voire les deux États.

Le Conseil organise avec les chambres de commerce et les associations d'hommes d'affaires des voyages en Arménie. Il a réussi par ailleurs à amener à Erevan les représentants des grands groupes turcs. En 1998, 150 firmes turques étaient prêtes à participer à l'exposition des produits turcs et arméniens à Erevan, mais l'organisation a été annulée à la dernière minute par une intervention du ministère des Affaires Étrangères turc.

Bien que jouissant du soutien des autorités turques et arméniennes, le Conseil critique ouvertement les politiques officielles. L'essentiel des critiques portent sur la politique régionale de la Turquie : la politique arménienne de la Turquie restreint sa marge de manœuvre dans le Caucase et l'empêche de jouer un rôle de médiateur dans la résolution des conflits. Par ailleurs, elle semble aller à l'encontre des intérêts vitaux du pays. Le questionnement porte sur l'efficacité de cet embargo. L'efficacité du recours aux sanctions économiques afin de satisfaire des objectifs politiques est en soi sujette à caution. La recherche de l'affaiblissement économique de l'Arménie ne permet pas de faire infléchir la politique de l'État. Après les souffrances endurées pendant les années de guerre, le niveau de vie de la population arménienne s'est très nettement amélioré. Cette normalisation de la situation économique a commencé à se faire sentir après 1996. Dans la première moitié des années 90, la capitale arménienne ne disposait que d'une demi-heure d'électricité par jour et l'eau courante faisait défaut au centre-ville. Les habitants d'Erevan étaient même acculés à couper les arbres de la ville afin de se chauffer les hivers. Les problèmes économiques actuels de l'Arménie constituent une réalité, néanmoins la population fait le constat d'une amélioration notable de son niveau de vie.

D'autre part, l'embargo a un impact très négatif sur l'opinion publique arménienne : la Turquie est perçue comme la source de toutes les difficultés quotidiennes, l'origine de tous les maux de l'Arménie. Chacun reconnaît la cruauté de la politique de l'État turc : la Turquie, perçue comme un pays puissant et qui n'a cessé d'inspirer la crainte, serait donc

en train d'opprimer la nation arménienne tout nouvellement indépendante. De même, la décision récente de la Turquie d'exiger l'obtention d'un visa pour tout ressortissant arménien désireux de se rendre en Turquie est une mesure très impopulaire. La fermeté de la politique turque envers l'Arménie entretient un courant anti-turc au sein de l'opinion publique arménienne qui se manifeste parfois par l'organisation de boycotts contre les produits turcs. Malgré la fermeture de la frontière et l'application de l'embargo, les produits turcs pénètrent le marché arménien, ce qui est perçu comme une preuve supplémentaire de l'inefficacité de la politique mise en œuvre par la Turquie dans la région.

B. Les stratégies de contournement de l'embargo

Malgré la fermeture de la frontière, un flux d'échanges s'est établi entre l'Arménie et la Turquie. Le ministère des Affaires étrangères turc et le ministère des Affaires étrangères arménien tentent d'évaluer le montant des transactions commerciales. Les autorités turques l'évaluent entre 70 et 150 millions de dollars sur une année, tandis que les estimations des autorités arméniennes donnent un montant qui s'élève à 250 millions par an. Les exportations depuis la Turquie vers l'Arménie représentent l'essentiel des échanges commerciaux. Les autorités arméniennes font remarquer que leur déficit commercial s'est aggravé notamment à partir de 1995. Par ailleurs, selon les données du ministère des Affaires étrangères et du ministère de l'Industrie et du Commerce arméniens, il existe une vingtaine de sociétés à capitaux mixtes turco-arméniennes. Certaines entreprises utilisant des capitaux turcs sont parfois représentées par les ressortissants d'un pays tiers.

Selon les données collectées par l'ambassade américaine à Erevan, la Turquie est le septième partenaire commercial de l'Arménie. La fermeture de la frontière a rendu nécessaire une déviation des routes commerciales. La destination finale des exportations turques vers l'Arménie est mentionnée comme étant la

Géorgie et parfois la Russie. De même, la Turquie n'est généralement pas mentionnée comme étant le pays d'origine : les exportations se font par l'intermédiaire d'une firme ou d'une société écran souvent établie en Suisse.

Les informations concernant le flux commercial entre les deux pays manquent de précision : on peut très rarement accéder à des données statistiques, la plupart des données sont collectées lors des entretiens. Par conséquent, nous avons jugé préférable, afin de comprendre les stratégies mises en œuvre pour contourner l'embargo, de procéder à partir d'études de cas. On s'intéressera tout d'abord aux commerçants turcs qui sont impliqués dans les activités d'import-export entre la Turquie et l'Arménie ; une étude de la stratégie élaborée par le groupe turc Kaltrade permettra ensuite de comprendre comment les transactions commerciales bilatérales peuvent prendre une plus grande envergure ; enfin, nous nous pencherons sur le commerce à la valise effectué entre l'Arménie et la Turquie.

1. *Malatya pazarı*

Le marché du quartier populaire de "Bangladesh", situé à une dizaine de kilomètres du centre d'Erevan, a été surnommé "Malatya Pazarı"⁸. Les grossistes turcs travaillant dans l'import-export et les commerçants à la valise alimentent le marché de Malatya.

Une visite du marché permet rapidement de se rendre compte de l'existence d'un flux commercial de la Turquie vers l'Arménie. Une très grande partie des produits sont de marque turque. Il s'agit notamment de produits agro-alimentaires, de produits de nettoyage, de produits textiles et de fruits et légumes. Demander si un produit vient de Turquie est un moyen d'engager la conversation. Il est possible de se faire comprendre en parlant turc. Certains disent parler le turc en famille, avec leurs parents, d'autres l'avoir appris lors de séjours en Turquie. Certains commerçants vont directement s'approvisionner en Turquie, tandis que d'autres achètent leurs produits d'un grossiste qui s'avère souvent être un Turc. Certains commerçants préfèrent présenter les produits

⁸ Le marché de Malatya. Malatya est une ville turque située en Anatolie.

de marque turque comme des produits iraniens ou russes. Il est possible de formuler deux hypothèses pour expliquer ce comportement, qui n'a tout de même rien de systématique. La mauvaise qualité des produits originaires de Turquie en serait à l'origine ; par ailleurs, le boycott des produits de marque turque pratiqué aux moments de tensions politiques peut inciter les commerçants à la prudence.

Une typologie

Les grossistes turcs qui travaillent dans l'import-export alimentent le marché de Malatya. Une typologie permet de discerner certains traits communs parmi ces commerçants. Ils sont issus du secteur des transports et de la logistique, la plupart possèdent une société de transport établie en Turquie. Ils sont en grande majorité originaires de la mer Noire, et plus particulièrement de la ville portuaire de Trabzon. Ils importent en Arménie une très grande variété de produits, essentiellement des matières premières, des fruits et légumes et des produits de consommation courante. Les commerçants turcs présents en Arménie se répartissent en deux catégories. Une minorité est établie en Arménie. Ils ont commencé à travailler avec l'Arménie dès les premières années de l'indépendance. La majorité ne passe que quelques mois en Arménie.

Les débuts ? Pourquoi partir en Arménie ?

Le fait qu'une imposante majorité des commerçants turcs travaillant en Arménie soient originaires de la région de la mer Noire et plus précisément de la ville portuaire de Trabzon ne semble pas relever du hasard. Les personnes interrogées déclarent être attirées par les voyages et vivre constamment tournées vers l'extérieur. Ils font remarquer qu'il est possible de rencontrer des *Karadenizli*⁹ dans n'importe quelle région de la Turquie, et dans une multitude de pays. Cet attrait pour

l'expatriation est présenté comme une caractéristique de la région de la mer Noire et plus spécialement de la ville portuaire de Trabzon. Les personnes interrogées font remarquer qu'il est possible de rencontrer des commerçants originaires de Trabzon dans presque "tous les pays du monde". L'un d'entre-eux déclare vouloir continuer ses activités d'import-export en s'orientant vers la Sibérie. Par ailleurs, il est intéressant de constater que les entrepreneurs de la région de la mer Noire dominent le secteur de la logistique et des transports.

Une partie des commerçants s'était dans un premier temps orientée vers la Russie, la Géorgie, l'Azerbaïdjan, avant de pénétrer le marché arménien, pourtant ils sont unanimes pour déclarer préférer opérer sur le marché arménien. La raison principale serait une préférence avérée pour des marchés où "il n'y a pas beaucoup de Turcs"¹⁰!

Les commerçants sont prêts à faire acheminer toutes sortes de produits. Ils reconnaissent très volontiers que les produits exportés en Arménie¹¹ sont de mauvaise qualité et déclarent en pâtir actuellement.

Bien que se définissant en tant qu'hommes d'affaires, ils avouent ne pas forcément effectuer des choix rationnels. Choisir de séjourner en Arménie durant les années de guerre, au début des années 90, et continuer à opérer sur un marché qui a cessé d'être rentable, ne paraît pas facilement justifiable. Ils disent avoir un goût certain pour l'aventure.¹²

Parmi les commerçants interrogés, quelques-uns ont tout particulièrement attiré notre attention. Les quelques cas mentionnés ci-après permettent d'avoir une idée plus claire du profil des commerçants qui ont commencé, dès les premières années d'indépendance de l'Arménie, à approvisionner le marché arménien.

Ahmet, âgé d'une trentaine d'années, possède une société de transports à Trabzon. Il a décidé très récemment de s'orienter vers le marché

⁹ Personne originaire de la région de la mer Noire. *Karadeniz* signifie mer Noire en turc.

¹⁰ « On m'avait dit qu'il n'y avait pas de Turcs en Arménie, et je n'ai pas hésité une seconde pour partir en Arménie », déclare un des commerçants interrogés.

¹¹ "On avait tendance à une époque à livrer une marchandise de très mauvaise qualité, une production impossible à écouler sur le marché turc."

¹² "Plus on perd, plus on continue, impossible de faire demi-tour !", déclare l'un des commerçants interrogés.

arménien à cause notamment des difficultés économiques en Turquie. Il vend des fruits, plus précisément des oranges, et dit pouvoir tout acheminer. Il vient de recevoir une commande de lessive.

Ertuğrul, âgé d'une quarantaine d'années, possédait une entreprise de bois à Artvin. Sefer, originaire d'Urfa, établi ensuite à Trabzon, habite à Erevan depuis 1991. Il travaille avec Ertuğrul et exporte notamment des oranges et importe du cuir en Turquie.

Mustafa, âgé d'une quarantaine d'années, représente la société de bus Aybaki qui effectue une liaison entre Erevan et Istanbul. Aybaki est l'une des trois firmes à pouvoir encore opérer sur le marché.

L'objectif de Mustafa était de pouvoir transporter sans intermédiaires les marchandises qu'il souhaitait écouler sur le marché arménien ; sa société de cargo est progressivement devenue une firme de transports de passagers.

Les hommes d'affaires turcs sont présents dans les secteurs du textile¹³, de diverses matières premières¹⁴, des matériaux de construction et du bois.¹⁵

Notons qu'il existe également une pâtisserie turque au centre d'Erevan. Sezai, originaire de Giresun, en est le propriétaire.

Les constats généraux auxquels les entretiens effectués avec les commerçants et hommes d'affaires turcs ont permis d'aboutir révèlent les difficultés du marché arménien. Par ailleurs, ces constats qui prennent en compte les dix dernières années, offrent un éclairage sur l'évolution du contexte économique de l'Arménie depuis les premières années de l'indépendance.

a) Il devient de plus en plus difficile de pénétrer le marché arménien et d'y perdurer. Le fait que le marché devient de plus en plus structuré complique l'accès des hommes d'affaires disposant d'un faible capital et voulant opérer depuis la Turquie. Par ailleurs, la mise en place de réseaux de

distribution rend l'écoulement des produits importés de plus en plus difficile.

- b) Les hommes d'affaires turcs se plaignent très souvent du comportement de leur associé arménien. Les partenaires arméniens chercheraient le profit à très court terme et n'auraient aucune connaissance en marketing. Certains témoignages insistent sur leur manque de fiabilité. Leur objectif serait de faire en sorte que le commerçant turc soit amené à quitter l'Arménie en y laissant les marchandises importées de Turquie.
- c) L'annulation de commandes est un risque majeur, notamment dans le cas de produits périssables, ou dans le cas de produits dont le coût de transport est très élevé.
- d) La détermination des prix des produits destinés à l'exportation se fait d'une manière très aléatoire. En effet, le vendeur aurait tendance à vouloir augmenter ses prix quand l'acheteur qui se présente est d'origine turque et surtout quand il comprend que la marchandise en question est destinée à l'exportation.
- e) Le paiement des transactions pose d'énormes problèmes : il se fait souvent en monnaie liquide.
- f) Les campagnes anti-produits turcs qui s'organisent en période de tensions politiques entre la Turquie et l'Arménie inquiètent également les commerçants turcs présents sur le marché arménien.

2. La stratégie Kaltrade

Le groupe Kalafatoğlu est installé à Trabzon. L'essentiel de ses activités se situe dans le domaine de la logistique et du transport. Le nom de Kalafatoğlu est très souvent évoqué, que ce soit en Arménie, à Trabzon ou à Kars. L'entreprise s'est imposée sur le marché arménien en réussissant à contourner très efficacement l'embargo décrété contre l'Arménie.

¹³ Il existe quelques sociétés à capitaux mixtes.

¹⁴ Ils assurent notamment la commercialisation du sucre et de la farine.

¹⁵ Nous faisons référence tout particulièrement à un homme d'affaires turc rencontré au poste frontière arméno-géorgien de Sadakhlo. Il possède une firme à Trabzon et exporte depuis plusieurs années des matériaux de construction et du bois vers l'Arménie. La marchandise est donc acheminée via la Géorgie.

Tout commence en 1994, à une époque où les entrepreneurs de Trabzon élaborent de nouvelles stratégies qui prennent en compte les données de l'après-Guerre Froide. Kerim Kalafatoğlu décide de commercer avec la Russie en 1994, pourtant cette tentative se solde par un échec : l'entreprise ne survit pas à la crise russe et fait rapidement faillite. L'entrepreneur décide alors d'effectuer une deuxième tentative, son choix se porte cette fois-ci sur d'autres marchés régionaux, en l'occurrence la Géorgie et l'Iran. L'entreprise Kaltrade transporte d'énormes quantités de sucre. Le volume atteint 150 000 tonnes. Kerim Kalafatoğlu se rend compte que la destination finale de la marchandise n'est en fait ni l'Iran ni la Géorgie, mais l'Arménie. Or l'entreprise est à la recherche de nouveaux marchés. L'Iran et l'Azerbaïdjan ne paraissent pas très prometteurs : le nombre d'acteurs présents sur ces marchés les rend bien trop concurrentiels. Kerim Kalafatoğlu décide de s'intéresser au marché arménien. Dans une première étape, il collecte quelques informations auprès des commerçants arméniens travaillant dans le grand bazar d'Istanbul¹⁶, puis se rend en Arménie en compagnie d'un universitaire de l'Université Technique de Trabzon. Ce premier contact lui permet de se faire une idée générale du contexte macro-économique. L'efficacité du système bancaire ou l'état des infrastructures le convainquent d'y tenter sa chance.

L'année 1995-1996 marque le début de l'aventure arménienne pour l'entreprise Kaltrade. Kerim Kalafatoğlu décide d'envoyer de la marchandise depuis le port de Poti vers l'Arménie. Il ne dispose à l'époque d'aucun entrepôt. Deux jeunes employés, munis d'un ordinateur portable, sont chargés de réceptionner la marchandise... La tentative s'avère fructueuse et les jeunes employés parviennent à écouler la marchandise sur le marché arménien. Kaltrade devient en peu de temps l'un des premiers fournisseurs du marché arménien.

La transaction commerciale s'effectue à travers une société de commerce international off-shore basée en Suisse. Kaltrade s'approvisionne généralement sur le marché européen, et plus précisément sur le marché des matières premières de Londres.

Kaltrade achemine vers l'Arménie des produits alimentaires, des produits de consommation courante et des produits d'hygiène. L'entreprise transporte notamment du sucre et de la farine, ce qui fait dire que l'Arménie est nourrie par un Turc !

Kaltrade dispose d'un entrepôt sur le marché de Malatya, d'un bureau sur l'avenue centrale Baghramian et emploie 150 salariés. Kaltrade pense se lancer dans la production de farine, l'objectif est d'ouvrir une usine de farine à Léninkian, à proximité de la frontière turco-arménienne. La stratégie de Kaltrade est souvent désignée comme un exemple à suivre dans l'art de contourner l'embargo. Les entreprises qui disposent de moyens logistiques et qui ont une dimension internationale peuvent se permettre de commercer avec l'Arménie, tandis que les petites et moyennes entreprises établies dans les régions frontalières ne disposent pas de moyens pour faire acheminer leur production. Ainsi, la fermeture de la frontière constitue un lourd handicap pour ces entreprises, qui à cause des coûts de transport, ne peuvent s'orienter vers l'exportation : les marchés régionaux devraient permettre aux petites et moyennes entreprises d'écouler leur production et d'acquérir une expérience internationale.

Kaltrade joue un rôle de pionnier en Arménie. Elle s'y signale notamment en y introduisant les premières campagnes publicitaires. Par ailleurs, Kalafatoğlu incarne l'image du Turc qui travaille en Arménie : grâce à lui, l'Arménie "mange du pain produit avec de la farine turque".

¹⁶ *Kapalı Çarşı*. Les commerçants arméniens travaillant dans le Grand Bazar sont essentiellement des bijoutiers. Ils servent de temps en temps d'intermédiaires dans les transactions commerciales avec l'Arménie. Ils assurent un rôle de relais dans les paiements qui s'effectuent après une transaction commerciale entre les deux pays.

Kaltrade bénéficie du soutien politique de l'équipe du Président Ter Petrosian. À ceux qui s'interrogent sur les soutiens dont bénéficient l'entreprise la réponse que Kerim Kalafatoğlu donne est la suivante : "Tout le peuple arménien ainsi que les lois en Arménie !". Les bureaux situés sur l'avenue Baghramian deviennent un lieu de passage incontournable et accueillent parfois des responsables turcs.

À partir de 1998, la stratégie Kaltrade atteint ses limites. L'année 1998 marque les débuts des difficultés politiques et économiques pour le groupe. La crise russe de 1998, qui entraîne une dévaluation conséquente du rouble, atteint gravement l'entreprise Kaltrade. Celle-ci ne peut réagir à temps pour anticiper les effets de la dévaluation. Les difficultés d'acheminement des marchandises avait poussé Kaltrade à opérer avec d'important stocks. Les livraisons se faisaient en grande quantité, les approvisionnements étaient mensuels. Par ailleurs, les marchandises, provenant dans une large mesure des marchés européens, étaient achetées en devises. La dévaluation du rouble permet aux producteurs de farine russes, qui n'avaient pu s'imposer sur le marché arménien auparavant, de gagner en compétitivité. Kaltrade n'est pas en mesure de faire face à la concurrence : la société se trouve dans l'incapacité d'écouler ses stocks.

Par ailleurs, l'arrivée au pouvoir de l'équipe de Kocharian en 1998 annonce une nouvelle période. Ce changement de direction se traduit par la mise en place de nouveaux réseaux, les voies d'accès à la sphère politique s'en trouvent modifiées. Désormais, ce sont les hommes d'affaires originaires du Haut-Karabagh¹⁷ qui mènent le jeu. Les avantages économiques accordés sous forme d'exemption fiscale permettent aux entreprises qui sont incluses dans ces réseaux de s'imposer sur le marché. Les autres fournisseurs ne peuvent faire face à cette nouvelle concurrence. Ce processus tend progressivement vers la constitution d'oligopoles ; tendance qui se vérifie également sur le marché de la farine. La fraude fiscale qui, d'après le PDG de Kaltrade¹⁸, se fait avec la

bienveillance des autorités arméniennes permet d'importer de la farine exemptée de tout taxe douanière : la destination finale indiquée est le Haut-Karabagh.

L'entreprise Kaltrade est doublement frappée, d'une part par la dévaluation qui a lieu en Russie, et d'autre part par la mise en place de ces nouveaux réseaux. L'entreprise décide de quitter l'Arménie en l'an 2000. Le cas Kaltrade est une bonne illustration de l'impact des restructurations économiques et politiques sur les stratégies des firmes étrangères en Arménie. La marge de manœuvre de l'entreprise étrangère qui veut exporter ou produire en Arménie est restreinte. La structuration et la rationalisation du marché arménien aboutit à la mise en place de réseaux de production et de distribution. Elles se traduisent également par le renforcement des régulations. Mais ce renforcement de l'édifice juridique va de pair avec le développement de la corruption. L'élaboration de la législation s'accompagne de la mise en place de réseaux dont l'objectif est de la contourner. Il devient extrêmement difficile pour l'entreprise étrangère de concurrencer une entreprise locale qui peut se permettre de jongler avec les lois nouvellement établies. La solution serait, selon les hommes d'affaires interrogés, de travailler avec un partenaire arménien de façon à avoir accès à la "sphère de l'économie politique".

