



© DG Trésor

Lettre économique d'Egypte

N° 85 – Juin 2018

Ce mois de juin, l'actualité est dominée par deux informations : un important remaniement ministériel qui a suivi le début du second mandat du Président Sissi, et une vague de hausse des prix administrés survenue pendant le mois du Ramadan.

Si la nomination de Mostapha Madbouli, ministre du logement du précédent gouvernement, au poste de Premier ministre n'a pas véritablement surpris dans la mesure où il avait assuré l'intérim de Shérif Ismaïl lors de sa maladie, l'ampleur du remaniement a en revanche pu surprendre avec 12 changements, dont ceux des ministres de la défense, de l'intérieur et des finances. On en retiendra essentiellement un rajeunissement de l'équipe ministérielle, un renforcement de la présence féminine : avec 8 femmes ministres, c'est le gouvernement le plus féminin que l'Égypte a connu. Les deux priorités affichées du Président Sissi pour son nouveau mandat, la santé et l'éducation, voient l'arrivée de nouveaux titulaires. Mais au final, ce remaniement s'apparente plus à un changement dans la continuité qu'à un changement de ligne : la poursuite des réformes économiques engagées depuis deux ans a été réaffirmée par le Président Sissi lui-même, et par les ministres en charge dès leurs nouvelles prises de fonction. A cet égard, on attend l'adoption fin juin du rapport du FMI sur la troisième revue du programme, devant permettre le versement en juillet probablement de la quatrième tranche du prêt.

Venant confirmer l'engagement de l'Égypte pour la poursuite de ses efforts de consolidation budgétaire, une vague de hausse des prix de l'eau, de l'électricité et des carburants est survenue entre le début et la fin du Ramadan. Elles s'inscrivent dans la politique de réduction des subventions aux services et à l'énergie engagée depuis deux ans pour réduire le déficit public.

Notre focus du mois porte sur le secteur ferroviaire en Égypte, alors que le Ministre des transports, Hisham Arafat confirmé à son poste, affiche de fortes ambitions pour réformer le secteur et le moderniser.

Pour conclure, j'aurais aimé souhaiter à l'Égypte bonne continuation dans le mondial de Football, mais nous connaissons malheureusement déjà les résultats du premier tour. Il ne nous reste donc qu'à exprimer notre sympathie à cette équipe méritante et l'encourager en vue du prochain mondial ! Tahia Misr !

Bonne lecture,

Jérôme Baconin
Conseiller économique

[AU SOMMAIRE]

1. Les nouveaux ministres de la sphère économique du gouvernement Madbouli
2. Nouvelles hausses des prix des produits subventionnés
3. La dette externe de l'Égypte en 2016/17
4. Le secteur ferroviaire en Égypte
5. Relance du programme de privatisations
6. Brèves et indicateurs économiques

**Politique Economique****Tarek Gharib**tarek.gharib@dgtrésor.gouv.fr**Les nouveaux ministres économiques du gouvernement
Madbouli : changement dans la continuité**

Le gouvernement du nouveau Premier Ministre Moustafa Madbouli a été nommé et a prêté serment jeudi 14 juin pour ce qui constitue le plus grand remaniement ministériel depuis la nomination du Premier Ministre Sherif Ismail en mars 2016. Il comprend 33 ministres, dont, 12 nouveaux. On y trouve 8 femmes, dont deux nouvelles entrantes à la santé, Dr. Hala el Zaïed, et à l'environnement, Dr. Yasmine Fouad.

Ce nouveau gouvernement s'inscrit néanmoins dans la continuité du précédent, la poursuite de la réforme économique et la sécurité nationale, avec les nouvelles priorités du Président Sissi pour son second mandat : la santé et l'éducation confiés à des nouveaux ministres.

Trois changements notables dans le pôle économique gouvernemental. Amr El Garhy (finance) Tarek Kabil (commerce et industrie) et Khaled Badawy (entreprises publiques) ont respectivement laissé leur place à Mohamad Maait, Amr Nassar et Hisham Tawfik.