3. Le commerce de la valise entre la Turquie et l'Arménie

L'entrée en vigueur, en décembre 2000, de la mesure qui oblige les citoyens arméniens à détenir un visa pour pénétrer sur le territoire turc a changé radicalement les données relatives au commerce de la valise et les conditions dans lesquelles s'effectue cette transaction. Les entretiens recueillis indiquent clairement que la mise en application de la mesure marque un tournant dans le commerce de la valise et dans les contacts entre les deux pays. L'étude repose sur les données recueillies lors de notre voyage en bus depuis Erevan jusqu'à Istanbul.

¹⁷ Entretien réalisé avec Kerim Kalafatoğlu en mai 2001 à Trabzon.

¹⁸ Entretien réalisé avec Kerim Kalafatoğlu en mai 2001 à Trabzon.

Les compagnies de bus qui assurent la liaison entre Erevan et Istanbul constituent une importante source d'informations. Depuis le mois de janvier 2001, le nombre de compagnies de bus a enregistré une nette régression : l'essentiel de l'activité est assuré par deux firmes turques, Aybaki et Mahmudoğlu. Il existe également deux autres compagnies : AST et Buse. Une compagnie arménienne à 100% ne peut travailler dans ce secteur dans la mesure où les bus immatriculés en Arménie ne peuvent pénétrer en territoire turc. En effet, les bus qui assurent la liaison entre Erevan et Istanbul sont tous immatriculés en Turquie. Les dirigeants des firmes avouent que ces bus, de modèle 1992, ne pourraient être utilisés en Turquie.

Depuis le début de 2001, les compagnies n'arrivent plus à atteindre des taux de remplissages satisfaisants. Une attention toute particulière sera accordée à la firme Aybaki, notre choix s'étant porté sur celle-ci pour voyager.

La typologie des passagers

Les femmes constituent plus de 80% des passagers. La moyenne d'âge se situe autour de 35-40 ans. Il est possible de distinguer différentes catégories en fonction du motif du déplacement en Turquie.

Les femmes qui effectuent le commerce à la valise constituent plus de la moitié des passagers. Elles ne séjournent pas plus de 3 jours à Istanbul, l'objectif étant de faire les achats prévus en un minimum de temps et de dépenser le minimum d'argent durant le séjour. Certaines utilisent la Turquie comme un pays de transit, la destination finale étant l'Union Européenne. Les plus âgées d'entre elles vont souvent travailler au noir auprès des familles arméniennes d'Istanbul. Enfin d'autres disent aller "travailler dans des hôtels" : la prostitution constitue en effet l'un des domaines d'activité.

Les effectifs

Les données sont collectées auprès de l'entreprise Aybaki. Avant le mois de décembre 2000, la compagnie transportait de 800 à 1000 passagers par mois, et la moyenne sur trois mois se situait autour de 2500 passagers.

Depuis le mois de janvier 2001, date de l'entrée en vigueur de la nouvelle législation, le nombre de passagers a été divisé par dix. Aybaki déclare ne plus transporter que 150 passagers par mois. 250 passagers ont effectué le voyage entre Erevan et Istanbul entre le 15 janvier et début avril 2001.

Estimation du montant du commerce à la valise

Les compagnies estiment que les passagers d'un seul bus effectuent en moyenne l'équivalent de 100 000 dollars d'achats. Dans la période antérieure à janvier 2001, le montant du commerce à la valise était estimé à environ 2 milliards de dollars par an. Quatre firmes opéraient sur le marché, et chaque compagnie assurait deux fois par semaine une liaison entre Erevan et Istanbul. Les bus sont équipés d'une remorque. La remorque, presque vide à l'aller¹⁹, pèse environ 15 tonnes au retour.

L'évolution du commerce à la valise

Dans les premières années, la destination finale était la ville de Trabzon : les commerçants arméniens s'approvisionnaient sur le marché de Trabzon. Pourtant, très rapidement, ce port de la mer Noire a été délaissé au profit d'Istanbul. Les commerçants se sont professionnalisés et des filières d'approvisionnement se sont mises en place. Les prix proposés à Trabzon ne sont pas à même de concurrencer les prix du marché d'Istanbul. En effet, les achats ne se font qu'à certains endroits, directement auprès du producteur ou du grossiste. Les Arméniens, spécialistes du commerce à la valise, ont une très bonne connaissance du marché d'Istanbul. Les Turcs qui les côtoient reconnaissent à quel point les études de marché effectuées par les commerçants arméniens sont fiables.²⁰ Les deux jours passés à Istanbul leur suffisent pour effectuer tous leurs achats. Ainsi, malgré la distance supplémentaire à parcourir, l'approvisionnement sur le marché d'Istanbul est bien plus rentable que l'approvisionnement sur celui de Trabzon. Trabzon n'étant pas un centre de production, les prix des marchandises incorporent le coût de transport. Par ailleurs, le choix dont on dispose à Istanbul est beaucoup

¹⁹ Les compagnies assurent également le transport de certaines marchandises.

²⁰ "Elles connaissent des endroits dont nous n'avons jamais entendu parler !" soulignent souvent les Turcs rencontrés dans les compagnies de bus ou sur la route.

plus large. En revanche, les marchés relativement proches de Erevan, c'est le cas de Trabzon, leur ont permis d'acquérir l'expérience qui leur faisait gravement défaut durant les premières années de l'indépendance et de l'ouverture sur l'extérieur.²¹

Au fil des années, les commerçants arméniens ont commencé à s'orienter vers d'autres

destinations. La Turquie, surtout depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle législation relative aux visas, est sérieusement concurrencée par la Russie, l'Iran²², Hong Kong, la Chine et Dubaï. Cette dernière destination fait un effort particulier pour attirer les commerçants arméniens, avec des formules de voyage très intéressantes.

Les effets de la nouvelle législation relative au visa turc pour les ressortissants arméniens

Jusqu'à un passé récent, les ressortissants arméniens pouvaient pénétrer facilement sur le territoire turc. Ils devaient simplement s'acquitter d'une somme et acheter une vignette à la frontière turque : il s'agissait davantage du règlement d'une taxe d'entrée sur le territoire que de l'obtention d'un visa en bonne et due forme. Aucune démarche préalable n'était exigée. Les déplacements entre Erevan et Istanbul se déroulaient par conséquent avec facilité. La nouvelle législation, en vigueur depuis le début de l'année 2001, a énormément compliqué l'entrée des ressortissants arméniens en Turquie. Cette nouvelle législation a été présentée comme une mesure de rétorsion aux initiatives du Congrès américain visant à reconnaître le génocide arménien. L'adoption de la loi reconnaissant le génocide arménien par le Parlement français a rendu politiquement impossible toute initiative visant à l'annulation de la nouvelle législation. L'absence de relations diplomatiques, la fermeture de la frontière et l'embargo économique avaient réduit les contacts entre les deux pays au minimum. La Turquie ne disposait que de deux moyens de pression sur le gouvernement arménien : la fermeture du corridor aérien, ouvert en 1996, aurait été perçue comme une mesure radicale ; imposer l'obtention d'un visa aux ressortissants arméniens constituait une mesure intermédiaire.

Cette nouvelle mesure n'atteint pas au même degré tous les ressortissants arméniens. Ceux qui sont les plus touchés sont ceux qui se rendent en bus à Istanbul. Dans la mesure où l'Arménie et la Turquie n'entretiennent pas de relations diplomatiques, la demande de visa doit se faire auprès du Consulat turc d'un pays tiers. Cette demande se fait soit auprès du Consulat turc de Moscou, soit auprès du Consulat turc de Tbilissi. Pourtant, la procédure varie selon que l'on s'adresse à Moscou ou à Tbilissi. Les Arméniens qui désirent se rendre à Istanbul en avion s'adressent à Moscou. Le service consulaire turc délivre le visa en 2 jours, tandis que l'obtention d'un visa auprès du Consulat turc de Tbilissi nécessite un mois complet. Or, les commerçants à la valise qui préfèrent voyager par bus s'adressent à Tbilissi. Un billet d'avion aller-retour Erevan-Istanbul s'élève à 280 dollars, tandis que le prix du voyage en bus ne dépasse pas 100 dollars²³. La demande de visa se fait par l'intermédiaire de la compagnie de bus qui collecte les dossiers et les fait acheminer à Tbilissi. La réponse n'est délivrée qu'au bout d'un mois. Ceux qui ont reçu une réponse positive peuvent donc entreprendre le voyage. La lenteur de l'obtention du visa limite le nombre de déplacements vers Istanbul. C'est la raison pour laquelle les bus n'assurent qu'une seule liaison par mois.

²¹ Une description détaillée des conditions du voyage est donnée dans la partie suivante, intitulée "la Géorgie, pays de transit".

²² L'Iran n'est pas une destination très prisée, notamment en raison du coût du visa d'entrée qui s'élève à 150 dollars.

La nouvelle réglementation oblige les compagnies de bus à changer de trajet : Tbilissi devient un lieu de passage obligatoire. En effet, ceux qui ont obtenu une réponse positive à leur demande de visa doivent se rendre en personne au Consulat turc de Tbilissi, munis de leur passeport, pour retirer leur visa. Ce passage obligé par Tbilissi prolonge le voyage d'une demi-journée.

Le départ d'Erevan a lieu vers 19h00-20h00. Le bus arrive à la frontière géorgienne vers 24h00, pénètre en territoire géorgien vers 3h00-4h00 du matin. Le bus stationne ensuite à la gare routière de Tbilissi pour attendre l'ouverture des services consulaires. Vers 9h30, le bus arrive au centre-ville de Tbilissi et se dirige vers le Consulat de Turquie. Les passagers déposent leur passeport à l'entrée du Consulat et payent 30 dollars par personne au gardien géorgien qui est chargé de collecter les passeports. Officiellement, les visas sont délivrés gratuitement aux Arméniens²⁴. Un responsable turc travaillant au Consulat descend pour regarder de loin les passagers.

Les passagers doivent revenir vers 16h00 pour retirer leur passeport. Le bus retourne à la gare routière et l'attente commence. Rares sont les passagers qui quittent la gare durant ces heures d'attente; l'essentiel étant de dépenser le minimum d'argent sur la route, la plupart préfèrent rester sur place et déjeuner dans le bus. Aux heures d'attente à la gare viennent s'ajouter les kilomètres supplémentaires parcourus sur une route dont l'état ralentit très sérieusement la progression.

Il est facile d'imaginer à quel point la nouvelle législation est impopulaire auprès de la population arménienne. Ces mesures engendrent une "vague anti-turque" dans le pays. La Turquie est perçue comme un pays oppresseur qui cherche à étrangler la population arménienne en lui interdisant toute sortie. Les responsables turcs des compagnies de bus disent avoir remarqué une augmentation des protestations anti-turques depuis le mois de janvier 2001.

Mai 2001

Janvier 2002 : libéralisation du régime des visas

En janvier 2002, la Turquie a décidé de revenir au régime des visas en vigueur avant janvier 2001.

Désormais, les ressortissants arméniens peuvent pénétrer sur le territoire turc en s'acquittant d'une taxe de 10 dollars aux postes frontières. La nouvelle mesure est adoptée lors d'une réunion entre des représentants du ministère des Affaires étrangères et du ministère de l'Intérieur afin d'établir le régime des visas et de l'immigration pour l'année 2002. Il est vrai que cette réunion a lieu traditionnellement en janvier de chaque année ; pourtant, le fait que la révision du régime des visas

appliqué aux ressortissants arméniens ait eu lieu quelques jours avant la visite d'État du Premier Ministre turc aux États-Unis ne passe pas inaperçu.

Le ministère des Affaires étrangères turc présente cette décision comme "un geste de bonne intention" qui s'explique par des considérations humanitaires : "Nous avons pris en compte les nombreux problèmes auxquels se heurtaient les ressortissants arméniens pour obtenir leur visa auprès des consulats turcs situés à l'étranger", explique un représentant du ministère des Affaires étrangères turc.²⁵

²³ Notons que le prix du billet de bus est variable. Il dépend d'une négociation entre le passager et la compagnie. Très souvent, ce qui est facturé n'est pas le prix du billet du passager mais le coût du transport des marchandises par la remorque au retour d'Istanbul.

²⁴ Un texte de loi est nécessaire pour déterminer le montant du visa délivré aux Arméniens. En l'absence de ce texte, aucun consulat turc ne peut exiger de l'argent pour un visa. Les 30 dollars de taxe officieuse exigés par le gardien géorgien sont payés par les passagers arméniens sans que ceux-ci trouvent à y redire.

²⁵ "Turkey eases visa restrictions for Armenians", *Turkish Daily News*, 17/01/2002.

3. La Géorgie : pays de transit

La Géorgie tire un bénéfice considérable de sa localisation géographique. Elle dispose en quelque sorte d'une rente géographique, voire géopolitique. Par ailleurs, les stratégies élaborées par l'administration américaine²⁶ ou celles soutenues par les programmes financés par l'UE²⁷ ont contribué à accentuer la centralité de la Géorgie. En effet, la réactualisation du thème de "la route de la soie" sous des formes variées accentue la centralité de la Géorgie. Le programme TRACECA, ou corridor Europe-Caucase-Asie, élaboré par l'Union Européenne, accorde une place prépondérante à la Géorgie et le port de Poti y est présenté comme le port de transit par excellence du nouveau dispositif mis en place.

A. TRACECA, corridor Europe-Caucase-Asie

En mai 1993, une conférence réunit, sous l'égide de la Commission Européenne, les représentants de huit États de l'ancien espace soviétique. À l'issue de cette réunion, les participants adoptent trois engagements principaux :

- les États s'engagent à contribuer au développement de la coopération en matière du commerce ;
- à promouvoir le concept de corridor de transport "Asie Centrale-Transcaucasie-Europe" ;
- à définir le contenu et le calendrier du programme d'assistance technique qui sera financé par l'UE.

Ainsi voit le jour TRACECA, une composante du programme intergouvernemental TACIS. Des groupes de travail sectoriels sont mis en place et une équipe spéciale assure la coordination. Les participants du programme TRACECA sont les compagnies nationales des chemins de fer, les compagnies de transports routiers, les affréteurs de la mer Caspienne,

ainsi que les ports d'Odessa, Poti, Baku, Turkmenbashi, Aktau, et enfin les compagnies de transports et de logistique et les agences douanières.

Le but de l'UE est de relier à l'Europe le Caucase et l'Asie Centrale par une route alternative à la route traditionnelle passant par la Russie. À cet égard, on doit rappeler que la devise implicite de TRACECA est "contournement = destabilisation".

À ce jour, l'UE a pris en charge le financement de 25 projets d'assistance technique, à hauteur de 35 millions d'Euros et de 11 projets d'investissements pour la réhabilitation d'infrastructures d'un montant total de 47 millions d'Euros.

Par ailleurs, la recherche de dialogue et de coopération entre les gouvernements des États participants au programme constitue l'une des préoccupations principales de l'UE. Une série d'accords vise à accroître l'attrait commercial de cette route. Le corridor TRACECA, route commerciale reliant l'Asie Centrale à des ports en prise sur les marchés mondiaux, doit être une voie commercialement rentable : par conséquent, le transport de marchandises doit y être rapide et bon marché.

Une conférence tenue à Tbilissi en avril 1997, à laquelle ont participé 16 pays, dont les membres de la ZCEMN, a insisté sur la nécessité de relier le corridor TRACECA aux corridors de transport européens. Ces 16 États se sont à nouveau réunis en juin 1997 à Helsinki lors de la conférence de transport pan-européen. La décision y est prise d'inclure la région de la mer Noire au sein de l'espace pan-européen des transports²⁸, l'objectif étant d'assurer l'extension vers l'est des réseaux de transport européens.

L'année suivante, ces mêmes États se réunissent à Bakou, à l'initiative du Président de l'Azerbaïdjan Aliyev et de son homologue géorgien Shevardnadze. Un accord multilatéral

²⁶ Le projet d'oléoduc Bakou-Tbilissi-Ceyhan et le "Silk Road Strategy Act" du gouvernement américain. Sam Brownback, Cf. *US Economic and Strategic Interests in the Caspian Sea Region : Policies and Implications*, juin 1999.

²⁷ Le programme TRACECA - TACIS de l'Union Européenne : www.traceca.org

²⁸ Pan-European Transport Area.

sur le transport international²⁹ y est ratifié. L'objectif affiché est de préparer un terrain favorable pour le développement des relations économiques, commerciales et donc des réseaux de transports entre l'Europe, la région de la mer Noire, le Caucase, la région de la mer Caspienne et l'Asie.

Le tracé du corridor TRACECA a accru l'importance d'un certain nombre de ports de la région. La Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement (BERD) a pris en charge le financement de projets visant à améliorer les liaisons maritimes dans la région de la mer Caspienne. Aussi, la Banque a-t-elle accordé des prêts pour la rénovation de quelques ports de la région :

- le port de Turkmenbashi a bénéficié d'un prêt d'un montant de 20 millions de dollars.
- le port de Bakou a bénéficié d'un prêt d'un montant de 18 millions de dollars.
- 54 millions de dollars ont été octroyés au port d'Aktau.

Poti constitue un élément central dans le dispositif du corridor TRACECA et a fait l'objet d'un plan de développement stratégique spécial. De fait, le territoire de la Géorgie assure la liaison entre la mer Caspienne et la mer Noire, et Poti est le principal port qui relie les pays du Caucase et de l'Asie Centrale à l'Europe.

C'est ainsi que le projet financé par TRACECA qui vise à rénover les liaisons routières entre Erevan, Bakou et Tbilissi, place Poti au cœur des programmes de rénovation et de construction d'infrastructures dans la région du Caucase et de l'Asie Centrale. De même, Poti assure la liaison avec l'Europe : étant le débouché sur la mer Noire de la région Asie-Caucase, il est normal que Poti joue un rôle central dans les projets qui visent à assurer la liaison entre le corridor TRACECA et les réseaux de transports transeuropéens.

Durant la première conférence conjointe réunissant les pays membres de la ZCEMN et les pays participant au programme TRACECA, l'Ukraine et la Géorgie ont demandé le renforcement de leur liaison maritime. Les

deux États désirent la mise en place d'une ligne de *ferry-boats* entre le port géorgien de Poti et le port ukrainien d'Illiychevsk. Ce rapprochement devrait permettre de réaliser une connexion entre le Corridor IX et TRACECA. Le projet est retenu et sera financé par la BERD.

Actuellement, deux ferries assurent la liaison entre le port géorgien et le port ukrainien, avec une capacité de 108 wagons, et peuvent également transporter des poids-lourds ou des voitures. Par ailleurs, Poti est relié aux ports bulgares de Varna et de Burgas. Varna est un des ports privilégiés par le projet de liaison du corridor TRACECA avec les Corridors de Transport Paneuropéens.

B. Le port de Poti : débouché de l'Arménie sur la mer Noire et port régional

Les données présentées ci-dessous ont été collectées par la Belgo-Georgian House, le bureau de relations économiques et culturelles entre la Belgique et la République de Géorgie.

- Actuellement, le Port de Poti a une superficie de 72 ha.
- Sur ces 72 ha, 26 sont consacrés à la production industrielle.
- 25.000 m² sont consacrés aux dépôts.
- 3 quartiers à containers et 1 terminal pétrolier (en projet).
- 14 usines spécialisées dans la transformation de produits oléagineux (en activité).

Des liaisons maritimes directes et récurrentes sont établies de façon courante entre Poti et Varna (Bulgarie), Burgas (Bulgarie), Sochi (Russie). De nouvelles lignes vont être ouvertes vers Constanza (Roumanie) et Illitchovsk (Odessa, Ukraine).

Actuellement, les usines de transformation d'huiles peuvent produire jusqu'à 5.000.000 tonnes/an. La construction d'un terminal céréalier de grande capacité est en cours dans le port, financé en partie par la communauté Européenne, la banque mondiale et de nombreuses firmes privées.

²⁹ *Basic Multilateral Agreement on International Transport for the Development of the Transport Corridor Europe - Caucasus - Asia*, septembre 1998.

Des travaux sont également entrepris en collaboration avec le Hambourg Port Transport International, (Allemagne) ingénierie et construction : (IBTCT-Cornel group). Ces travaux sont effectués en vue d'optimiser et

d'améliorer la rentabilité technique du port de Poti.