Mohamed Maait était le vice-ministre des Finances en charge du Trésor public et le chef de l'Unité de justice économique (en charge des programmes de protection sociale, de la réforme des retraites et de l'Assurance santé universelle) depuis 2016. Il sera secondé d'Ahmed Kouchouk qui continuera à occuper le poste de vice-ministre des Finances pour la politique budgétaire ainsi que d'Ehab Abouaish, ancien doyen de la faculté de commerce de l'Université du Caire et qui occupera la fonction de vice-ministre des finances pour les affaires du Trésor. M. Maait a d'emblée déclaré qu'il entendait poursuivre la politique de consolidation budgétaire de son prédécesseur. **On relèvera qu'il est par ailleurs en charge du volet financier de la réforme de l'assurance maladie universelle qui va entrer progressivement en vigueur.**

Amr Nassar est un expert du secteur automobile. Conseiller exécutif de Mercedes Benz, il a également occupé les fonctions de vice-président de la Fédération mondiale des transports publics pour le Moyen-Orient et Afrique du Nord entre 2008 et 2014. Il a été secrétaire général du Conseil de l'Exportation pour les industries d'ingénierie et membre de la section automobile de la Fédération des industries égyptiennes. **Nul doute qu'une de ses priorités sera l'adoption de la stratégie automobile sur laquelle l'Égypte mise pour développer une industrie automobile.** Ses autres priorités seront de favoriser une croissance industrielle durable, développer les exportations égyptiennes en mettant l'accent sur les secteurs clés tout en cherchant à développer la croissance industrielle des PME dans leur pays.

Hisham Tawfik est fondateur et PDG de la société d'énergie solaire et d'installation de panneaux solaires Cairo Solar. **Il devrait être en charge du programme des privatisations des entreprises publiques dont le calendrier reste encore à préciser.**

Les ministres des Approvisionnements et du commerce intérieur, Ali El Moselhy, du pétrole et des ressources naturelles Tarek El Molla, des transports, Hisham Arafat, et la ministre de l'Investissement et de la Coopération internationale, Sahar Nasr, conservent leur portefeuille. Le Premier ministre cumule par ailleurs sa fonction avec celle de ministre du logement qu'il occupait déjà dans le précédent gouvernement.

[Retour sommaire](#)



Politique Economique

Tarek Gharib

tarek.gharib@dgtresor.gov.eg

Tranches	Non-résidents (en LE)		Evolution	
	2017/18	2018/19*	2017/18	2016/17
Services	2	3,3	+65%	+106%
Gouv.	2,2	3,4	+54,5%	+89%
Commercial	2,4	3,6	+50%	+80%
Industriel	3,35	4,55	+36%	+47%
Touristique	3,4	4,6	+35%	+46%
Autre	6,95	9	+29%	+29%
m3	Résidents (en LE)		Evolution (en %)	
0-10	0,45	0,65	+44%	+117%
11-20	1,2	1,6	+33%	+129%
21-30	1,65	2,25	+36%	+114%
0-40	2	2,75	+38%	+104%
40+	2,15	3,15	+47%	+103%

*tarifs rétroactifs au 1er mai 2018

Augmentations des tarifs de l'eau par secteur et par tranche de consommation

kWh	Non-résidents (en LE)		Evolution*	
	2017/18	2018/19	2017/18	2015/16
0-100	0,45	0,55	+22,2%	+71,9%
101-250	0,84	1	+19%	
251-600	0,96	1,15	+19,8%	+98,3%
601-1000	1,35	1,45	+7,4%	+79%
1000+	1,4	1,5	+7,1%	+74,4%
kWh	Résidents (en LE)		Evolution (en %)	
0-50	0,13	0,22	+69,2%	+193%
51-100	0,22	0,3	+36,4%	+107%
0-200	0,27	0,36	+33,3%	+125%
201-350	0,55	0,7	+27,3%	+130%
351-650	0,75	0,9	+20%	+122%
651-1000	1,25	1,35	+8%	+90%
1000+	1,35	1,45	+7,4%	+73%

*Evolution en % par rapport à

Augmentations des tarifs de l'électricité par tranche de consommation

Nouvelles hausses des prix des produits subventionnés

Quelques jours après le discours d'investiture du deuxième mandat du Président Sissi dans lequel il avait rappelé la nécessité de maintenir le cap de la consolidation budgétaire, les actes ont suivi les paroles. **Depuis la fin du mois de mai, une série de hausses de prix est intervenue sur des produits et services subventionnés.** Ces décisions impopulaires et dont l'impact social ne peut être négligé ont été prises par le gouvernement Ismaïl sortant, à la veille de l'entrée en fonction du nouveau gouvernement dirigé par M. Madbouli, qui a déclaré s'inscrire dans la continuité de la politique de réduction des déficits.

Ce sont d'abord les tickets de métro qui ont été augmentés en mai 2018 dans de fortes proportions, passant d'un prix fixe unitaire de 2 EGP à trois nouvelles tarifications (3 EGP pour les 9 premiers arrêts, 5 EGP entre 10 et 16 arrêts et enfin 7 EGP au-delà). Il s'agit de la deuxième augmentation des prix après celle de mars 2017 (de 1 à 2 EGP).