Source : Belgo-Georgian House, <http://home.worldonline.be/~acrosier/poti.htm>

Liste des travaux en cours d'exécution

- Dans le cadre du Programme TACIS, la firme allemande HTPI entreprend actuellement les travaux de réfection des quais n° 6 et 7 destinés à l'accueil de containers résultant de la soumission d'appel d'offres effectuée grâce au financement de la Communauté Européenne. Le budget est de 14.000.000 \$.
- Pour le quai n° 8, en vue de la réhabilitation du terminal céréalier, la BERD, prépare un financement de 15.000.000 \$ pour lequel un appel d'offres sera bientôt lancé.
- Pour la réhabilitation des quais n° 9, 10 et 11, les Pays-Bas ont investi dans le cadre du projet F.S.O. La firme néerlandaise TEBODIN Ets a engagé des travaux.
- La Firme japonaise "Mitsubishi Corp.", en collaboration avec la firme turque "Sovtour" est intéressée par la construction d'un complexe universel pour le quai n° 15. Actuellement, ce projet fait l'objet d'une étude de faisabilité. 39.000.000 \$. 315 mètres de longueur, 3.200 m² de dépôt fermé et 26.000 m² de dépôt ouvert.
- 22,5 hectares de la zone du port de Poti seront consacrés à l'établissement d'un terminal gazier pouvant accueillir annuellement 600.000 m³ de gaz, transféré vers les bateaux situés au large (projet en cours). Ce projet est une collaboration entre la firme géorgio-turque "Dabgaz" et les autorités administratives du port de Poti.
- Le terminal nord à container est une réalisation du gouvernement géorgien financé grâce à un crédit accordé par le gouvernement japonais. La firme japonaise "nippon koey" a remporté cette soumission. En janvier 1999, la firme "Saprof" a fait le dernier appel dans la soumission pour l'extension du développement du zoning.
- Le 09/02/1998, la communauté européenne a établi un projet de communication ferroviaire entre Poti (départ quai n° 2) et Illitchosk (Odessa, Russie). Le but de ce projet est l'optimisation de l'emploi du corridor de développement TRACECA. Par la même occasion, l'Europe développe le projet de rénovation du corridor routier entre Poti et Illitchosk. La firme grecque "Athéna hélleniki technolomiki" a déjà entrepris dans le cadre des appels d'offres une partie des travaux.
- Cadres de ce projet :
 1. construction de ponts
 2. construction d'un réseau routier de 10.000 km
 3. infrastructure générale (signalisation routière)

Le financement par la CE se monte à 5.000.000 Ecu.

Capacité du port de Poti

N° de Quai	Longueur en mètres	spécialité de déchargement	équipement
01	200	- minerais - produits oléagineux	- 3 grues d'une capacité d'enlèvement de 20 tonnes - <i>Light oil handling terminal</i>
02	185	- minerais - produits chimiques	- 3 grues d'une capacité d'enlèvement de 20 tonnes - <i>liquid chemicals handling équipement</i>
03	215	- métaux - équipements - pipes (tuyaux)	- 5 grues d'une capacité d'enlèvement de 20 tonnes
04	174	- Engrais - ferraille - cargaisons diverses	- 2 grues d'une capacité d'enlèvement de 20 tonnes
05	173	- Engrais - ferraille - cargaisons diverses	- 2 grues d'une capacité d'enlèvement de 20 tonnes
06	200	- métaux	- 2 grues d'une capacité d'enlèvement de 20 tonnes
07	170	- containers	- 3 grues d'une capacité d'enlèvement de 40 tonnes
08	220	- céréales en vrac - cargaisons diverses	- 3 grues d'une capacité d'enlèvement de 20 tonnes
09	180	- denrées périssables	- 3 grues d'une capacité d'enlèvement de 6 tonnes
10	180	- denrées périssables	- 3 grues d'une capacité d'enlèvement de 6 tonnes
12	220	- Terminal passagers	
13	97	- Terminal passagers	
14	250	- Flotte de pêche	

Source : Belgo-Georgian House, <http://home.worldonline.be/~acrosier/poti.htm>

Projets de modernisation du port de Poti

Nom du projet	Type d'investissement	Coût en \$	Durée des travaux	retour d'invest.
Construction du terminal ferry-chemin de fer dans le port de Poti	Long terme	30.700.000	24 mois	4 ans
Construction du terminal ferry-automobile du port de Poti	Long terme	8.573.150	27 mois	3 ans
Construction du terminal de containers dans le port de Poti	Long terme	21.374.000	18 mois	14 ans
Construction du quai de chargement du port de Poti	Long terme	7.699.230	25 mois	14 ans
Construction du terminal de céréales du port de Poti	Long terme	42.253.370	27 mois	12 ans
Construction du terminal d'huile, gaz et chimique du port de Poti	Long terme	55.330.000	30 mois	10 ans
Construction du terminal ferreux du port de Poti	Long terme	1.350.000	5 mois	3 ans

Source: Belgo-Georgian House, <http://home.worldonline.be/~acrosier/htm09.htm>

C. Les revenus de transit

La Géorgie exploite cette rente géographique et tire un avantage considérable des revenus de transit. Les droits de passage versés, tout en constituant un obstacle pour le développement du commerce intra-régional, représentent un coût considérable pour les pays de la région.

Les voies de communication qui relient l'Arménie au reste du monde passent par la Géorgie. La route qui passe par Sarp-Batoumi assure à la Turquie l'accès au Caucase, à la Russie et à l'Asie Centrale. La liaison ferroviaire entre Akyaka et Gumri étant devenue inutilisable à cause de la fermeture du poste frontière de Doğukapı, la construction d'une ligne ferroviaire reliant la Turquie à la Géorgie est à l'ordre du jour. Le réseau ferroviaire devrait commencer au niveau de Ahalkalaki, au sud-ouest de Tbilissi, et descendre vers le sud sur une distance 114 km jusqu'à atteindre Mezra et rejoindre la liaison ferroviaire existante entre Doğukapı et Kars. 32 km du réseau se situent en Géorgie, 82 km en Turquie. À noter cependant qu'il est peu probable que ce projet se concrétise, en raison de son coût excessif (plus d'un milliard de dollars).

Le développement des relations économiques extérieures de l'Arménie souffre des droits de passage collectés par la Géorgie. L'Arménie qui doit faire face à un double embargo, et dont les frontières avec la Turquie et l'Azerbaïdjan sont fermées, se doit de rester en bons termes avec son voisin géorgien. La Géorgie, quant à elle, tire bénéfice de ce rapport de force qui lui est nettement favorable.

La Turquie se plaint également des droits de passage prélevés par la Géorgie. Il est vrai que la Géorgie, considérée comme un partenaire stratégique, est rarement critiquée. Pourtant, il suffit d'aller dans la région pour se rendre compte que de nombreuses entreprises turques sont lésées.

Une trentaine d'entreprises implantées dans la zone franche de Trabzon ont déposé une plainte en 1996 auprès du ministère des Affaires étrangères turc contre les droits de passage abusifs exigés par la Géorgie. Les entreprises ont dénoncé notamment le fait que les poids lourds immatriculés en Turquie sont beaucoup plus lourdement taxés que ceux qui sont immatriculés dans un pays européen. Les

entreprises ont sollicité le soutien des autorités turques pour lutter contre les pratiques géorgiennes qui limitent les capacités d'exportation des entreprises, tout en nuisant au développement de la zone franche de Trabzon.

Si les droits de passage prélevés par la Géorgie limitent les capacités d'exportation des entreprises et le développement des ports turcs situés sur le littoral de la mer Noire, leurs effets sur la situation économique en Arménie est beaucoup plus grave. La Géorgie est le pays qui permet à l'Arménie de s'ouvrir sur le reste du monde.

1. La liaison routière

Le réseau routier arménien (7 700 km) dessert, malgré son obsolescence, la totalité du pays. Il est praticable toute l'année. Les accès par la route à l'Azerbaïdjan et la Turquie sont fermés.

2. Les droits de passage pour les poids lourds et les bus

Un poids lourd qui traverse la frontière arméno-géorgienne doit s'acquitter d'environ 700-800 dollars. Il semblerait qu'un poids lourd vide qui se rend en Arménie doit payer une taxe qui s'élève à 1350 dollars. En général, les véhicules immatriculés en Arménie payent 700 dollars de plus.

Un témoignage recueilli sur le terrain indique que la traversée du territoire géorgien nécessite le paiement de 2000 dollars. D'autres estimations effectuées par les hommes d'affaires qui font acheminer des marchandises depuis la Turquie vers l'Arménie, ou par les professionnels du secteur des transports et de la logistique, évaluent à 2500 dollars le coût du voyage d'un poids lourds d'Istanbul jusqu'à Erevan, le coût de l'essence n'étant pas pris en compte³⁰ ; le coût d'un voyage entre Istanbul et Tbilissi s'élève à 1500 dollars. De même, les 700 premiers kilomètres des 2200 km qui séparent Erevan de Moscou représentent 80 % du coût total du trajet.

La liaison Istanbul-Erevan par bus nécessite 2000 dollars. Tout véhicule qui pénètre sur le territoire géorgien doit payer 360 dollars de taxe de passage auxquels viennent systématiquement s'ajouter 140 dollars de pourboire.

³⁰ Le coût de l'essence s'élèverait à environ 1000 dollars.

Les principales routes

- Erevan-Achtarak-Spitak-Tachir-Tbilissi ou Erevan-Achtarak, Spitak-Vanadzor-Bagratachen-Tbilissi reliant l'Arménie à la Géorgie.
- Erevan-Achtarak-Gumri-Achotsk Bogdanovka, reliant l'Arménie aux ports géorgiens de Batoumi et Poti. La durée moyenne d'acheminement est d'environ quatre jours (700 km).
- Erevan-Erzakh-Vaïk-Goris-Kapan-Meghri, qui permet de rejoindre la frontière occidentale de l'Iran. Cette route n'est plus praticable sur sa portion traversant le Nakhitchévan. Une déviation existe jusqu'à Goris par une autre route principale.

La liaison Erevan-Vanadzor-Ayrum-Sadakhlo-Marneuli-Tbilissi est devenue l'axe routier le plus utilisé par l'Arménie. Cette route d'une longueur de 280 km assure les liaisons de l'Arménie avec les ports de la mer Noire, la Géorgie, la Russie, la Turquie et l'UE. Le commerce de transit arménien, ainsi que le trafic national arménien, empruntent essentiellement cet axe de communication.

Les 130 km qui relient Erevan à Vanadzor ont été récemment réhabilités grâce à un premier prêt accordé par la Banque Mondiale. Les 150 km restants sont dans une situation catastrophique, notamment les 20 premiers km après le passage de la frontière géorgienne. La voie s'est complètement affaissée, la chaussée est inexistante, de grandes crevasses empêchent la progression³¹.

La réhabilitation de cette portion de route est prise en charge par le programme TRACECA : la liaison entre Erevan et Tbilissi est comprise dans le corridor dessiné par TRACECA. Les travaux pour la rénovation des routes entre Bakou, Tbilissi et Erevan³² se situent dans le cadre du programme pensé à l'échelle du Caucase.³³

Le poste frontière Ayrum-Sadakhlo est situé sur la rivière Debed qui constitue la frontière. Le volume de la circulation est relativement faible. Environ 125 à 150 véhicules traversent le poste frontière chaque mois. 85% des véhicules sont des véhicules légers, les 15% restants sont des poids lourds qui sont en transit vers l'Arménie. La circulation s'est accrue de 40% en l'espace de ces 3 dernières années.

Source : Le Guide Commercial 1999, Service Commercial de l'Ambassade de France à Erevan.
www.ambafran.am/ServComm/page6.htm

L'autorité des services douaniers géorgiens ne s'exerce que partiellement à l'intérieur des limites des régions semi-autonomes. Dans la région abkhaze, les services douaniers géorgiens n'ont aucune autorité, tandis que cette autorité est très limitée dans la région de l'Ossétie du Sud et de l'Adjarie. En Adjarie,

environ la moitié des revenus collectés aux postes frontières restent dans la région. Cette confusion juridique et la décentralisation des compétences en matière douanière accentuent les phénomènes de corruption. Sur le trajet de Tbilissi à Batoumi, un poste frontière signale les limites de la région de l'Adjarie. L'extorsion

³¹ Le bus Aybaki qui assure la liaison Erevan-Istanbul emprunte également cette même route. Bien qu'avertis de l'état de la route après le passage de la frontière géorgienne, notre stupeur a été grande : il est bien difficile de se convaincre qu'il s'agit de la voie commerciale la plus utilisée par l'Arménie, qu'une très grande partie des liaisons routières de l'Arménie avec l'extérieur se font par cette route. De même, imaginer le bus Aybaki, avec lequel nous voyageons, de retour d'Istanbul avec sa remorque pesant 15 tonnes cheminant sur cette même route est bien difficile !

³² TACIS / TRACECA, Feasibility Study for the Rehabilitation and the Reconstruction of the Road Link Between Baku, Tbilissi, Yerevan ; www.traceca.org/projects.htm

³³ TACIS / TRACECA, Feasibility Study for the Rehabilitation and the Reconstruction of the Road Link Between Baku, Tbilissi, Yerevan ; www.traceca.org/projects.htm

d'argent auprès des passagers est considérée comme une pratique courante aux postes frontières géorgiens. Cette pratique frappe plus lourdement les ressortissants géorgiens et les Arméniens. Notons que les conducteurs de bus et de poids lourds turcs qui pour la plupart travaillent depuis une dizaine d'années dans la région, et ont connu les années de guerre civile géorgienne, ont acquis un savoir-faire et une expérience remarquable : ils savent très bien manœuvrer avec les gardiens des postes frontières géorgiens. La domination des entreprises de transport et de logistique de la mer Noire se fait encore une fois remarquer. Les conducteurs sont dans une large majorité d'origine laze et manient couramment le géorgien.

La pratique classique d'extorsion de fonds s'effectue, sous prétexte d'un contrôle d'identité, par la confiscation des passeports : le passager qui désire récupérer son passeport doit s'acquitter de la somme exigée.

3. Poti : le port de l'Arménie

Selon les données établies par les autorités du port de Poti, 5 000 containers sont transportés entre l'Arménie et le reste du monde : Poti est le port de transit de l'Arménie.

Poti est équipé pour le transport de containers. Batoumi est surtout utilisé pour le transport de produits pétroliers. La durée d'acheminement vers ces ports³⁴ peut atteindre 10 jours par rail³⁵ et quatre jours par camion. Plusieurs sites de stockage et entrepôts se trouvent le long de cette ligne. Les plus importants sont à Erevan.

Selon les données des professionnels du secteur de la logistique³⁶, le transport d'un container sur 600 km depuis l'un des ports géorgiens de la mer Noire jusqu'à Erevan coûte environ 2 000 dollars : plus précisément, le transport d'un container de 20 pieds revient à 1 400 dollars, et celui d'un container de 40 pieds revient à 1 800 dollars.

Ainsi, l'ouverture de l'Arménie sur la mer Noire se fait par le territoire géorgien, et Poti est le port de l'Arménie. Le fait que 1,2 millions de tonnes de blé soient acheminées chaque année du port de Poti vers l'Arménie donne une idée précise de l'importance de la liaison. Celle-ci permet le transport dans les deux sens d'environ 40 camions. Cette liaison facilite le transport à destination ou en provenance d'Europe. Les marchandises à destination d'Europe doivent obligatoirement transiter par le port de Poti, distant de 650 km d'Erevan. Les formules proposées combinent le transport de containers de 20 ou 40 pieds par camion ou train entre Erevan et Poti, puis par bateau vers l'Europe et le reste du monde.

Le corridor choisi par le programme TRACECA en constitue la consécration : les travaux de réparation de l'axe routier Erevan-Vanadzor-Ayrum-Sadakhlo-Marneuli-Tbilissi revêtent d'autant plus d'importance que celui-ci est perçu comme l'axe de communication principal reliant l'Arménie aux ports de la mer Noire.

4. L'enjeu de l'ouverture de la frontière : le cas de l'Arménie

L'Arménie, qui était l'une des Républiques les plus industrialisées de l'Union soviétique, connaît un effondrement économique au début des années 1990. Alors que les effets du séisme de 1988 sont toujours sensibles, la jeune République doit faire face à un conflit avec son voisin, l'Azerbaïdjan. L'Arménie perd non seulement ses marchés d'exportation traditionnels, mais doit faire face à un double embargo décrété d'une part par l'Azerbaïdjan et d'autre part par la Turquie. L'arrêt des livraisons de pétrole et de gaz naturel depuis l'Azerbaïdjan plonge le pays dans une grave crise énergétique. La suspension de cet approvisionnement a un effet immédiat sur la capacité de production d'électricité. La pénurie frappe sévèrement

³⁴ La distance parcourue est de 700 km.

³⁵ La durée est de 12 et 24 heures en théorie, mais, dans la pratique, un train de marchandises transportant des containers ne quitte Erevan que lorsqu'il est raisonnablement chargé, et les formalités à la frontière peuvent durer 48 heures.

³⁶ Données collectées auprès de différentes firmes du secteur de la logistique à Trabzon et en Arménie.

Rejoindre le port de Poti depuis Erevan

Les marchandises à destination d'Europe doivent obligatoirement transiter par le port de Poti, distant de 650 km d'Erevan. Les formules proposées par les compagnies de transport combinent le transport de containers de 20 ou 40 pieds par camion ou train entre Erevan et Poti, puis par bateau vers l'Europe et le reste du monde.

Les tarifs suivants incluent toutes les taxes de douane et de transit. Le premier nombre correspond au prix de transport d'un container de 20 pieds, le second d'un container de 40 pieds.

- Transport par train: 1 100 \$ et 2 200 \$. Compter entre 7 et 10 jours, le train ne part que lorsqu'il est chargé (3 containers par plate-forme).
- Transport par camion: 1 400 \$ et 1 800 \$. Compter 3 jours, dont au moins un à la douane pour les formalités. Cette formule, la plus rapide, est la plus utilisée.

Depuis Poti, il est possible de rejoindre par voie maritime Novorossiysk, Odessa,

Constanța, Varna, Istanbul et tous les grands ports européens: Malte, Naples, Venise, Gênes, Marseille, Barcelone, Valence, Londres, Anvers et Rotterdam.

Les tarifs au départ du port de Poti sont les suivants:

- Poti-Marseille: 700 \$ et 1 400 \$.
- De Poti vers les ports italiens (Ancone, Trieste, Venise, Gênes et Naples): 650 \$ et 950 \$
- De Poti vers les ports du nord de l'Europe (Londres, Rotterdam, Anvers, Hambourg, etc.): 1 200 \$ et 2 000 \$.

À destination de Poti, les tarifs sont plus élevés (taxes à l'importation incluses) :

- Marseille-Poti: 1 300 \$ et 1 950 \$
- Odessa-Poti: 950 \$ et 1 650 \$
- Ports italiens-Poti: 1200 \$ et 2000 \$
- Athènes-Poti: 700 \$ et 1 400 \$
- Ports espagnols (Barcelone ou Valence)-Poti: 1 400 \$ et 2 300 \$

Source : Le Guide Commercial 1999, Service Commercial de l'Ambassade de France à Erevan
www.ambafran.am/ServComm/page6.htm

la production industrielle et impose la réouverture en 1995 de la centrale nucléaire de Medzamor, fermée en 1989 après le séisme pour des raisons de sécurité.

En 1994, l'hyperinflation atteint 5273%. Le gouvernement décide dès lors d'appliquer un programme de stabilisation économique et de rigueur budgétaire et lance un programme de privatisations avec le soutien des institutions financières internationales. L'inflation est ramenée à 18,8 % en 1996. Actuellement, l'Arménie connaît la stabilité : le taux d'inflation ne dépasse pas 5%, le déficit budgétaire est de l'ordre de 4,9 % du PIB, et les taux de change évoluent en conséquence. Par ailleurs, l'économie arménienne enregistre depuis 1994 des taux de croissance qui varient entre 5 et 7%, le taux de croissance pour l'année 2000 étant de 6 %. En 2001, les statistiques officielles font apparaître un taux de croissance de 9,6 %. Toutefois, la même année, le PIB de l'Arménie

-2 milliards de dollars environ- n'atteignait que les deux tiers de son niveau de 1991.

Les réformes structurelles permettent progressivement le passage à une économie de marché : la poursuite du programme de privatisations constitue une priorité gouvernementale : en 1998, 5900 des 7500 entreprises d'État ont été privatisées, y compris quelque 1600 PME. Par ailleurs, 1998 est l'année qui voit la privatisation de grandes entreprises nationales telles que la société de télécommunications Armentel Telephone Communications, l'Hotel Armenia ou encore la société de production de brandy Ararat. Le gouvernement a publié la liste des entreprises stratégiques qui devront être privatisées avant la fin de l'année 2001.

L'amélioration de la situation économique et les agrégats macroéconomiques ne doivent pourtant pas voiler une réalité beaucoup moins réjouissante : la production industrielle est de 64% au-dessous de son niveau de 1990, 55%

de la population vit au-dessous du seuil de pauvreté, le taux de chômage dépasse 10% et l'Arménie est l'un des pays qui connaît le plus fort taux d'émigration au monde. Le pays est dépendant de l'aide humanitaire, notamment des livraisons de blé, de riz et de carburants.

L'Arménie est, après Israël, le deuxième plus grand bénéficiaire de l'aide américaine³⁷. Elle bénéficie aussi des sommes que les Arméniens émigrés envoient à leur famille. Les dons accordés par la diaspora représentent environ 500 millions de dollars par an, ou encore, selon d'autres estimations, plus de 50 millions de dollars par mois.

Malgré ces apports de capitaux, l'Arménie tire peu de revenus de ses activités de production. De tous les membres de la CEI, elle est le pays qui attire le moins d'investissements directs étrangers : ceux-ci ne représentent que 8,8% du PIB. Le montant des exportations ne s'élève qu'à 2,5% du PIB, alors que ce pourcentage est de l'ordre de 20% dans la plupart des pays en transition. L'Arménie importe quatre fois plus de biens et de services qu'elle n'en exporte.

L'économie arménienne demeure très fragile, et l'avenir économique du pays est incertain. Le contexte économique et politique actuel ne permet pas de suivre des stratégies à long terme. L'Arménie est frappée de trois fléaux : la faiblesse des investissements directs étrangers, l'étroitesse du marché, et les coûts de transport exorbitants. Ces trois fléaux ont une origine commune : l'enclavement naturel de l'Arménie, aggravé par un double embargo. La fermeture de la frontière avec l'Azerbaïdjan et la Turquie a un coût économique énorme et handicape très gravement le développement économique de l'Arménie.

A. Le coût de l'embargo

L'Arménie est éloignée des grands marchés de l'Europe, de l'Amérique du Nord, et de l'Asie du Sud-Est. L'accès au marché russe est limité par le relief montagneux ; de plus, les centres de consommation se trouvent au nord du pays.

Les marchés des pays voisins représentent les meilleurs débouchés pour la production arménienne. Le marché régional, de taille limitée à l'échelle mondiale, est loin d'être négligeable pour un pays tel que l'Arménie. Deux facteurs permettent de mesurer le coût de l'embargo : la fermeture de la frontière turque et azerbaïdjanaise accroît les coûts de transport et complique donc encore davantage les communications du pays avec le reste du monde et lui interdit l'accès au marché régional.

1. Le coût du transit par le territoire géorgien

D'après les professionnels du secteur des transports et de la logistique, en cas d'ouverture de la frontière turco-arménienne, le trafic de transit vers l'Arménie pourrait se déplacer en un mois du port de Poti vers les ports turcs de la mer Noire. Le trafic de containers devrait être le plus affecté, le transport général de cargo devrait continuer à se faire par Poti dans la mesure où le système ferroviaire turc ne pourrait en assurer efficacement le transport. En cas d'utilisation des ports turcs de la mer Noire, le coût du transport au sol devrait diminuer de 25%. Les économies réalisées s'élèveraient à 1,9 millions de dollars ou, dans l'hypothèse où un quart du trafic continuerait à s'effectuer par le port de Poti, à 1,4 millions de dollars. La perte des revenus de transit qui en résulterait pour la Géorgie serait de 5,6 et 7,4 millions de dollars, ce qui équivaldrait à une diminution de 16 à 20 % des excédents réalisés dans les services de cargo dans le balance de paiements.

2. L'importance du marché régional

Le marché régional est constitué de la Géorgie, de l'Azerbaïdjan, du nord-est de l'Iran et l'est et sud-est de l'Anatolie³⁸ : un marché de 50 millions de consommateurs qui représente un PIB de 100 milliards de dollars. En termes de PIB, l'est et le sud-est de l'Anatolie et le nord-est de l'Iran représentent le tiers du marché régional.

³⁷ Celle-ci étant calculé *per capita*.

³⁸ Cette région représente 9% du PIB de la Turquie, notons néanmoins que les produits pourront être facilement acheminés dans toute la Turquie, l'état du réseau routier turc permettra aux producteurs arméniens d'atteindre aisément le marché turc.

Or les embargos turc et azerbaïdjanais empêchent l'accès à 44% du marché régional : les marchés de l'est et du sud-est de l'Anatolie et de l'Azerbaïdjan sont fermés. Les embargos accroissent le coût d'accès aux 38% représentés notamment par le nord-est de l'Iran.³⁹ En effet, la fermeture des frontières avec la Turquie, l'Azerbaïdjan et le Nakhitchevan nuisent aux communications entre l'Arménie et l'Iran. La distance entre Erevan et Tabriz est de 350 km, la route qui traverse le territoire turc et le Nakhitchevan est devenue impraticable dans les années 90. La route empruntée est de 50% plus longue que la route traditionnelle et traverse un terrain plus difficile au relief accidenté. Par ailleurs, le réseau ferroviaire qui relie l'Iran et l'Arménie passe par le territoire du Nakhitchevan et est inutilisable.

Les difficultés d'acheminement des marchandises empêchent les flux d'échanges dans certains secteurs, notamment des matériaux de construction, de certains produits comme la viande, la farine ou le verre, qui nécessitent des conditions spéciales de transport.

Selon une étude préparée par le ministère de l'Industrie et du Commerce arménien, en cas de levée des deux embargos économiques, l'ouverture d'une seule liaison ferroviaire se traduirait par une croissance des exportations arméniennes de 25%, tandis que l'ouverture des quatre réseaux ferroviaires permettrait le doublement des exportations. Le gain potentiel pourrait être chiffré à 75-300 millions de dollars. L'ouverture de la frontière entre la Turquie et l'Arménie d'une part et l'Arménie et l'Azerbaïdjan d'autre part, permettrait aux exportations arméniennes de s'accroître de 62 millions de dollars et le PIB de l'Arménie serait multiplié par trois.

L'importance des coûts de transport, les frais de transit qui s'y associent, l'étroitesse du marché national doublée de la difficulté d'accéder au marché régional et mondial nuisent sérieusement à l'économie de l'Arménie et contraignent le développement du secteur privé. L'étroitesse du marché national ne peut justifier les investissements qui s'avèrent pourtant nécessaires pour la modernisation de l'appareil productif ; par ailleurs, les coûts de transport limitent les capacités d'exportation des producteurs arméniens.

Les douanes arméniennes

Le temps nécessaire pour le dédouanement des marchandises à l'entrée en Arménie représente un coût considérable. Les heures d'attente passées aux postes frontières lors de notre trajet depuis Erevan jusqu'à Istanbul en donne un aperçu : il nous a fallu patienter environ 4 heures ; l'attente parut d'autant plus longue que la remorque du bus était vide et que les passagers n'avaient presque rien à déclarer !

Le temps nécessaire pour le dédouanement d'un cargo depuis la Géorgie vers l'Arménie seraient de⁴⁰ :

- par la route : 35,2 heures sans gratification et 11,2 heures avec gratification ;
- par le train : 29,9 heures sans gratification et 25,9 heures avec gratification.

Les informations recueillies auprès des passagers du bus Aybaki confirment l'existence de longues heures d'attente. Il arrive fréquemment que le bus stationne presque deux jours au poste frontière lors du retour d'Istanbul. Par ailleurs, les droits de douane exigés paraissent exorbitants, surtout au regard du régime d'importation relativement libéral de l'Arménie. Les passagers d'un seul bus doivent fréquemment s'acquitter de 6 000 dollars pour faire dédouaner leurs marchandises.

Les commerçants qui travaillent dans l'import-export entre la Turquie et l'Arménie se plaignent également des tarifs douaniers : Un camion d'oranges achetées à Adana à 5 000 dollars est généralement taxé de 6 000 dollars à l'entrée sur le territoire arménien !

³⁹ Richard Beilock, *Armenia's Economic Dead End*, Working Paper, University of Florida <http://bear.cba.ufl.edu/centers/ciber/workingpapers/armenia1.pdf>

⁴⁰ Richard Beilock, *Armenia's Economic Dead End*, Working Paper, University of Florida. <http://bear.cba.ufl.edu/centers/ciber/workingpapers/armenia1.pdf>

B. Evaluation du coût économique des politiques régionales : perception du secteur privé arménien

Le développement de deux groupes privés constitués dès le début du programme de privatisation illustre les difficultés rencontrées par l'Arménie. Il s'agit de deux groupes de tailles très différentes, mais qui ont la caractéristique commune d'avoir des activités de production très variées.

1. *Armenian Business Corporation : ABC*

Le Président de l'entreprise s'est installé en Arménie à l'indépendance. Disposant d'un certain capital, il se porte acquéreur de quelques entreprises dont le programme économique prévoit la privatisation. Il décide de faire des acquisitions dans des secteurs très variés, reconnaît avoir voulu profiter de l'occasion où, sous la pression du Fond Monétaire International, le besoin de liquidités pousse le gouvernement arménien à "brader" certaines entreprises⁴¹. Or, très souvent, les entreprises achetées se révèlent être des cadeaux empoisonnés : beaucoup d'entreprises ont en effet des passifs cachés. Les difficultés du début sont d'autant plus difficiles à surmonter que le contexte régional est très défavorable aux stratégies de restructuration et de développement. Le groupe disposait de 600 associés, ils ne sont aujourd'hui plus que 6. Pourtant, le Président dit être prêt à ouvrir davantage le capital.

Le groupe ABC est présent dans différents secteurs d'activité, dont le secteur de l'énergie, de l'automobile, du textile et de l'agriculture. Le manque de capitaux n'a pas permis de réaliser les investissements nécessaires en vue de la modernisation de l'appareil productif, souvent obsolète. Par ailleurs, les usines ne fonctionnent qu'à 1 - 2 % de leur capacité de production. Ces usines approvisionnaient l'ensemble de l'Union soviétique. À l'indépendance, un énorme marché a donc été perdu. L'orientation vers de nouveaux marchés étaient rendue d'autant plus difficile que les coûts de transport réduisaient la compétitivité-

prix de la production. De surcroît, la qualité médiocre de celle-ci pouvait difficilement satisfaire une demande devenue bien plus exigeante.

La possibilité d'accès aux marchés régionaux, ainsi que la mise en place de formes de coopération régionale pourraient, selon le Président de l'ABC, accroître considérablement les perspectives de développement du groupe. Le secteur des véhicules à usage industriel et commercial en fournit la meilleure illustration. Le groupe ABC possède une usine de production de camions et poids-lourds. Le changement du contexte politique régional pourrait rendre possible la modernisation de l'appareil de production, de diminuer les coûts de revient, l'accès au marché régional permettant de réaliser des économies d'échelle. Le Président du groupe ABC prévoit, dans ce cas de figure, d'importer les pièces détachées de Turquie, l'objectif étant plus précisément de travailler avec Ford-Turquie et d'exporter la production vers le Turkménistan où il existe une forte demande. Le Président prévoit, par un système de clearing, de recevoir, en échange de ses véhicules, du gaz naturel turkmène. La réalisation de ce projet nécessite d'une part l'ouverture de la frontière turco-arménienne afin que les livraisons de pièces détachées puissent se faire à moindre coût, et d'autre part l'ouverture de la frontière azerbaïdjano-arménienne, dans la mesure où l'accès au marché turkmène passe par l'Azerbaïdjan.

Le Président du groupe ABC est d'avis que l'établissement de joint-ventures avec des firmes turques faciliterait la modernisation du secteur productif arménien.

2. *Sil Group*

SIL GROUP occupe une place primordiale dans l'économie de l'Arménie. Soukiassian's International Limited, entreprise familiale structurée en tant que holding, est présente dans des secteurs d'activité très variés. Le chiffre d'affaires mensuel de l'entreprise est estimé à plusieurs millions de dollars, et le nombre d'employés s'élève à 7 000 personnes.

⁴¹ "Je suis venu en Arménie car il y avait des opportunités au moment de la privatisation des entreprises d'État. On pouvait acheter à un million de dollars ce qui valait dix millions de dollars," souligne le Président de la société ABC.

La famille Soukiassian ouvre une station service en 1989, l'entreprise se lance dès les premières années de la Perestroïka dans la commercialisation de pièces détachées pour voitures. Le groupe se structure lors du processus de privatisation. Il fait l'acquisition de plusieurs usines et débute ses activités de production. Le groupe est composé actuellement de 25 entreprises et de 8 usines.

La production industrielle est très diversifiée : SIL GROUP est présent dans le secteur du bâtiment (notamment dans le domaine de la construction de complexes commerciaux et hôteliers), dans le secteur de la production de meubles, de plastique, de carton, de farine, de pâtes alimentaires, de produits pharmaceutiques, d'eau minérale et de boissons alcoolisées. Il a aussi développé un pôle de services : il est présent dans le domaine de la restauration, dans le secteur bancaire et possède des maisons de jeux.

Le groupe est présent dans de nombreuses activités commerciales. Une partie des revenus qui proviennent des activités commerciales sont investis dans la production industrielle. SIL GROUP effectue la vente en gros et au détail des denrées alimentaires qu'il importe. Le groupe a mis en place une chaîne de distribution qu'il est en train de perfectionner. Par ailleurs, il assure la représentation de grandes marques étrangères. Il est le distributeur officiel de Procter & Gamble, de Londa et de Sara Lee, et le représentant de marques comme Daewoo, Mitsubishi, Philip Morris, Adidas. Le développement des liens avec l'étranger occupe une place cruciale dans la stratégie du groupe. Cette recherche de la dimension internationale guide non seulement la stratégie commerciale mais également les stratégies d'investissement et de production. Dans le secteur industriel, SIL GROUP possède généralement 51 % des usines acquises lors des opérations de privatisation, le reste du capital étant détenu par une firme étrangère. La plupart des usines et des entreprises du groupe sont des joint-ventures. La coopération avec un partenaire étranger constitue une priorité dans la stratégie de SIL GROUP. Par ailleurs, le groupe possède une société de commerce internationale, SIL Trading, établie à Dubaï dans les Émirats-Arabes-Unis.

Cette stratégie de diversification s'explique par l'étroitesse du marché. Les dirigeants de l'entreprise expliquent le succès du groupe par l'efficacité de la gestion : le pôle productif a été constitué par les achats effectués lors des privatisations, l'afflux de capital et de savoir-faire étranger, par le biais de l'établissement de joint-ventures, a permis de moderniser les usines de la période soviétique. SIL GROUP a développé des partenariats en Italie, en France, en Autriche, dans les Émirats-Arabes-Unis et aux États-Unis. Ces partenariats permettent notamment d'assurer le transfert de technologie et l'importation des nouvelles méthodes de gestion et de marketing.

Convaincre les partenaires étrangers d'investir en Arménie et de produire sur place est une tâche ardue. Les rapports personnels et les réseaux de la diaspora arménienne sont à cet égard d'un grand secours.

Les activités d'importation occupaient une place très importante à l'époque de la mise en place du groupe. L'achat d'entreprises et d'usines et l'établissement de joint-ventures a constitué une deuxième étape. Le groupe veut dans l'avenir privilégier ses activités de production. Dans une telle perspective, la question des débouchés se pose avec acuité. Le groupe veut mettre en place un réseau de distribution efficace capable d'assurer la commercialisation de la production. Mais il se heurte à un obstacle majeur : l'enclavement naturel du pays, aggravé par le contexte politique régional. La fermeture des frontières avec la Turquie et l'Azerbaïdjan entravent la stratégie de développement du groupe, le coût du transport étant parfois susceptible d'excéder le coût de revient du produit.

Dans les conditions actuelles, les produits exportables affichent, potentiellement, une bonne compétitivité-qualité et font appel à des matières premières bon marché. L'eau minérale, ainsi que les boissons gazeuses, ont non seulement des prix de revient bas mais également une bonne compétitivité-qualité. Les pneus, le cuivre, ou encore des produits agricoles comme les abricots et les raisins peuvent également être exportés. Toutefois, les coûts de transport nuisent à la compétitivité de ces produits sur les marchés d'exportation.

Relations avec la Turquie

SIL GROUP entretient d'étroites relations avec la Turquie. La Turquie a été tout d'abord un marché d'approvisionnement en matières premières. SIL GROUP a surtout importé de la Turquie du bois, de l'aluminium et d'autres matériaux de construction. SIL GROUP assure la représentation des filiales de certaines firmes étrangères implantées en Turquie. SIL GROUP assure la distribution et la commercialisation de leur production. Il s'agit notamment de firmes produisant des produits de consommation courante et des produits ménagers. Les produits sont acheminés en Arménie par la route géorgienne.

Les voies de communication les plus importantes au regard de la stratégie de développement de SIL GROUP passent par la Turquie et l'Azerbaïdjan. La Turquie est perçue comme un marché important pour la production du groupe. Par ailleurs, la liaison turque offre l'accès au marché européen. L'Azerbaïdjan

constitue une route d'accès vers le Turkménistan. Le marché iranien n'est pas considéré comme un marché prioritaire pour le groupe. Le niveau de protection du marché iranien en rend l'accès peu intéressant.

L'évaluation du coût de l'embargo à travers l'examen de la situation de SIL GROUP permet de mettre en lumière les contraintes qui pèsent sur les stratégies de développement des entreprises dont l'activité est déterminante pour l'avenir de l'économie nationale arménienne. SIL GROUP est un cas de réussite. Ses activités commerciales et de production ont un grand impact sur la vie économique du pays. Le développement des liens commerciaux et la mise en place de partenariats avec l'étranger constituent l'axe stratégique prioritaire du groupe. Le coût des difficultés de communication avec les pays du proche voisinage sont donc à évaluer également en termes d'opportunités inexploitées.

Les entreprises de Sil Group

Masis Gofrotara

L'usine de boîtes de carton fondée en 1969 répondait à la demande provenant du Caucase, de la Russie et du Moyen-Orient. Au moment de son achat en 1995, elle ne fonctionnait qu'à 8% de ses capacités de production. En 1997, la firme est devenue une joint-venture en s'associant à l'entreprise Harwal Ltd. des Émirats-Arabs-Unis. L'introduction de nouvelles technologies permet à l'usine de produire du papier sanitaire.

Yerevan Polyplast

L'usine a été achetée en 1996. Spécialisée dans la production d'objets en plastique, l'entreprise est leader sur le secteur en Arménie. Lors de son achat, elle était désaffectée depuis 5 ans. Cette entreprise conjointe Harwal-SIL produit des tuyaux, des tapis de voiture, ainsi que divers ustensiles. La matière première est importée des Émirats. La direction projette de produire du linoléum et du vinyle.

Bjini - eau minérale

L'usine de Bjini a été privatisée en 1995. L'entreprise est administrée à parts égales par

SIL GROUP et le groupe Castel-BGI. Actuellement, l'usine produit avec l'aide de Castel-BGI de l'eau minérale et gazeuse qui est exportée dans les pays de la CEI, en Arabie Saoudite et au Moyen-Orient.

ARM-ITAL

La société Arm-Ital de Sevan a été achetée en 1997. L'usine importe du blé européen, produit de la farine et des pâtes alimentaires avec la technologie italienne.

Norchine

SIL GROUP est propriétaire de la société de construction Norchine qui vient de terminer la construction du complexe commercial Sil Plaza et d'un hôtel.

Restauration

Le groupe possède 3 restaurants et 5 cafés plein air.

Armeconobank

Il s'agit d'une des plus importantes banques de l'Arménie. Celle-ci possède un réseau de 21 agences en Arménie, et travaille avec les plus grandes banques du monde.

5. L'enjeu de l'ouverture de la frontière : le cas de la Turquie

L'ouverture de la frontière turco-arménienne est une question vitale pour l'Arménie. Le cloisonnement naturel s'y double d'un cloisonnement politique : les difficultés de communication avec le reste du monde accroissent considérablement les coûts de transport. Par ailleurs, la petite taille du marché arménien et l'impossibilité de raisonner à l'échelle régionale dissuadent les investisseurs potentiels. En revanche, l'ouverture de la frontière et l'accès au marché arménien apparaît comme une question secondaire pour l'économie turque. Au niveau national, le développement des relations économiques avec l'Arménie ne peut être perçu comme un axe prioritaire.

Vu d'Ankara, le coût économique de la perpétuation de la situation actuelle paraît négligeable au regard des gains politiques escomptés : gagner l'Arménie en prenant le risque de perdre l'Azerbaïdjan n'est pas perçu comme un calcul raisonnable. Une phrase de l'ancien Président de la République de Turquie résume l'approche qui, bien qu'ayant été nuancée, continue à prévaloir à Ankara. M. Demirel avait pris l'habitude de répondre à ceux qui lui faisaient état de leur désir de commercer avec l'Arménie que "la Turquie ne pouvait pas prendre le risque de mécontenter ses frères azéris pour permettre à quelques personnes de gagner deux ou trois sous". Cette phrase est, en général, très sévèrement critiquée dans les régions frontalières turques.

Il existe néanmoins une approche qui privilégie davantage la logique économique. La Chambre de Commerce d'Istanbul⁴² s'intéresse depuis plusieurs années à l'Arménie. En 1998, plusieurs entrepreneurs membres de la Chambre de Commerce avaient pris l'initiative d'organiser une exposition des produits turcs à Erevan. Une hausse de la tension dans les relations bilatérales n'avait pas permis l'aboutissement du projet.

L'Association des Industriels et des Hommes d'Affaires de Turquie, le TÜSIAD⁴³, se dit favorable au développement des relations économiques et commerciales avec l'Arménie. Le TÜSIAD essaye de promouvoir les liens avec le secteur privé arménien : une délégation d'hommes d'affaires membres de l'Union des Industriels et des Hommes d'Affaires de l'Arménie, UMBA, devrait se rendre à Istanbul en 2002 sur l'invitation du TÜSIAD. À cette occasion, une rencontre entre les membres de l'UMBA et les hommes d'affaires anatoliens est prévue à Kayseri.

Par ailleurs, les Unions des Exportateurs⁴⁴, structures officielles qui dépendent du Secrétariat d'État au Commerce Extérieur, critiquent ouvertement la politique suivie envers l'Arménie. La fermeture de la frontière, qui équivaut à une décision d'embargo, n'a, selon les responsables des Unions des Exportateurs des régions visitées⁴⁵, aucune efficacité politique. Cette mesure n'a pour seul effet que de limiter les capacités d'exportation des petites et moyennes entreprises turques implantées dans les régions éloignées du centre économique et, par ailleurs, en augmentant le coût des produits importés, de pénaliser les consommateurs arméniens. L'Arménie continue à entretenir des liens commerciaux avec le reste du monde. Comme nous l'avons vu précédemment, les hommes d'affaires turcs et arméniens, à travers des stratégies de contournement de l'embargo, ont réussi à tisser des liens commerciaux. Les responsables des Unions des Exportateurs supposent que le coût de l'embargo contribue à entretenir un courant anti-turc en Arménie.

Si les hommes d'affaires et certains ministères économiques s'opposent à la ligne officielle et tentent d'entreprendre des actions d'ouverture et de rapprochement avec l'Arménie, ils ne mènent pas des actions communes. Le Conseil pour le développement des relations économiques turco-arméniennes, qui tente de faire entendre sa voix, ne peut compter sur le soutien des institutions et associations économiques centrales. Nous tenterons de cerner les

⁴² *İstanbul Ticaret Odası.*

⁴³ *Türkiye Sanayiciler ve İşadamları Derneği.*

⁴⁴ *İhracatçılar Birlikleri.*

⁴⁵ Nos conclusions s'appuient essentiellement sur les entretiens effectués à Trabzon.

enjeux pour la Turquie de l'ouverture de la frontière à travers trois exemples. Les études effectuées à Kars, Iğdır et Trabzon permettent, en intégrant des données régionales, de cerner les gains économiques que la Turquie peut réaliser en cas d'ouverture de la frontière.

L'enjeu de l'ouverture de la frontière

Les relations avec la région et le degré d'éloignement du centre déterminent le rapport à la frontière. L'approche développée au niveau national rentre souvent en contradiction avec la perception de ceux qui résident dans les régions frontalières. L'ouverture de la frontière et l'établissement de relations commerciales directes avec l'Arménie constituent une priorité pour les villes de Kars, Iğdır et Trabzon.

Rares sont ceux qui défendent la thèse inverse. Ceux qui ne perçoivent pas l'ouverture de la frontière comme une priorité raisonnent dans un cadre national : l'origine du retard économique de la région s'explique à leurs yeux par le désintérêt des décideurs économiques et politiques. Ils estiment que "focaliser sur la question de l'ouverture de la frontière" relève du dérisoire, la priorité devant être accordée à l'élaboration d'un projet de développement. Certains, en poussant le raisonnement jusqu'au bout, affirment que l'ouverture de la frontière accroîtrait l'isolement par rapport au centre.

D'autres mettent en avant des arguments sécuritaires. Ceux qui résident dans des villes à forte population azérie, ou accueillant des voyageurs azéris en grand nombre⁴⁶, craignent une confrontation entre populations azéries et populations arméniennes. Selon ces derniers, la ville encourt le risque de se transformer en champ de bataille. Les opposants à l'ouverture de la frontière ne représentent qu'une infime minorité. Ils sont sévèrement critiqués par la majorité et accusés de ne pas "savoir profiter des occasions", et d'être "des individus paresseux, incapables de discerner les éventuelles opportunités".

Pourquoi l'ouverture de la frontière ?

La volonté de "commercer avec tout le monde" en constitue le motif principal. Les entrepreneurs et les commerçants qui résident dans les villes frontalières y voient un gain immédiat, l'objectif est d'écouler la marchandise à Erevan et de vendre aux consommateurs arméniens venus s'approvisionner dans la ville. Selon les personnes interrogées, l'ouverture, voire la suppression de la frontière, se justifie en termes de rationalité économique. "À l'heure de la globalisation", les frontières auraient un coût économique et constitueraient une aberration en termes politiques. La frontière ne constituerait pas une protection : "les frontières n'ont jamais protégé contre quoi que soit." L'accent est mis sur l'existence "d'autres moyens de surveiller ce qui se passe de l'autre côté de la frontière".

L'argument sécuritaire porte d'autant moins que la population de la région ne parvient pas à clairement discerner les menaces potentielles : elle est d'avis que "la Turquie peut très facilement conquérir l'Arménie".

Si les personnes interrogées estiment que "les guerres de conquête sont d'un autre temps, appartiennent à un passé révolu", elles ne manquent pas d'ajouter que l'ouverture de la frontière modifierait le rapport des forces en faveur de la Turquie. Un responsable de la Chambre de Commerce d'Iğdır propose une ouverture temporaire de la frontière : il s'agirait d'ouvrir la frontière pour une durée déterminée, l'objectif étant d'accroître la dépendance de l'Arménie vis-à-vis de la Turquie.

À la recherche du gain économique et à la conviction qu'aucune considération sécuritaire ne justifie la fermeture de la frontière s'ajoutent la volonté de tisser des liens avec "ceux qui sont de l'autre côté". Le désir de communiquer avec les voisins est d'autant plus grand que certaines familles de la région sont originaires de villages situés actuellement en Arménie.

La ville de Kars est à une vingtaine de kilomètres du poste frontière Doğu Kapı. Le village frontalier d'Akyaka, qui abrite le dernier arrêt de l'Orient-Express qui traverse toute l'Anato-

⁴⁶ D'après les données collectées auprès de la préfecture d'Iğdır, environ 100 000 Azéris du Nakhitchevan se rendaient quotidiennement à Iğdır dans la seconde moitié des années 90.

lie, côtoie un village arménien. De même, sur la route qui relie Kars à Iğdır, au niveau de Digor, la rivière Arpaçay sépare les villages turcs et arméniens. Au niveau de la frontière, rencontres et entraide entre villages arméniens et turcs étaient chose courante : les villageois arméniens avaient l'habitude de se mobiliser, même de nuit, pour ramener du côté turc les animaux domestiques qui franchissaient la frontière.

La ville d'Iğdır est située à une demi-heure en voiture d'Erevan. La route qui mène au poste frontière avec le Nakhitchevan, Dilucu, longe Erevan. La capitale arménienne exerce une forte attraction sur les habitants d'Iğdır. Les lumières d'Erevan les a longtemps fascinés, comme en attestent les propos recueillis à proximité de la frontière.

Erevan vue d'Iğdır

- “À l'époque soviétique, l'éclairage du côté arménien était très bon, l'électrification des campagnes étaient bien avancées. Nous profitons des lumières arméniennes pour labourer nos champs”.
- “Quand on vient en voiture d'Ankara, après un tournant, on aperçoit les lumières d'une ville. Généralement les gens pensent qu'il s'agit d'Iğdır, mais c'est en fait Erevan ! Et à l'époque de l'URSS, l'éclairage était meilleur.”

La fermeture de la frontière est perçue essentiellement comme une restriction de

la liberté de mouvement : “à l'heure de la globalisation et à l'âge de la communication” une telle restriction ne fait pas de sens, et est considérée comme “inhumaine”.

- “C'est totalement absurde de restreindre la liberté de mouvement des gens. Si on en a envie, on devrait pouvoir aller et passer quelque temps en Arménie !”
- “C'est triste de ne pas pouvoir aller de l'autre côté de la frontière, et surtout pour les Arméniens, de contempler le Mont Ararat sans pouvoir s'y rendre !”

A. L'ouverture de la frontière turco-arménienne et les enjeux pour la ville de Trabzon

Le développement de Trabzon est étroitement lié aux activités du port. La construction

du port actuel remonte à 1905. Mais dès le XIX^e siècle, le développement des activités portuaires transforme la ville en un important centre commercial.

Le port de Trabzon au XIX^e siècle

Trabzon bénéficie de la libéralisation régionale et internationale du commerce extérieur mise en œuvre au sein de l'Empire Ottoman à partir du XVIII^e siècle. L'accord de Küçük Kaynarca signé après la défaite de l'Empire ottoman face à la Russie met fin au monopole ottoman sur le commerce et sur le transport maritime en mer Noire. Les bateaux russes obtiennent le droit de naviguer en toute liberté en mer Noire. Progressivement, les privilèges accordés à la Russie sont étendus à l'ensemble des États européens. La liberté de navigation dans les eaux de la mer Noire est accordée en 1784 à l'Autriche, en 1799 à

l'Angleterre et en 1802 à la France. La fin de ce monopole a un impact considérable sur l'économie de l'Empire Ottoman. Les commerçants musulmans voient leurs revenus diminuer au profit des commerçants grecs installés dans les villes côtières russes.

L'ouverture de la mer Noire au commerce international entraîne une modification des voies commerciales entre l'Iran et l'Empire ottoman. Les commerçants iraniens, qui auparavant accompagnaient leurs caravanes jusqu'à leur destination, commencent à travailler en tant qu'intermédiaires auprès des grands commerçants d'Istanbul et à recourir aux services

des Arméniens de Trabzon ou de Tabriz. La diminution des coûts permet au transport par voie maritime de concurrencer le transport par caravanes. La route commerciale utilisée par les Anglais reliant Istanbul à Tabriz via Trabzon devient plus compétitive que la route russe traversant le Caucase ; ce qui amène l'Iran à changer de sources d'approvisionnement. C'est à partir de cette date-là que la Russie commence à s'intéresser au statut de la population arménienne de Trabzon et de Tabriz.

L'accès des navires européens à la mer Noire et le développement de la liaison avec l'Iran transforment Trabzon en un centre commercial. Trabzon devient un centre à l'est pour Kars, au sud pour Diyarbakır et Malatya, à l'ouest pour Tokat. Son port dessert celui d'Erzurum, Tabriz et Téhéran. Dorénavant, les produits industriels européens arrivent à Trabzon et sont acheminés par la route Trabzon - Erzurum - Tabriz vers les provinces orientales de l'Empire ottoman et vers l'Iran, tandis que les produits iraniens sont transportés depuis Trabzon à Istanbul ou à Izmir.

Le consulat russe ouvert en 1805 est le premier consulat établi à Trabzon. Les guerres du début du siècle entre la Russie et l'Empire Ottoman affectent négativement le commerce.

Le commerce entre l'Angleterre et l'Iran qui commence à transiter par Trabzon est à l'origine du dynamisme commercial de la ville. Le port doit beaucoup aux initiatives prises par certains consuls et entrepreneurs britanniques. Le consul-adjoint d'Erzurum Henry Sutter, ainsi que le premier secrétaire britannique Henry Willock insistent auprès de Castlereagh pour l'établissement d'une liaison directe entre Trabzon et l'Angleterre. Dès 1812, Sir Gore Ouseley tente de convaincre la East India Company des avantages du passage par Trabzon. Le commerce des produits textiles entre l'Angleterre, Erzurum, l'Iran du nord et l'Arménie, effectué par James Brant et son associé d'origine arménienne de Tabriz, Sittik Han, contribue au développement du port.

L'accord d'Edirne signé en 1829 entre l'Empire ottoman et la Russie marque le début de la libéralisation de la navigation et du commerce par les Dardanelles et le Bosphore. Les

privileges accordés à la Russie sont rapidement étendus aux autres États européens. Cette libéralisation est à l'origine du développement des échanges commerciaux.

Le commerce entre l'Europe et l'Iran transitant par la mer Noire utilisait traditionnellement le port de Succhumi. Un décret du Tsar, en date du 8 octobre 1821, avait mis en place de tarifs douaniers avantageux dans les provinces russes du Sud-Caucase. Les produits en provenance de l'Europe arrivaient à Odessa, étaient acheminés par voie maritime jusqu'à Succhumi, puis envoyés vers Tblissi ou Erevan. Les commerçants arméniens établis à Leipzig contrôlaient entièrement ce commerce. Le régime d'importation libéral en vigueur au Sud-Caucase est aboli en 1832 dans le but de soutenir les producteurs locaux. C'est à partir de cette date que l'option sud reliant Trabzon-Erzurum-Tabriz commence à gagner de l'importance.

70 à 80 % des produits à destination de l'Iran provenaient de l'Angleterre : il s'agissait essentiellement de produits textiles et de sucre. En 1836, la valeur des marchandises transportées par les navires anglais vers l'Iran représente le double de la valeur des marchandises transportées par les navires russes. Dès 1840, la domination de l'Empire Ottoman sur la navigation en mer Noire prend fin.

L'activité commerciale de Trabzon connaît un nouvel essor dans la seconde moitié du XIX^e siècle. La guerre de Crimée constitue à cet égard le principal facteur. Trabzon et sa proche région se trouvent en dehors de la zone du conflit. L'approvisionnement des troupes alliées en munitions se fait par le port de Trabzon. Par ailleurs, malgré l'embargo en vigueur, le commerce entre l'Angleterre et les provinces du Sud-Caucase n'a pas cessé : il emprunte dorénavant l'itinéraire Trabzon-Tabriz, les marchandises sont acheminés ensuite de l'Iran vers le Caucase. Les accords commerciaux signés entre la Sublime Porte et les États européens et les États-Unis en 1861 et 1862 permettent de libéraliser encore davantage les échanges. Pourtant, le volume des activités commerciales n'atteindra plus jamais les niveaux des années de la guerre de Crimée.

L'ouverture du Canal de Suez en 1869 établit une plus courte liaison avec les Indes, et raccourcit les liaisons maritimes entre l'Europe et le Golfe Persique. La route de Trabzon perd de son attrait, la France et l'Angleterre optent pour la voie qui passe par le Golfe Persique, Bagdad, Kirmanchah.

L'achèvement de la construction en 1872 du réseau ferroviaire entre Poti et Tbilissi permet à la Russie de faire transiter par son territoire le commerce des pays européens. Les tarifs avantageux proposés aux commerçants iraniens permettent de faire dévier sur Poti le commerce entre l'Iran et l'Europe.

Source : Çağlar Keyder, Eyüp Özveren, Donald Quartaert, *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri*, Türkiye Araştırmaları Tarih Vakfı, İstanbul, 1994.

Les travaux entrepris sous la République, permettent en 1954 au port de Trabzon d'accroître considérablement sa capacité. L'augmentation du volume d'activité nécessite à la fin des années 70 de nouveaux travaux d'agrandissement. Le port s'étend sur 320 hectares et est doté de quais de 1525 mètres de longueur. Trabzon est le plus important port de la région de l'est de la mer Noire en Turquie. 15 navires peuvent y être chargés et déchargés simultanément, 500 mille tonnes de marchandises peuvent y être stockés, et il est en activité 24 heures sur 24.

Le port de Trabzon ne dispose pas d'un hinterland suffisamment développé et pâtit de son éloignement des centres de production et du sous-développement des infrastructures le long du littoral et dans l'est de l'Anatolie.

La privatisation du port est à l'ordre du jour depuis 1993. La concession d'une durée de 49 ans doit confier l'exploitation du port au secteur privé. Les trois appels d'offres réalisés à ce jour étant restés sans résultat, un nouvel appel est envisagé.

Au début du XX^e siècle, Trabzon était un important centre commercial et abritait 25 représentations consulaires. En 1917, la révolution bolchévique a condamné la ville à l'isolement. Les activités commerciales ont connu un regain d'activité vers la fin des années 70 : Trabzon devient le port de l'Iran, les marchandises en transit vers ce pays y sont déchargées. Les hostilités avec l'Irak ne permettent pas à l'Iran d'utiliser les ports du golfe persique. Le volume du commerce de transit avec l'Iran connaît un déclin après la seconde moitié des années 80. L'ouverture, en 1989, du poste frontière Sarp-Batoumi constitue une nouvelle étape importante. En effet, à la fin des années

80, Trabzon n'entretenait des relations qu'avec les ports turcs de la région de la mer Noire ; il se situait sur l'axe Giresun, Ordu, Gümüşhane, Rize, Artvin. Avant l'ouverture du poste frontière, on ne comptait que trois entreprises tournées vers l'exportation. Ce chiffre a atteint 400 vers 1995. Actuellement, plus de 3000 hommes d'affaires turcs sont installés en Géorgie, principalement à Succhumi. Plusieurs travaillent en collaboration avec des entrepreneurs russes ou géorgiens. L'ouverture des voies de communication avec la Communauté des États Indépendants a transformé Trabzon en un centre commercial. Au début des années 90, une majorité des personnes originaires des pays de la CEI qui traversent le poste frontière Sarp-Batoumi se rendent à Trabzon. En 1995, ils sont plus de 500 000. Des liaisons aériennes et maritimes permettent dès 1990 le transport des passagers entre les pays de la CEI et Trabzon. Le commerce constitue la principale raison des déplacements. En effet, le dynamisme des activités commerciales est à l'origine de l'essor du secteur tertiaire. Dans les années 90, le volume du commerce à la valise réalisé en Turquie est estimé entre 10 et 12 millions de dollars par an. La part de Trabzon dans ce total s'élèverait à 3 ou 4 millions de dollars. Actuellement, le volume du commerce à la valise réalisé dans la région de la mer Noire représenterait un cinquième du total estimé à 5 millions de dollars.

Le commerce frontalier et côtier au début des années 90 contribue également au dynamisme commercial de la ville. L'ouverture de la zone industrielle date de 1996 ; le port de Trabzon est doté d'une zone franche.

Ce dynamisme connaît un net ralentissement vers la fin des années 90. Les crises russes de 1996 et de 1998 affectent gravement

Trabzon. Le nombre d'entreprises exportatrices qui atteignait 450 n'est que de 136 en l'an 2000. Il n'existe qu'une seule entreprise exportant pour plus de 50 millions de dollars. Mais Trabzon compte néanmoins 16 entreprises dont le montant des exportations dépasse un million de dollars.

91% des exportations sont constituées de produits agricoles, 8,7% de produits industriels et 0,3% de produits miniers. Les produits exportés proviennent des régions de l'Égée, de Marmara ou de la Méditerranée. Les pays de l'UE et de la CEI constituent les principaux partenaires commerciaux. En l'an 2000, le volume des exportations vers la Russie s'élevait à 36 millions de dollars, les exportations vers la France à 30 millions de dollars, ceux vers l'Allemagne à 19 millions de dollars.⁴⁷

Toutefois, les exportations vers la Russie, l'Azerbaïdjan et la Géorgie réalisées depuis Trabzon ne représentent respectivement que 4,8%, 0,6% et 3,3% de l'ensemble des exportations turques vers ces pays. Le port de Trabzon, bien que privilégié par son emplacement géographique, ne constitue pas pour autant un point de passage obligatoire. Les responsables politiques locaux, ainsi que la classe des entrepreneurs qui ont développé une vision régionale, tentent de se mobiliser pour intégrer le port de Trabzon dans les itinéraires commerciaux qui relient l'Europe à l'Asie Centrale, et la CEI au Moyen-Orient. Le développement des liaisons avec l'Iran et l'Arménie constitue un élément primordial dans la stratégie régionale de la ville : il s'agit de permettre à Trabzon de devenir à nouveau un port de transit et au territoire de l'Anatolie orientale de retrouver son rôle de carrefour où se croisent les voies commerciales nord-sud et est-ouest.

Devenir la porte de sortie de l'Iran

Le commerce de transit entre Trabzon et l'Iran atteint un volume de 2 milliards de dollars dans les années 80. Les marchandises à destination de l'Iran sont déchargées à Trabzon et acheminées par la route vers l'Iran. Ce commerce de transit constitue l'essentiel de l'activité du port. Mais l'Iran souhaite que les camions

immatriculés en Iran se voient octroyer un quota et puissent eux aussi assurer le transport des marchandises déchargées à Trabzon. Le refus de la Turquie de répondre favorablement à cette demande amène l'Iran à opter pour d'autres voies d'acheminement. Actuellement, le volume de transit entre l'Iran et Trabzon ne s'élève plus qu'à un milliards de dollars dont 650 millions sont des produits pétroliers en provenance de l'Iran, 300 millions des produits importés par l'Iran et 40 millions des produits exportés depuis l'Iran vers la Turquie.

Les responsables politiques ainsi que les hommes d'affaires locaux accordent une importance stratégique à l'Iran : la Chambre de Commerce de Trabzon assure la coordination des initiatives visant à accroître le volume du commerce de transit vers l'Iran. Le degré de proximité avec la ville de Trabzon et la Fédération de Russie ou la Géorgie est la conséquence logique de l'ouverture en 1989 du poste frontière Sarp-Batoumi. L'Iran maintient sa présence dans la stratégie régionale définie par la ville. De nombreux hommes d'affaires de Trabzon connaissent le marché iranien. Les contacts établis dans le passé n'ont pas été rompus : hommes d'affaires et responsables locaux essaient de les consolider. Les rencontres au niveau des municipalités, des préfectures ou encore des chambres de commerce sont fréquentes. Il existe un consulat iranien à Trabzon. Au mois de mai 2001, le préfet de Trabzon s'est rendu en compagnie d'une délégation d'hommes d'affaires à Tabriz, et la ville de Trabzon a accueilli au mois de juin 2001 plus de 300 hommes d'affaires iraniens à l'occasion de l'exposition des produits iraniens qui s'y est tenue. L'objectif de la ville de Trabzon est de développer les contacts tout particulièrement avec la région de l'Azerbaïdjan du nord-est. La consolidation de l'axe Trabzon - Tabriz est prioritaire, de même qu'il existe des accords de coopération avec la province du Gilan. Par ailleurs, la liaison entre le port de Trabzon et celui d'Enzeri situé sur la mer Caspienne est perçue comme cruciale pour le fonctionnement d'un corridor Europe - Asie, et Nord - Sud. Or, le fonctionnement d'un tel corridor ne peut se concevoir sans l'ouverture de la frontière turco-arménienne.

⁴⁷ Les données proviennent des études réalisées par l'Union des Exportateurs de Trabzon pour le Secrétariat au Commerce Extérieur.

La liaison arménienne

La stratégie régionale développée à Trabzon inclut l'Arménie. L'avenir du port de Trabzon dépend autant du développement du commerce de transit avec l'Iran que de l'ouverture de la frontière turco-arménienne. La Chambre de Commerce de Trabzon, établie en 1874⁴⁸, contribue au développement d'une vision régionale tous azimuts : les calculs et les raisonnements intègrent aussi bien la Fédération de Russie que la Géorgie, l'Iran ou l'Arménie.

Les contacts entre l'Arménie et Trabzon ont été établis dans la première moitié des années 90. Pour plusieurs hommes d'affaires de la ville, l'Arménie est un terrain connu. La majorité des entrepreneurs travaillant en Arménie sont originaires de la région de la mer Noire, et tout particulièrement de Trabzon. Le secteur des transport et de la logistique est dominé par les entrepreneurs de Trabzon. Du fait de la fermeture de la frontière turco-arménienne, c'est la région de la mer Noire qui assure la liaison de la Turquie avec le Caucase : la voie d'accès au Caucase, qui passe nécessairement par le territoire géorgien, accentue l'importance de la route de la mer Noire. Ce constat pousse même les autres régions, qui pâtissent de la fermeture des postes frontières de Doğu Kapi et d'Alican Kapi, à dénoncer les activités du lobby de la mer Noire. À les en croire, les responsables locaux et les entrepreneurs auraient milité pour la fermeture de la frontière : l'embargo contre l'Arménie est perçu comme servant les intérêts de la région de la mer Noire au détriment de la région de l'Anatolie de l'est. Les observations et les entretiens effectués à Trabzon ne permettent pas de corroborer cette façon de voir. Certains transporteurs et commerçants de Trabzon reconnaissent volontiers que s'ils se sont orientés vers le marché arménien, c'est parce que l'obligation de transit à travers la Géorgie les plaçait en bonne position et limitait la concurrence. Mais, dans le même temps, la question de l'ouverture de la frontière et de la suppression de l'embargo qui frappe l'Arménie sont perçus comme un réel enjeu pour la ville de Trabzon. Aussi étroites que puissent être

leurs relations avec la Géorgie, les hommes d'affaires de Trabzon dénoncent les pratiques en vigueur dans ce pays. Les exportateurs de Trabzon souffrent des droits de passage exorbitants, de l'absence de régulations. D'étroites relations économiques existent entre Trabzon et la Géorgie. De nombreux hommes d'affaires de Trabzon sont installés dans les villes géorgiennes : à la proximité géographique s'ajoute une proximité culturelle, notamment avec la population laze dont la langue présente de grandes similitudes avec le géorgien. Pourtant, la Géorgie est perçue comme un rival : le développement des ports géorgiens effrayent les entrepreneurs et les responsables politiques de Trabzon. Que la Géorgie devienne un pays de transit, le lieu de passage du corridor est-ouest, et que Poti s'impose comme un port d'envergure régionale sont appréhendés comme une menace. Les entrepreneurs de Trabzon sont convaincus que le port n'est déjà plus en mesure de concurrencer Poti. Seul le changement du contexte régional, notamment l'ouverture de la frontière turco-arménienne, pourrait donner des atouts au port et à la ville de Trabzon. Le développement de Trabzon dépend de l'utilisation du territoire de l'Anatolie en tant que territoire de transit tant pour les liaisons nord-sud que pour les connections est-ouest. L'Arménie est la porte d'accès de la Turquie au Caucase et à l'Asie centrale.

Devenir un port de transit pour l'Arménie

Poti constitue actuellement l'unique porte de sortie pour l'Arménie. Le transport des marchandises entre l'Arménie et Poti représente, comme nous l'avons vu précédemment, un coût considérable pour l'économie de l'Arménie. En cas d'ouverture de la frontière, une grande partie du commerce de transit pourrait être orientée vers le port de Trabzon. Selon les professionnels du secteur des transports et de la logistique, cette réorientation pourrait se faire en un mois. Les gains pour Trabzon s'élèveraient annuellement à 300 millions de dollars⁴⁹. Trabzon, ne disposant pas d'une

⁴⁸ La Chambre de Commerce de Trabzon a été fondée peu après celle d'Istanbul.

⁴⁹ Selon les estimations de la firme de logistique Lyonel A. Makzume.

liaison ferroviaire, ne serait certes pas en mesure d'attirer tout le commerce de transit. Les transporteurs de Trabzon sont en mesure d'assurer l'acheminement des marchandises en transit vers l'Arménie : le parc de camions et de poids lourds est en effet sous-utilisé depuis le déclin du commerce de transit avec l'Iran. Le réseau routier Trabzon-Erzurum-Iğdır-Erevan sera l'itinéraire privilégié par les transporteurs. Le port de Trabzon est situé à 450 km de distance d'Iğdır et de Gumri. Le centre de la capitale de l'Arménie est situé à une demi-heure du poste frontière Alican / Magara. Ainsi, l'ouverture de la frontière turco-arménienne peut faire du territoire anatolien le carrefour des routes commerciales : il offrirait en effet l'accès à l'Arménie, au Caucase et à l'Asie centrale. Les ports turcs, le port de Trabzon en l'occurrence, pourraient disposer de suffisamment d'atouts pour rivaliser avec les ports géorgiens, qui sont en train de devenir un lieu de passage obligatoire, et le territoire de la Géorgie le carrefour des voies commerciales et le pays de transit par excellence.

Le poste frontière Alican / Magara est crucial pour Trabzon. Doğu Kapı offre très peu d'intérêt pour le développement du port de Trabzon. Comme il n'existe pas de liaison ferroviaire entre Trabzon et Kars, le réseau de chemin de fer reliant Akyaka à Gumri ne pourrait guère être utilisé pour l'acheminement des marchandises depuis Trabzon vers l'Arménie.

L'importance du poste frontière Alican / Magara explique l'intérêt de la ville de Trabzon pour Iğdır. La Chambre de Commerce de Trabzon effectue de fréquents déplacements à Iğdır. Ces liens ne feraient que se resserrer avec l'ouverture d'un poste frontière avec l'Iran.

Contacts entre Trabzon et l'Arménie

Le projet d'une gestion commune turco-arménienne du port de Trabzon remonte au début des années 90. La mise en place d'un consortium turco-arménien visait à faire de Trabzon le plus important port de la mer Noire. Les hommes d'affaires Ishak Alaton et Hair Hovhannian ont longtemps travaillé sur ce projet, mais leur initiative s'est heurtée à des obstacles politiques. Les propositions de gestion commune du port sont toujours à l'ordre du jour : certaines propositions visent même à

confier la gestion à un consortium turco-irano-arménien.

Les contacts entre Trabzon et l'Arménie connaissent un essor entre 1996 et 1998, années qui paraissent prometteuses pour l'avenir des relations économiques entre la Turquie et l'Arménie. La port de Trabzon œuvre afin que la portée du décret pris par le gouvernement Erbakan autorisant le commerce frontalier entre Iğdır et l'Arménie soit étendue et intègre le port de Trabzon.

La délégation arménienne qui participe en mai 1997 à la réunion de la ZCEMN à Istanbul se rend également à Trabzon. Telman Ter Petrossian, le frère du Président arménien, représentant des hommes d'affaires et industriels et chargé des relations économiques extérieures de l'Arménie, et le ministre des Affaires Etrangères Alexander Arzumian, rencontrent le Président de la chambre de commerce de Trabzon, Mazhar Afacan. Les contacts se poursuivent, une autre délégation arménienne arrive à Trabzon en juillet 1997 à l'occasion d'une réunion sur les municipalités organisées sous l'égide du Conseil de l'Europe. En mai 1998, une délégation d'hommes d'affaires de Trabzon se rend à Erevan. Le nouveau gouvernement Kocharian, bien qu'étant conscient de l'importance du port de Trabzon pour l'Arménie, déclare ne plus pouvoir attendre davantage une amélioration des relations bilatérales et annonce que l'Arménie s'apprête à investir 30 millions de dollars pour la modernisation des ports de Batoumi et de Poti. La mise en place d'une liaison aérienne directe en 1996 entre Trabzon et Erevan atteste de cette volonté de consolidation des liens.

Le port de Trabzon aujourd'hui : quel rayonnement régional ?

Bien qu'avantagés par la géographie, le port de Trabzon, ainsi que les autres ports et les réseaux de transport de la Turquie, se trouvent totalement exclus des voies commerciales existantes et des corridors de transport en cours de réalisation. Les ports turcs souffrent notamment de l'insuffisance des infrastructures qui les relient à l'intérieur du pays.

Les ports de Batoumi et de Poti sont intégrés au système ferroviaire géorgien. L'accord signé entre l'Iran et la Géorgie vise à relier

Batoumi au golfe persique. Parallèlement, l'Iran et le Turkménistan ont intégré leur réseau ferroviaire de façon à assurer la liaison entre l'Asie centrale et l'Océan indien. La liaison entre le port roumain de Costantza et celui de Poti assure la jonction entre l'Europe et le Caucase. Les marchandises en provenance des pays méditerranéens sont acheminées vers l'Asie centrale via la Syrie, la Jordanie et l'Iran.

L'amélioration des infrastructures en Anatolie et l'intégration des ports au sein de ces réseaux de transport constituent donc un enjeu crucial.

La ville de Trabzon poursuit par ailleurs ses activités de lobbying en faveur des projets de construction d'une autoroute sur le littoral de la mer Noire reliant Samsun à Batoumi, d'un chemin de fer Trabzon-Batoumi et du chemin de fer Trabzon-Erzincan-Diyarbakır qui devrait permettre au port et à l'Anatolie de bénéficier du commerce de transit entre la CEI et le Moyen-Orient.

B. L'ouverture de la frontière turco-arménienne et les enjeux pour la ville de Kars

Kars est considéré comme l'une des provinces les plus reculées, les plus enclavées. Située à environ 2000 km d'Istanbul, la ville de Kars compte une population de 125 000 habitants, et la province dont elle constitue la capitale environ 320 000 habitants.

Le village d'Akyaka, à la frontière arménienne, abrite le dernier arrêt de l'Orient-Express reliant Kars d'une part à Erzurum, Ankara et Istanbul, et d'autre part à sa proche région. Une liaison ferroviaire, aujourd'hui fermée, est assurée entre Akyaka et la ville arménienne de Gumri. L'Union Européenne, à travers le programme TRACECA, soutient fortement la réouverture de cette voie, comme en témoigne le financement, sur crédits européens, de la gare de conteneurs de Gumri (en 2002).

Ce réseau ferroviaire a longtemps permis aux éleveurs de Kars d'exporter vers l'Union soviétique. Au début des années 90, un flux d'échanges frontaliers s'est mis en place entre la province de Kars et la jeune République

indépendante d'Arménie. Cette liaison quotidienne par chemin de fer a permis aux commerçants arméniens de se rendre facilement à Kars.

La fermeture du poste frontière de Doğu Kapı a condamné Kars à un réel isolement. Elle s'est accompagnée de l'ouverture de deux autres postes ; celui de Türközü a permis à Ardahan de s'ouvrir sur la Géorgie, tandis que celui de Dilucu ouvrait İğdir sur l'enclave azérie du Nakhitchevan. La ville de Kars s'est sentie d'autant plus lésée par cette évolution qu'İğdir et Ardahan, qui se trouvaient jusque-là dans les limites de la province de Kars, ont accédé au statut de province à part entière.

Actuellement, il n'existe plus aucune entreprise exportatrice dans la province de Kars, et la douane a été transférée à Erzurum.

La question de l'ouverture de la frontière turco-arménienne constitue un objectif prioritaire pour les responsables politiques et les entrepreneurs de Kars. L'Arménie est considérée comme le marché naturel de Kars. L'idée selon laquelle les éleveurs de Kars peuvent facilement nourrir toute l'Arménie est répandue au sein de la population. La conviction que l'ouverture de la frontière aura des retombées directes pour Kars explique la mobilisation de la ville.

Les actions entreprises par la municipalité de Kars

La municipalité de Kars essaye d'œuvrer pour le développement des relations avec l'Arménie et de multiplier les contacts transfrontaliers. L'accent est mis sur le caractère pluriculturel de Kars, présentée comme une vraie mosaïque.

La municipalité tente de mettre en place des projets de coopération entre les collectivités locales de la région. Le congrès de la ville de Kars de juin 2000⁵⁰ en constitue un bon exemple. L'objectif premier de cette manifestation était de promouvoir une nouvelle image de la ville. Les initiatives de la municipalité se heurtent souvent à des obstacles politiques au niveau central. Lors du congrès, les participants venus d'Arménie ont été

⁵⁰ *Kars Kent Kurultayı - Haziran 2000.*

expulsés sur décision du ministère de l'Intérieur, sous prétexte que les Arméniens n'étaient pas munis d'invitations officielles. La ville de Kars, qui en signant un accord de jumelage avec la ville de Gumri avait attiré la suspicion des autorités centrales, devait décider, à la suite de cet incident, de signer un accord similaire avec la ville azérie de Gence. La plupart de ces initiatives à portée régionale ont pour but d'établir des liens avec le voisin arménien, malgré la suspicion à laquelle se heurtent les autorités locales. D'après le maire, ceux qui "veulent défendre l'intérêt de Kars sont accusés d'être des traîtres à la patrie et sont stigmatisés comme étant pro-arméniens"⁵¹. Il accuse la "classe des faucons", qui poursuivent leurs intérêts propres toute en exploitant des thèmes nationalistes. La municipalité est souvent victime de campagnes de presse, les habitants ont l'impression de lutter contre le puissant lobby de la mer Noire⁵². La ville de Trabzon est fréquemment accusée de soutenir fermement l'application de l'embargo contre l'Arménie, bien qu'étant la première à ne pas le respecter. La fermeture du poste frontière de Doğu Kapı, tout en empêchant les échanges entre Kars et l'Arménie, contribue à accréditer l'idée que c'est la mer Noire qui constitue la porte d'entrée du Caucase.

Les projets de développement des ports de la mer Noire et la construction d'une autoroute du littoral paraissent aller à l'encontre des intérêts de l'est de l'Anatolie.

La ville de Kars se sent d'autant plus seule qu'elle manque de relais à Ankara. Les associations des originaires de Kars ont peu d'influence au niveau du parlement ou du gouvernement. Par ailleurs, les élus n'habitent plus Kars, ils sont coupés des circonscriptions.

La fermeture de la frontière n'est pas synonyme de rupture des communications : les voyages de responsables municipaux, d'hommes d'affaires se poursuivent, notamment à Gumri. Des rencontres organisées sur la frontière permettent aux maires, aux préfets, voire aux militaires, de se parler.

Les actions des hommes d'affaires en vue de l'ouverture de la frontière

L'association des Industriels et des Hommes d'affaires de Kars, le KARSIAD, ainsi que la chambre de commerce et d'industrie et l'union des commerçants et des artisans tentent de convaincre les autorités centrales de l'importance des retombées escomptées de l'ouverture de la frontière turco-arménienne.

En 1996, les autorités de Kars ont lancé une pétition en faveur de l'ouverture du poste frontière de Doğu Kapı. Ils ont remis plus de 100 000 signatures au gouvernement, les élus locaux se sont rendus à Ankara pour présenter au Premier Ministre, Necmettin Erbakan, une demande de réouverture de la frontière. Parallèlement, un accord fut conclu sur la création d'une commission mixte des Chambres de commerce et d'industrie de Kars et de Gumri.

Le KARSIAD a organisé en 1998 avec le Conseil pour le Développement des Relations Economiques Turco-Arméniennes une visite en Arménie. Les membres se sont rendus à Erevan par la route et se sont trouvés en Arménie au moment même du changement de la direction politique. La délégation a rencontré aussi bien M. Petrossian que M. Kocharian.

Le Président du KARSIAD est l'un des plus importants éleveurs de Kars. Les exploitations agricoles de la région ont un chiffre d'affaires de 500 000 à 800 000 dollars, environ 30 à 50 ouvriers agricoles sont salariés dans chacune d'entre elles. La plupart des exploitations sont des exploitations familiales.

Le marché local constitue actuellement le plus important débouché pour l'entreprise du Président du KARSIAD, Ali. L'entreprise essaye d'écouler sa production à Erzurum et à Ankara. Elle parvient parfois à concurrencer les producteurs de la région de Marmara. L'entreprise n'effectue aucune exportation. Pourtant, fondée par le père d'Ali, l'entreprise a longtemps exporté vers la Géorgie, l'Azerbaïdjan, le Nakhitchevan et l'Arménie. Les exportations à destination de l'Arménie ont continué jusqu'au milieu des années 80.

⁵¹ Entretien réalisé avec le maire de Kars, Naif Alibeyoğlu, janvier 2001.

⁵² *Karadenizliler lobisi*.

L'évolution enregistrée par l'entreprise d'Ali reflète la situation générale de la plupart des PME de Kars. Il n'existe plus aucune entreprise exportatrice à Kars, or le marché régional est d'une importance cruciale pour le développement du potentiel de la région.

Selon les calculs effectués par le Président du KARSIAD, la rentabilité ne peut être atteinte que si les coûts de transport n'excèdent pas 20% de la valeur du produit. Or, les coûts de transport s'élèvent à plus de 50% quand l'acheminement se fait par la route géorgienne. Pour les petits producteurs, les marchés lointains sont très difficiles d'accès. Ali estime que le chiffre d'affaires de son exploitation pourrait être multiplié par trois en moins de six mois en cas d'ouverture de la frontière. La fermeture de la frontière nuit essentiellement aux petites et moyennes entreprises. Les entreprises basées à Istanbul et les grandes firmes qui peuvent soit atteindre des marchés d'exportation plus éloignés, soit faire face à des coûts de transport plus élevés se trouvent avantagées.

Industrialisation et réseaux de commercialisation

Les usines de production de ciment, de farine, de sucre constituent l'essentiel du tissu

industriel de la région. 90% des revenus de la région proviennent du secteur agricole. La mise en place de la zone industrielle doit soutenir l'effort d'industrialisation. Par ailleurs, l'État a déjà pris de nombreuses mesures d'encouragements et de soutien aux investissements. La zone industrielle, qui tombait en ruine, connaît une restructuration depuis la seconde moitié des années 90. Elle comprend aujourd'hui 75 parcelles. 8 usines sont en activité. Il est prévu que 80 usines commencent bientôt à produire. Plusieurs secteurs d'activité y sont représentés : produits laitiers, métallurgie, produits forestiers, agriculture (usine d'huile de tournesol : pour une exportation vers toute l'Asie centrale, 50 000 agriculteurs pourront vendre leur production à l'entreprise), outils agricoles, pneumatiques, produits d'origine animale, textiles.

Les entrepreneurs qui ont investi dans la zone industrielle de Kars doivent faire face à d'importants problèmes de financement. La production ne peut pas se concevoir sans une stratégie de commercialisation : il faut pouvoir vendre pour produire, pouvoir écouler sa production. Le créancier potentiel veut connaître de quels marchés disposent les producteurs de Kars.

Le cas de Doğu Metal

L'usine de Doğu Metal, spécialisée dans la métallurgie, est le plus important employeur de la zone industrielle de Kars. L'usine emploie cent ouvriers. Elle a assuré la formation de la plupart de ces ouvriers. Doğu Metal possède des unités de production situés à Istanbul et à Izmir. 80% des exportations sont destinées à la Russie et à l'Asie Centrale. Le transport se fait par voie maritime et par transport aérien.

C'est en 1998 que la décision d'investir à Kars a été prise : l'objectif était d'exporter directement par le réseau ferroviaire. En effet, Doğu Metal n'est pas en mesure de faire face à de très importants coûts de transport, l'exportation de la production se fait par l'intermédiaire de grandes firmes, notamment la firme PilSa, du groupe Sabancı. La firme exportatrice adjoint une faible valeur ajoutée aux produits de Doğu Metal avant de les vendre

sur les marchés extérieurs. La perspective de l'ouverture prochaine de la frontière turco-arménienne a motivé la décision d'investissement de Doğu Metal. De Kars, l'entreprise avait prévu d'envoyer sa production vers la Russie et l'Asie Centrale sans passer par une firme exportatrice située dans la région de Marmara ou d'Egée. Or, actuellement, la production destinée à l'exportation est acheminée par la route vers Istanbul ou Adana. L'investissement à Kars ne se justifie plus. Pourtant, l'entreprise accroît sa productivité : en 1998, la production s'élevait à 7 millions de pièces par an ; en 2001, elle est passée à 2 millions de pièces par mois.

Avec l'ouverture du poste frontière de Doğu Kapı, les coûts de transport devraient être divisés par 5. Doğu Metal voudrait pouvoir importer du cuivre de l'Arménie et y recherche d'ores et déjà un fournisseur.

C. L'ouverture de la frontière turco-arménienne et les enjeux pour la ville d'Iğdır

Iğdır bénéficie d'une localisation géographique exceptionnelle. La ville est située aux confins de trois frontières⁵³, elle voisine avec le Nakhitchevan, l'Iran et l'Arménie. Pourtant, seul le poste frontière avec le Nakhitchevan est ouvert. L'ouverture du poste frontière avec l'Iran devrait bientôt avoir lieu, tandis que l'ouverture d'Alican Kapı, poste frontière situé à une demi-heure d'Erevan est rarement à l'ordre du jour depuis 1998.

L'essor commercial après l'ouverture, en 1992, du poste frontière avec le Nakhitchevan, a transformé le village d'Iğdır en une petite ville. Malgré les restrictions amenées au commerce frontalier, Iğdır est une ville en effervescence. Le va et vient incessant de voyageurs, le nombre de bureaux de change et d'hôtels attestent des contacts avec l'extérieur. Contrairement à Kars qui depuis la fermeture du poste frontière de Doğu Kapı vit repliée sur elle-même, Iğdır est tournée vers l'extérieur largement.

Ce carrefour est l'une des villes de l'est de l'Anatolie qui a le plus souffert du terrorisme et de l'insécurité. Les conditions de vie ne s'y seraient normalisées qu'en 1996. Selon les témoignages recueillis, la route reliant Doğubeyazıt à Iğdır était avant cette date impraticable à partir de 16 heures.

Iğdır est une mosaïque ethnique. Ses habitants se répartissent en quatre catégories : Azéris, Kurdes⁵⁴, autochtones et Terekeme⁵⁵. La municipalité est gérée par le parti du Mouvement nationaliste⁵⁶. Ni l'importance du facteur azéri, ni la hantise du passé d'insécurité ne peuvent être négligées. En effet, la ville n'a rien d'un fief traditionnel du parti MHP,

puisqu'elle votait jadis à gauche. Selon les témoignages recueillis⁵⁷ au sein de la population, le MHP a instrumentalisé la carte ethnique lors des dernières élections municipales. Le conflit entre l'Azerbaïdjan et l'Arménie et la peur du HADEP⁵⁸ sont à l'origine de la victoire du parti nationaliste.

Pourtant, Iğdır, bien que caractérisée par la présence des facteurs MHP et azéri et l'étroitesse des liens économiques avec le Nakhitchevan, regarde résolument vers Erevan.

La proximité avec le Nakhitchevan

L'économie d'Iğdır repose traditionnellement sur l'élevage et l'agriculture. La région bénéficie d'un micro-climat, les températures clémentes permettent de cultiver une large variété de fruits et légumes. L'ouverture du poste frontière entre Iğdır et le Nakhitchevan en mai 1992 est à l'origine d'un remarquable essor des activités commerciales avec pour principaux piliers le commerce à la valise⁵⁹ et celui du pétrole⁶⁰. En 2000, 616 sociétés de commerce international, 37 sociétés anonymes, 575 sociétés à responsabilité limitée et 11 banques étaient enregistrées. Les exportations sont le moteur de la croissance. Entre les années 1996 et 1999, Iğdır est la principale province exportatrice de l'Anatolie orientale. Les exportateurs de la ville sont même récompensés pour leurs performances. En 1996, le montant des exportations s'élève à 32 millions de dollars, en 1997 à 67 millions de dollars, en 1998 à 130 millions de dollars et en 1999 à 51 millions de dollars.

Cette rapide croissance n'a pourtant pas permis de jeter les bases d'un développement durable. L'enrichissement de la ville repose essentiellement sur l'essor commercial et l'accélération des flux d'argent. Or, cet accroissement de capitaux ne s'est pas encore traduit

⁵³ Il existerait même un endroit permettant à quatre peuples de se parler, le point de Cufa.

⁵⁴ Dans la région, les Kurdes sont fréquemment désignés par le terme de *aşiret*, qui signifie tribu.

⁵⁵ Ce terme désigne une population originaire de l'Asie Centrale.

⁵⁶ *Le Milliyetçi Hareket Partisi - MHP* est l'un des partis du gouvernement de coalition qui dirige le pays depuis 1998.

⁵⁷ Les témoignages des sympathisants MHP corroborent ces affirmations.

⁵⁸ *Halkın Demokrasi Partisi*, le Parti Démocratique du Peuple, est connu comme étant le "parti des Kurdes" en Turquie.

⁵⁹ *Bavul ticareti*.

⁶⁰ *Mazot ticareti*.

par de nouveaux investissements. La ville a changé d'apparence : les immeubles nouvellement construits incarnent une image de la modernité.

L'usine de textile Aras est le seul complexe industriel d'Iğdır. Elle est entrée en activité en 1986 et a dû arrêter sa production à cause de problèmes de trésorerie en 1989. Après être restée fermée durant une dizaine d'années, elle a été vendue à une firme internationale. La zone industrielle de la ville est totalement désertée. La croissance qui repose sur le développement des activités commerciales paraît pour le moins trompeuse. Le commerce frontalier qui s'établit, consécutivement à l'ouverture du poste frontière Dilucu, avec le Nakhitchevan, devient une manne financière pour la ville d'Iğdır. Le commerce du pétrole est devenu en quelques années la principale activité économique de la ville, et la principale source de revenus de ses habitants.

Le commerce frontalier entre Iğdır et le Nakhitchevan

Iğdır étant peuplée majoritairement d'Azéris, l'ouverture d'un poste frontière avec le Nakhitchevan et l'établissement du flux commercial ont renforcé la proximité entre la ville turque et l'enclave azérie.

Dans la première moitié des années 90, le nombre de ressortissants azéris se rendant à Iğdır était estimé à 30 000 personnes par jour. Parallèlement au transport de pétrole depuis le Nakhitchevan, qui est rapidement devenu la principale source de revenus pour les habitants d'Iğdır, diverses autres marchandises ont commencé à être échangées. Les Azéris qui viennent du Nakhitchevan séjournent généralement un mois dans la ville et s'approvisionnent sur son marché.

Le volontarisme politique renforce cette dynamique de rapprochement commercial.

Les contacts politiques et la mise en place de protocoles de coopération et d'entraide entre la province d'Iğdır et le Nakhitchevan se sont multipliés sous la présidence de M. Demirel. Par un accord signé entre les préfets d'Iğdır et du Nakhitchevan, la Turquie s'est engagée à livrer de l'électricité au Nakhitchevan. La

Turquie livre actuellement au Nakhitchevan 52 mégawatts par an d'énergie, tandis que la province souffre de fréquentes coupures d'électricité. Les poteaux électriques qui jalonnent la route qui mène du centre ville d'Iğdır jusqu'au poste frontière de Dilucu, attestent de l'aide octroyée par la Turquie à l'enclave autonome du Nakhitchevan.

Les habitants d'Iğdır font fréquemment un rapprochement entre le Nakhitchevan et Chypre du Nord, certains vont jusqu'à présenter l'enclave azérie comme une province de la Turquie. La volonté de la préfecture visant à restreindre le volume du commerce frontalier entre Iğdır et le Nakhitchevan est par conséquent totalement dénuée de sens aux yeux de la population.

La réglementation du commerce du pétrole s'est endurcie, les quotas octroyés aux transporteurs ont été révisés à la baisse. Dorénavant, très peu de produits peuvent être importés du Nakhitchevan. La réglementation autorise essentiellement l'importation du sel, or l'usine de sel de Tuzluca, située à proximité d'Iğdır, n'arrive pas à écouler sa production.

La restriction des importations en provenance du Nakhitchevan a un impact sur le volume global des échanges frontaliers, un flux commercial unilatéral ne pouvant être durable.

Les tentatives visant à asseoir les échanges commerciaux entre Iğdır et le Nakhitchevan sur une base économique saine se heurtent à de nombreux problèmes. L'état des infrastructures bancaires au Nakhitchevan constitue un obstacle majeur pour le développement et la diversification des échanges commerciaux. Par ailleurs, la marge de manœuvre des entrepreneurs turcs est limitée : les équilibres politiques décident du succès des projets économiques. L'imbrication entre le politique et l'économique, et la structure mafieuse de l'économie, font obstacle à la mise en place de stratégies économiques de longue durée.

Une initiative conjointe de la préfecture d'Iğdır et du Nakhitchevan a abouti à la mise en place d'une structure de résolution des problèmes économiques. Celle-ci, répondant au nom d'ETIK⁶¹, n'a cependant pu être d'une quelconque efficacité.

⁶¹ *Nahçıvan-Türk Ekonomik Ticari İşbirliği Kurulu*, le Conseil de Coopération Commerciale Turquie-Nakhitchevan.

“Mazot ticareti” entre İğdir et le Nakhitchevan

La réglementation du commerce frontalier autorise l'acheminement et la commercialisation du pétrole en provenance du Nakhitchevan. Ce commerce qui bénéficie d'une exemption fiscale représente une manne financière pour les régions frontalières souffrant d'un retard de développement. La licence qui autorise les entreprises à faire le commerce du pétrole est délivrée par la préfecture. Les stations-service et les camions-citernes, visibles depuis la route qui mène du centre d'İğdir au poste frontière de Dilucu attestent de l'importance des flux.

Le profil des commerçants du pétrole

La population des commerçants du pétrole est jeune : 32% ont entre 18 et 24 ans, 24 % de 25 à 34 ans. 92% sont nés à İğdir. Cette forte proportion laisse supposer que le lieu de naissance est pris en compte au moment de l'octroi des licences par la préfecture. 28% des commerçants travaillaient dans l'agriculture et 20% étaient ouvriers ou fonctionnaires. Notons que peu d'artisans ou de petits commerçants se sont lancés dans le commerce du pétrole.

72% des sociétés qui travaillent dans ce domaine sont des entreprises familiales employant moins de 5 ouvriers. La plupart fonctionnent essentiellement sur fonds propres.

Le “Mazot ticareti” en chiffres

5842 véhicules, dont 300 poids-lourds, sont immatriculés à İğdir. L'achat de véhicules a constitué la principale forme d'investissement dans les années 90. Les licences délivrées par la préfecture définissent la quantité du pétrole que chaque véhicule est autorisé à transporter. Les voitures sont autorisées à transporter 5 000 litres (5 tonnes) de pétrole, tandis que les poids-lourds peuvent en transporter 10 000 litres (10 tonnes).

Jusqu'à l'année 1998, 1 500 véhicules allaient quotidiennement s'approvisionner au Nakhitchevan, tandis qu'actuellement 900 véhicules par semaine sont autorisés à effectuer le déplacement. Les mesures de restriction ont gravement frappé ce commerce : la préfecture a mis en place un système de rotation : la durée d'attente entre deux déplacements entre İğdir et le Nakhitchevan est de 4 mois. La durée d'attente au poste frontière peut atteindre 30 heures. Le coût d'un déplacement s'élèverait à 800 dollars, coût auquel il faut ajouter les taxes prélevées, taxes qui s'élevaient au mois de janvier 2001 à 245 millions de livres turques.

Le pétrole acheminé via le Nakhitchevan est originaire du Turkménistan. En effet, le pétrole turkmène aux normes L62 correspond aux normes turques, contrairement au pétrole en provenance d'Iran dont la commercialisation n'est pas autorisée.

Sources : Entretiens réalisés avec des professionnels du secteur, İğdir, janvier 2001.

Kerem Karabulut, “İğdir Ekonomisinin Gelişiminde Ticaretin ve Özellikle Sınır Ticaretinin Yeri ve Önemi” (La place du commerce frontalier dans le développement économique d'İğdir) dans *Ekonomik Gelişmesi*, Seminer, Mayıs 2000.

La frontière arménienne

Aussi surprenant que cela puisse paraître, la question de l'ouverture de la frontière turco-arménienne constitue un réel enjeu pour Igdir.

Cette ville qui est peuplée très majoritairement d'Azéris, et qui entretient de très étroites relations économiques avec le Nakhitchevan, regarde vers Erevan. La Chambre de Commerce d'Igdir milite ouvertement pour l'ouverture du poste frontière d'Alican Kapı. Ses représentants se sont déjà rendus à Erevan et ont pris plusieurs fois l'initiative d'organiser un voyage en Arménie. L'exacerbation des tensions entre la Turquie et l'Arménie à partir de l'année 1998 a cependant convaincu cet organisme de la nécessité d'adopter un profil bas.

L'ouverture du poste frontière d'Alican permettrait à Igdir d'être moins dépendante du commerce avec le Nakhitchevan. La volonté de restreindre le commerce frontalier avec le Nakhitchevan s'explique à la lueur des effets négatifs de celui-ci. Cette manne financière a contribué à mettre en place une économie de rente. L'afflux rapide d'argent, l'absence de réglementation, la proximité avec une zone caractérisée par l'absence de loi, sont autant d'éléments qui expliquent la mise en place d'une économie informelle. Ce manque de transparence en matière économique a contribué à la fragilisation du tissu social et politique, déjà marqué, dans un passé récent, par le terrorisme. Les bases d'un développement durable n'ont pu être jetées, l'afflux d'argent n'ayant pas été canalisé vers les investissements productifs.

La conviction que l'arrêt du commerce du pétrole avec le Nakhitchevan entraînerait la mort économique de la ville d'Igdir est très largement répandue au sein de la population. L'ouverture de la frontière turco-arménienne est perçue comme une voie alternative de développement.

L'attrait du marché d'Erevan

Pour la ville d'Igdir, la capitale arménienne est un marché important. Erevan est située à une demi-heure du poste frontière d'Alican Kapı. Les commerçants d'Igdir pensent pouvoir directement approvisionner le marché de la capitale arménienne en produits de consommation courante. L'acheminement des marchandises ne devrait pas poser problème dans la

mesure où les investissements réalisés dans le cadre du commerce du pétrole ont permis aux commerçants de la ville de se doter en camions et poids-lourds.

Reste que si la proximité géographique avec Erevan constitue un atout non négligeable pour les commerçants d'Igdir, l'accès au marché arménien est devenu bien difficile. La concurrence pour l'accès au marché arménien s'est accrue en l'espace de 10 ans. Par ailleurs, la professionnalisation des réseaux de distribution est venue limiter la marge de manœuvre des exportateurs. Les commerçants d'Igdir peuvent certes alimenter le marché de Malatya et concurrencer les commerçants de la mer Noire qui exportent via la Géorgie. Mais les entrepreneurs de la mer Noire, en l'occurrence ceux de la ville de Trabzon, sont eux aussi très actifs et mènent des activités de lobbying pour l'ouverture du poste frontière d'Alican Kapı. Le sort de Trabzon et celui d'Igdir semblent être étroitement liés. L'ouverture du poste frontière d'Alican Kapı pourrait permettre à Trabzon de devenir le port de l'Arménie, tandis qu'Igdir deviendrait la porte d'accès de la Turquie au Caucase et à l'Asie centrale. La chambre de commerce de Trabzon s'intéresse de très près à la ville d'Igdir, de fréquents voyagistes y sont organisés.

Conclusion

En prenant la décision de fermer son premier poste frontière avec l'URSS en 1993, la Turquie a choisi, dans le contexte de l'après-Guerre Froide, de ne pas avoir de contacts directs avec son nouveau voisin, l'Arménie. La Turquie, bien qu'ayant reconnu la République d'Arménie dès son accession à l'indépendance, n'a pas su nouer de relations diplomatiques avec cette dernière.

La décision de fermer la frontière a empêché la mise en place d'un flux commercial direct entre les deux pays et est interprétée comme un embargo. Les échanges entre les populations arméniennes et turques, pourtant indispensables à l'établissement d'un climat de confiance, n'ont pas eu la possibilité de se développer.

Le commerce entre les deux pays doit son existence aux stratégies de contournement de l'embargo. Les commerçants et les entrepre-

neurs privés sont devenus, en l'absence de relations diplomatiques, les seuls relais entre l'Arménie et la Turquie. Or, le passage obligatoire par le territoire géorgien représente un coût considérable aussi bien pour le commerçant turc que pour son partenaire arménien.

La Géorgie a tiré un bénéfice considérable de sa localisation géographique et est devenue un pays de transit. Elle a tiré profit de la situation pour accéder au rôle de pont entre le Caucase/Asie centrale et l'Europe. Poti est désormais le port de l'Arménie, tandis que la route qui relie Erevan à Tbilissi est sa principale voie de communication.

L'ouverture de la frontière est une question vitale pour l'Arménie. L'importance des coûts de transport et les frais de transit qui s'y associent, l'étroitesse du marché intérieur, doublée de la difficulté d'accéder au marché régional et mondial, nuisent sérieusement à l'économie arménienne et contraignent le développement du secteur privé. L'étroitesse du marché intérieur ne peut justifier les investissements qui s'avèrent pourtant nécessaires pour la modernisation de l'appareil productif.

Vu d'Ankara, le coût économique du statu quo paraît négligeable au regard des gains politiques escomptés. Les organisations du secteur privé et certaines ministères économiques s'opposent à la ligne officielle, mais ne sont pas à même de mener une action conjointe.

Les villes portuaires et les provinces frontalières souhaitent l'ouverture de la frontière et l'attendent avec impatience. Les études effectuées à Kars, Igdir et Trabzon permettent, en intégrant des données régionales, de cerner avec une certaine précision les gains économiques que la Turquie pourrait réaliser en cas d'ouverture de la frontière.

L'Arménie est la porte d'accès de la Turquie au Caucase et à l'Asie Centrale ; la Turquie, de son côté, est la porte d'accès de l'Arménie à l'Europe et aux États-Unis. L'ouverture de la frontière est cruciale pour le désenclavement et le développement économique de la République d'Arménie ; la liaison terrestre avec le Caucase et l'Asie Centrale peut, quant à elle, permettre à l'Anatolie de devenir un carrefour entre les voies commerciales nord-sud et est-ouest.

Voyage en Arménie

13 avril 2001. Je m'apprête enfin à aller en Arménie. Mon objectif est de collecter des données pour l'étude que je suis en train de mener. Difficile de deviner d'avance à quel point je vais être marquée par ce voyage. Je suis loin de m'imaginer que le moindre pas que je serai amenée à faire et la moindre parole que je serai amenée à dire peuvent avoir un tel impact. J'ignore que partir d'Istanbul pour quelques semaines en Arménie et ne pas être d'origine arménienne est une chose tellement exceptionnelle. Je persiste tout de même à croire que l'acte le plus téméraire que j'ai effectué a été de prendre le petit avion à hélices qui assure la connexion Istanbul-Erevan.

Le vol Istanbul-Erevan. Pas plus de dix passagers. Les conditions météorologiques nous permettent d'atteindre Erevan sans problème. Le passager assis devant moi se retourne et me parle dans une langue que je suis certaine d'entendre pour la première fois. Je devine qu'il s'agit de l'arménien. "Ah ! Vous ne parlez pas arménien !" dit - t - il. Comme il apprend que je ne suis pas arménienne, j'échappe aux critiques et j'ai droit aux éloges. Je me dis qu'être turc et aller en Arménie ne doit pas être chose courante.

Je profite du week-end pour visiter les sites historiques situés à proximité d'Erevan, je me rends au lac de Sevan. Or, dès le lundi matin un tout autre programme m'attend. Je préfère commencer mes travaux par une étude de terrain, et je me mets en route vers le quartier de "Bangladesh" qui abrite le marché de "Malatya". Pour celui qui ne parle ni arménien, ni russe, le turc est une des premières langues de communication sur le marché. Je m'approche des commerçants qui vendent des produits turcs et leur demande : "Ça vient de Turquie ?". Les premières réponses que je reçois m'encouragent à continuer. On commence à parler turc. Ils sont très agréablement surpris d'apprendre que je viens d'Istanbul. La plupart des produits sont acheminés depuis la Turquie vers l'Arménie, via la Géorgie. On discute de la qualité des produits et des prix. C'est lors des déplacements en Turquie que les commerçants ont appris le turc, quelques-uns le parlaient en famille. Je fais connaissance avec beaucoup de

commerçants originaires de Van, Muş ou Diyarbakır. Conversations engendrées par les produits "made in Turkey", preuve à l'appui que le commerce rapproche les populations.

Je commence mes entretiens dès le lendemain. Mon programme est tellement chargé que je n'aurai même pas le temps de visiter un seul musée ; pourtant la résidence de l'Université d'État d'Erevan où je loge est située à côté du musée de manuscrits de Matenadaran. Des noms d'hommes d'affaires, de responsables du Ministère du Commerce et de l'Industrie, du Ministère des Affaires Etrangères et de la Banque Mondiale figurent sur ma liste d'entretiens.

Je me rends compte très rapidement que mes entretiens se déroulent systématiquement dans une ambiance spéciale. Dire "je viens d'Istanbul" ne laisse personne indifférent. Même les entretiens les plus officiels se déroulent dans une ambiance chaleureuse et conviviale.

J'accorde une importance toute particulière aux visites que j'effectue à l'Université et aux centres de recherches académiques. Je m'entretiens longuement avec les enseignants et les assistants de l'Université d'État d'Erevan et à l'Institut d'Études Orientales. Je visite la bibliothèque. Les livres les plus récents datent des années 80. La bibliothèque des études turques de l'Université ne souffre pas la comparaison avec la bibliothèque du département de langue, littérature et histoire persanes. J'apprends que l'ambassade d'Iran accorde une aide financière au département. Les enseignants me font part de leur désir de recevoir les ouvrages du *Türk Tarih Vakfi*, ouvrages qui leur parvenaient, à l'époque soviétique, en transitant par Moscou.

J'ai l'occasion de faire connaissance avec la plupart des enseignants et des assistants du département turc de l'Université d'Erevan. Ils s'expriment dans un très bon turc. Pourtant, ils ne se sont jamais rendus en Turquie. Ils avouent vouloir se rendre en Turquie, mais en avoir peur. Je leur apprend qu'il y a également en Turquie beaucoup d'universitaires qui veulent venir en Arménie, mais qui manquent de courage. Ils esquissent un sourire. Un petit groupe d'étudiants a pu se rendre pour quelques semaines à Ankara, en vertu du protocole signé

entre l'Université d'Erevan et l'Université Technique du Moyen-Orient. Ils ont été très satisfaits de leur séjour.

Le chef du département me propose d'entrer au cours des étudiants de première année. J'accepte sa proposition avec plaisir. Une quarantaine d'étudiants m'attendent avec une grande curiosité. Les plus audacieux d'entre eux me parlent en turc. Je leur demande pourquoi ils apprennent le turc. Certains répondent s'intéresser à la Turquie, vouloir faire quelque chose pour l'amélioration des relations entre la Turquie et l'Arménie ; d'autres pensent qu'il est tout simplement important de connaître la langue du voisin. Ils veulent savoir s'il y a beaucoup de personnes qui parlent arménien en Turquie. "Où sont nés vos grand-parents ?" Ils m'énumèrent un à un les noms des provinces du sud-est et de l'est de l'Anatolie.

Je me suis habituée à ma vie à Erevan. Je parviens facilement à me faire comprendre. Je me rends en compagnie d'un ami d'Istanbul à un café de l'avenue de Mashots, fréquenté par les étudiants. Mon ami présente avec fierté à ses amis son amie turque qui vient d'Istanbul...

Le gérant du café internet parle un peu turc. Cela faisait plus de six ans qu'il ne parlait pas turc. Il me demande si j'ai un dictionnaire turco-russe. Je lui promets d'en amener un à ma prochaine visite. "Ça sera pour quand ? Dans un an ?" me lance-t-il avec ironie.

Mes amis, en apprenant que je serai à Erevan le 24 avril, me font part de leur inquiétude. On me conseille vivement de me tenir à l'écart de la manifestation qu'organisent traditionnellement les étudiants dachnaks le 23 avril au soir. Ils s'inquiètent encore davantage quand je leur fais part de mon intention d'aller au mémorial de Tsitsernakaberd le 24 avril. "Je voudrais simplement essayer de comprendre ce que les gens éprouvent...", leur dis-je. "Je te comprends, tu es courageuse, j'espère que tout se passera bien pour toi," me répond-on.

La cérémonie se déroule dans le calme et la dignité. Des milliers de personnes viennent

avec une couronne de fleurs, un bouquet, voire simplement avec quelques pâquerettes, remplir un devoir. Je fais la connaissance de Meline et de Lusine, jeunes historiennes de l'institut de recherche de l'institut du musée. Elles parlent couramment turc. Nous passons la journée ensemble avant de retourner au centre-ville.

Je me sépare de Meline et de Lusine et me dirige vers la place de l'Opéra. Une si belle journée de printemps. Je ne m'étais pas encore rendu compte que la population d'Erevan était si jeune. J'observe les enfants qui font du skateboard, les couples qui se promènent main dans la main ; et je souris.

Je suis devant l'université. Un vieil homme d'une soixantaine d'années vend quelques livres au coin de la rue. Je jette un coup d'œil aux livres : un dictionnaire turco-russe ! L'homme écrit le prix du dictionnaire sur un bout de papier ; je n'ai pas envie de marchandiser ; je décide d'acheter immédiatement le livre. Le vieil homme me regarde et me demande, dans un turc parfait, si je parle turc. Sa famille était originaire de Bursa. Il a grandi à Alep. Il ne s'est jamais rendu en Turquie. Je lui donne mes coordonnées à Istanbul, lui dit au revoir en l'embrassant et m'éloigne sans regarder derrière moi. Je n'oublierai jamais ces yeux bleus et ce regard profond.

Je vais à l'internet café pour offrir à mon ami le dictionnaire turco-russe. Les clients nous observent. Il me présente tout fièrement aux clients. "Est-ce qu'on peut échanger des mails ?" me demande-t-il. "Bien sur que oui !"

La moindre parole, le moindre geste a son importance. Je me fais la promesse d'amener la prochaine fois à Erevan des amis turcs et me mets à penser à mon ami d'Iğdır. Il a appris le russe tout seul, poussé par son admiration pour les Russes, qu'il avait appris à craindre durant ses années de jeunesse passées dans la section locale du parti nationaliste ; on s'était promis de traverser un jour la frontière à pieds et nous rendre à Erevan.

ARMÉNIE

Indicateurs économiques

	1994	1995	1996	1997	1998 (estimations)	1999 (estimations)	2000
Taux de croissance annuel	5.4	6.9	5.8	3.1	7.2	3.3	5.0
Taux d'inflation annuel	4962	176.7	18.7	14.0	8.7	0.6	3.4
Déficit budgétaire (% du PIB)	6.0	6.0	4.4	2.6	4.2	5.2	4.8
Déficit de la balance commercial (en millions de dollars)	-178.3	-403	-565.5	-659.8	-672.3	-473	-502
Total des investissements directs étrangers (en millions de dollars)	9.2	24.4	17.6	51.9	230	104	
Taux de chômage	6.6	6.7	9.3	10.8	9.3	11.1	
Taux de change (moyenne annuelle dram per US\$)	405.9	413.4	490.7	504.9	535.1	547	

Source: BERD 1999 et 2000 Country Profile (Ministère des statistiques arménien).

Commerce régional (en millions de dollars)

	1996	1997	1998	1999
Arménie :				
Exportations	290,3	232,5	220,5	231,7
Importations	855,8	892,3	902,4	811,7
Bal. com.	-565,5	-659,8	-681,9	-579,6
en % des exp.	-162	-240	-252	-227
Azerbaïdjan :				
Exportations	643,7	808,3	677,8	1025,2
Importations	1337,6	1375,2	1723,9	1433,4
Bal. com.	-693,9	-566,9	-1046,2	-408,2
en % des exp.	-108	-70	-154	-40
Géorgie :				
Exportations	310,0	376,5	300,0	329,6
Importations	897,5	1162,8	994,5	863,4
Bal. com.	-587,5	-786,3	-694,6	-533,9
en % des exp.	-190	-209	-232	-162

Sources : Agences nationales des statistiques de l'Arménie, la Géorgie et l'Azerbaïdjan.

Les retombées régionales de la normalisation des relations commerciales Effets sur les balances commerciales

(en millions de dollars)	Arménie	Azerbaïdjan	Géorgie
Économie en coût de transport	6,4 - 8,4	0,7 - 1,8	
Économie en dépenses énergétiques	45		
Exportations inexistantes	268,9 - 342,4	103,2 - 104,6	
Effets totaux	320,3 - 395,8	103,9 - 106,4	
Importations supplémentaires	80 - 100		
Effets totaux - Importations supplémentaires	220,3 - 315,8	103,9 - 106,4	
En % du déficit commercial de 1999	38 - 54	25 - 26	
Pertes de revenus de transit			7,4
En % du déficit commercial de 1999			1,4

Source : Evgeny Polyakov, *Changing Trade Patterns After Conflict Resolution in South Caucasus*, Poverty Reduction and Economic Management Sector Unit - Europe and Central Asia Region, World Bank, Washington DC, 2000.

Impact de la normalisation des relations commerciales régionales sur les exportations de l'Arménie

Calcul de la moyenne annuelle 1995 - 1998 et estimation du potentiel de développement des exportations

A. Exportations (en millions de dollars)

	Actuelles (a)	Potentielles (p)	Ratio p/a
Azerbaïdjan	—	3276	—
Géorgie	7 478	22 214	3,0
Turquie	4 692	35 641	7,6
UE	63 223	230 768	3,7
Russie	72 457	79 530	1,1
États-Unis	5 916	101 948	17,2
Iran	38 233	44 313	1,2
Autres CEI	37 304	37 396	2,4
Total	229 303	555 087	2,4

B. Part du partenaire en % du total des exportations

	Actuel	Potentiel	Potentiel - Actuel
Azerbaïdjan	—	0,6	0,6
Géorgie	3,3	4,0	0,7
Turquie	2,0	6,4	4,4
UE	27,6	41,6	14,0
Russie	31,6	14,3	-17,3
États-Unis	2,6	18,4	15,8
Iran	16,7	8,0	-8,7
Autres CEI	16,3	6,7	-9,5
Total	100,0	100,0	

Source : Evgeny Polyakov, *Changing Trade Patterns After Conflict Resolution in South Caucasus*, Poverty Reduction and Economic Management Sector Unit - Europe and Central Asia Region, World Bank, Washington DC, 2000.

Sites internet

1. Turquie

On peut consulter les sites généralement très bien faits des grands quotidiens turcs qui ouvrent, pour la plupart, l'accès au texte intégral de leurs archives (Radikal, Hürriyet) :

www.radikal.com.tr, www.hurriyet.com.tr

www.mfa.gov.tr, site officiel du ministère des Affaires étrangères turc. En anglais et en turc.

www.byegm.gov.tr, site de la Direction générale de la presse et de l'information. En anglais et en turc : revues de la presse turque et occidentale, archives de *Newspot*, périodique du ministère des Affaires étrangères.

www.h-net.msu.edu, liste de discussion des historiens de l'Empire ottoman et de la Turquie moderne (hébergée par la Michigan State University). On peut accéder aux archives des discussions.

www.avsam.org, site du Centre d'études stratégiques sur l'Eurasie (ASAM).

2. Communauté arménienne d'Istanbul. Ressources

www.armenianpatriarchate.org.tr, site officiel du Patriarcat arménien d'Istanbul.

Türkiye Ermenileri Patrikliği

34480 Kumkapı Istanbul

tel : (90 212) 517 09 70 / 517 09 71

fax : (90 212) 516 48 33

[Le patriarcat publie, chaque année, un calendrier liturgique et un annuaire complet des institutions de la communauté (églises, journaux, associations). On peut le trouver au patriarcat et dans toutes les paroisses arméniennes.]

www.hyetert.com, animé par des jeunes *bolsohays*, ce site est incontournable pour en savoir plus sur la communauté arménienne d'Istanbul [en turc. Base de données très utile].

www.oia.net, *Organization of Istanbul Armenians*, association américaine regroupant des Arméniens d'origine stambouliote.

www.istanbul.com.tr, notamment pour les articles d'Arman Tayran, consacrés aux traces de l'"arménitude" à Istanbul.

www.arasyayincilik.com, site de la seule maison d'édition arménienne d'Istanbul.

İstiklal cad. Hıdivyal Palas, n° 465,

80050 Tünel / Beyoğlu-Istanbul

tel:(0212) 252 65 18

fax:(0212) 252 65 19

www.agos.com.tr, site de l'hebdomadaire d'Istanbul.

Quelques dossiers d'archives et des brèves, mais l'intégralité des articles n'est pas disponible en ligne.

Halaskargazi cad. Sebat ap. 192 / 3, daire 6
80220 Pangaltı-Istanbul
tel : (90 212) 296 23 64

www.normarmara.com, site du quotidien *Marmara*.

Solakzade sok. n° 5 P.K. 507,
Beyoğlu-Istanbul

tel : (90 212) 244 47 36

fax : (90 212) 249 81 65

Quotidien *Jamanak*

İstiklal cad. Postacılar sok. n° 14,
Santa Maria apt. Beyoğlu-Istanbul

tel : (90 212) 243 56 39

fax : (90 212) 243 31 96

Principaux lycées arméniens d'Istanbul

Getronagan Ermeni Lisesi

Kemeraltı, Sakızcılar sok. n° 19,
80030 Karaköy-Istanbul

tel : (90 212) 244 05 03

fax : (90 212) 251 05 14

Esayan Ermeni Lisesi

Meşelik sok. n° 34, 80060 Taksim-Istanbul
tel : (90 212) 243 50 16

Surp Haç Ermeni Lisesi

Ekmekçiabaşı sok. n° 3, Üsküdar-Istanbul
tel : (90 216) 333 03 07

Sahakyan-Nunyan Ermeni Lisesi

Marmara cad. n° 55,
34310 K.M. Paşa-Istanbul
tel : (90 212) 585 53 15

3. Caucase méridional, Arménie

3.1. Sources d'informations générales

www.rferl.org, site de *Radio Free Europe/Radio Liberty* : dépêches quotidiennes et analyses de fond sur l'actualité dans l'ex-bloc soviétique. Possibilité de s'abonner (gratuitement) à des lettres d'information quotidiennes sur l'Asie centrale ou la Transcaucasie. Pour consulter

les archives (1991-1999) de *RFE/RL* (anc. *OMRI*) à l'aide d'un moteur de recherche performant, aller sur www.friends-partners.org/friends/news/omri/opt-tables-unix-english

www.eurasianet.org, site de dépêches et d'analyses sur l'Asie centrale. Chaque république d'Asie centrale possède sa page, avec une sélection très complète de dépêches d'actualité (RFE/RL, Interfax, BBC Monitoring : traduction en anglais de programmes d'informations télé ou radio-diffusés) et de liens.

www.iwpr.net, site de l'Institute for War and Peace Reporting, à consulter pour leur *Caucasus Report* (hebdomadaire).

<http://groong.usc.edu>, *groong/Armenian News Network*, a été créé en 1988 –au début des événements au Haut-Karabakh– pour diffuser le plus largement possible l'information sur l'Arménie et les Arméniens. Un recueil (digest) quotidien agglomère dépêches, articles et analyses de sources très variées (journaux arméniens, azéris, turcs, occidentaux).

www.asbarez.com, quotidien publié en anglais et en arménien. Journal de la Fédération Révolutionnaire Arménienne (ARF - Western US Central Committee).

www.snark.am, agence de Presse indépendante arménienne.

www.azg.am, quotidien publié en arménien, en turc, en russe et en anglais.

Turkistan newsletter, lettre d'information quotidienne sur le monde türk (en anglais et occasionnellement en turc) rassemblant des articles publiés ici et là et des interventions inédites. Il faut noter que ses responsables sont animés d'un vigoureux turquisme. Pour s'abonner (gratuitement), envoyer un mail à listserv@nic.surfnet.nl, avec le message suivant : SUBscribe Turkistan-N. Pour obtenir des informations ou consulter les archives : <http://www.euronet.nl/users/sota/turkistan.htm>.

On peut aussi jeter un coup d'oeil sur "Trans-Caucasus: A Chronology", une chronologie mensuelle des événements préparée par Richard Giragosian (pour le compte de l'*Armenian National Committee of America*). Pour s'abonner (gratuitement) giragosi@email.msn.com. Pour les anciens numéros, consulter www.anca.org.

3.2. Sources d'informations de la Diaspora arménienne

www.agbu.org, *Armenian General Benevolent Union*.

www.lettre.ugab.com, la Lettre de l'UGAB.

L'Union Générale de Bienfaisance Arménienne,

fondée en 1906, vise à sauvegarder l'identité arménienne à travers des programmes d'aide humanitaire et des projets culturels et éducatifs.

www.anca.org/anca/, *Armenian National Committee of America*, organisation politique de la communauté arménienne des Etats-Unis. Mène des actions de lobbying.

www.aaainc.org, *Armenian Assembly of America*, organisation politique de la communauté arménienne des Etats-Unis. Mène des actions de lobbying.

www.ksi.ch/armenianforum, *Forum of Armenian Associations of Europe (FAAE)*. Forum rassemblant des organisations politiques et associations communautaires arméniennes de l'Europe.

<http://com24.armenweb.org>, *Conseil de Coordination des Organisations Arméniennes de France*.

www.mcm.asso.fr/le_guide/structures/lieux/centre_rech_dispora_arm.htm, *Centre de Recherche sur la Diaspora Arménienne (CRDA)*.

www.armenews.com, *Nouvelles d'Arménie Magazine*.

3.3. Institutions — Arménie

www.armeniaforeignministry.com, site officiel du ministère arménien des Affaires étrangères. Assez bien réalisé, il peut s'avérer très utile pour récupérer le texte intégral de discours ou d'interviews de Vartan Oskanian et de Robert Kotcharian (on trouve aussi quelques discours de Levon Ter-Petrossian).

www.armeniadiaspora.com, site officiel du ministère arménien des Affaires étrangères destiné à la Diaspora.

www.acnis.am, site du think-tank –*Armenian Center for National and International Studies*– créé par Raffi Hovanissian, ancien ministre des Affaires étrangères de la République d'Arménie.

www.ichd.org, site du think-tank –*International Center for Human Development*– créé par Armen Darbinian, ancien Premier Ministre de la République de l'Arménie.

3.4. Sources d'informations économiques sur l'Arménie

Chambre de Commerce et d'Industrie d'Arménie

29 / 1 Sayat Nova, Erevan 375001

tel : (374 1) 56 54 38

fax : (374 1) 56 50 71

E-mail : chamber@arminco.com

Union of Manufacturers and Businessmen of Armenia (UMBA)

41, Arshakuryarts ave,
Erevan 375026
tel : (374 1) 56 29 23
fax : (374 1) 56 29 21
E-mail : umba@arminco.com

Turkish-Armenian Business Development Council (TABDC)

Abelyan 6/1 str., Erevan
tel : (374 1) 35 11 80
fax : (374 1) 35 12 40

Barbaros Bulvarı, Karadeniz apt. 23/11
Beşiktaş, 80690, İstanbul
tel : (90 212) 236 00 17
fax : (90 212) 259 72 51
E-mail : tabdc@tabdc.org
Site web : www.tabdc.org

Armenian Development Agency

17 Charents Street, 375025 Yerevan, Armenia
Telephone: +374 1 570170
Telephone/Fax: +374 1 542272
E-mail: adaoss@netsys.am
Site web : www.ossada.am

Groupement International Interprofessionnel Arménien (GIIA)

26, rue Troyon, 92310 Sèvres
tel: (33 1) 40 96 08 49
E-mail: giiia@armenweb.org
Site web: giiia.armenweb.org

www.usabia.org, US - Armenia Business and Investment Association

www.caspianfinance.com, Caspian Finance Center

www.traceca.org, Site officiel du programme "Corridor de Transport Europe Caucase Asie", TACIS / UE

Banque Mondiale - Bureau d'Erevan

Republic Square 2, Khorhertarani str.,
Erevan 10
tel : (374 1) 15 16 86 / 52 09 92
fax : (374 1) 15 18 33 / 15 17 88
E-mail : abuniatyan@worldbank.org

Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement (BERD)

20, Baghramian ave., Erevan 19
tel : (374 1) 54 04 25
fax : (374 1) 54 04 30
E-mail : drakinoa@evn.ebrd.com

Sommaire

Introduction	3
1. Les échanges commerciaux dans le Caucase et les retombées économiques de la paix.....	4
A. Les principaux partenaires commerciaux	5
B. Les régimes commerciaux, flux d'échanges et coût de transport.....	5
<i>Les routes du Caucase</i>	6
C. Les flux énergétiques dans la région	7
D. Les effets sur la balance des paiements d'une normalisation des relations économiques régionales	7
2. Stratégies de contournement de l'embargo : évolution des échanges économiques entre la Turquie et l'Arménie dans les années 90	8
A. Les hommes d'affaires, un relais entre les deux pays ?.....	9
B. Les stratégies de contournement de l'embargo.....	12
<i>Les effets de la nouvelle législation relative au visa turc pour les ressortissants arméniens</i>	18
<i>Janvier 2002 : libéralisation du régime des visas</i>	19
3. La Géorgie : pays de transit.....	20
A. TRACECA, corridor Europe-Caucase-Asie	20
B. Le port de Poti : débouché de l'Arménie sur la mer Noire et port régional.....	21
<i>Liste des travaux en cours d'exécution</i>	22
C. Les revenus de transit.....	24
<i>Les principales routes</i>	25
4. L'enjeu de l'ouverture de la frontière : le cas de l'Arménie	26
<i>Rejoindre le port de Poti depuis Erevan</i>	27
A. Le coût de l'embargo	28
<i>Les douanes arméniennes</i>	29
B. Evaluation du coût économique des politiques régionales : perception du secteur privé arménien	30
<i>Les entreprises de Sil Group</i>	32
5. L'enjeu de l'ouverture de la frontière : le cas de la Turquie.....	33
<i>Erevan vue d'Iğdır</i>	35
A. L'ouverture de la frontière turco-arménienne et les enjeux pour la ville de Trabzon.....	35
<i>Le port de Trabzon au XIX^e siècle</i>	35
B. L'ouverture de la frontière turco-arménienne et les enjeux pour la ville de Kars.....	41
<i>Le cas de Doğu Metal</i>	43
C. L'ouverture de la frontière turco-arménienne et les enjeux pour la ville d'Iğdır	44
<i>"Mazot ticareti" entre Iğdır et le Nakhitchevan</i>	46
Conclusion	47
<i>Voyage en Arménie</i>	49
Sites internet	53