La hausse de 46,5% en moyenne des tarifs de l'eau (la deuxième en trois ans) **a été annoncée en juin avec un effet rétroactif au 1^{er} mai 2018.** Pour le secteur résidentiel, l'augmentation est comprise entre 33 et 47% en fonction des tranches de consommation, et pour le secteur non résidentiel elle s'échelonne de 29 à 65%.

Les prix de l'électricité ont poursuivi leur hausse (26,6% en moyenne) début juin, la troisième depuis le début du programme du FMI. Pour le secteur résidentiel, elle est comprise entre 7% et 69% en fonction des tranches de consommation, tandis que pour le secteur non résidentiel, elle s'échelonne de 7 à 22%. L'objectif de **suppression définitive des subventions a été maintenu à juin 2022**, en accord avec le FMI, en raison de son fort impact social et sur l'activité industrielle. **D'après le ministre de l'Electricité, le montant des subventions au prix de l'électricité s'est établi à 32 Mds d'EGP en 2017/18¹, et l'augmentation intervenue permettrait de le ramener à 16 Mds d'EGP en 2018/19.**

Enfin, l'annonce de l'augmentation des prix des carburants de 50% en moyenne durant la fête de l'Eid el Fitr vient compléter le tableau. Le prix de l'octane 80 et celui du diesel ont été majorés de 50%, celui de l'octane 92 de 35% et celui de l'octane 95 d'un peu plus de 17%. D'après le ministre du Pétrole, les subventions aux carburants seraient passées de 120 Mds d'EGP (soit 6,6 Mds\$) en 2016/17 à 110 Mds d'EGP en 2017/18 (il était de 51 Mds d'EGP en 2015/16). L'augmentation survenue fin juin permettrait de ramener ce montant à environ 89 Mds LE en 2018/19. A noter toutefois, que le budget 2018/19 sur le point d'être ratifié par le Président Sissi, est construit sur une hypothèse du baril de Brent à 67 \$ alors qu'il fluctue en ce moment autour des 75 \$, faisant peser un risque sur ce volet de la consolidation budgétaire. **L'objectif d'éliminer les subventions au carburant d'ici à 2019 laisse présager de fortes hausses à venir.** Consécutivement à l'augmentation des prix des carburants, les prix des transports en bus viennent de doubler (de 1,5 à 3 LE) après une première augmentation de déjà 100% en août 2017, au même titre que les tarifs des taxis qui ont augmenté de 15 à 20%.

Ces hausses n'ont pour le moment pas eu d'effet sur l'inflation qui en mai a poursuivi sa décroissance pour atteindre 11,4% en glissement annuel, profitant d'un effet de base largement favorable (29,7% en mai dernier). Néanmoins, il est à prévoir qu'elles porteront leur effet dès le mois de juin, avec un impact possible de 2 à 3%. Le FMI prévoit une baisse de l'inflation à 13% en 2018/19 (20,1% en 2017/18).

¹ En Égypte, l'année fiscale court du 1^{er} juillet au 30 juin de l'année suivante.



Stations	Tarifs (LE)		Evolution	
	2017/18	2018/19*	2017/18	2016/17
1-9	2	3	+50%	+200%
10-16		5	+150%	+400%
16+		7	+250%	+700%

Augmentations des prix du métro et évolution depuis 2016/17

Carburant	Tarifs (LE/litre)		Evolution	
	2017/18	2018/19	2017/18	2015/16
Essence 95	6,6	7,75	+17,4%	+24%
Essence 92	5	6,75	+35%	+160%
Essence 80	3,65	5,5	+50,7%	+244%
Diesel	3,65	5,5	+50,7%	+206%

Augmentations des tarifs des carburants et évolution depuis 2015/16

Le gouvernement a néanmoins souhaité anticiper les hausses des prix avec des mesures permettant de soulager la pression sur les populations défavorisées. Ainsi, le Parlement vient de voter une loi augmentant les pensions (+15% pour 9 M d’agents publics) ainsi que les salaires (+11,5% pour 6 M d’agents publics). Le coût de ces mesures (qui entreront en vigueur à compter du 1er juillet prochain) est évalué à 60 Mds LE (3,4 Mds \$).

Par ailleurs, le nouveau Ministre des Finances, Mohamed Maait a annoncé que **les économies réalisées grâce aux réductions de subventions permettront au gouvernement d’allouer des fonds aux dépenses de protection sociale et d’éducation** (érigées en priorités par le Président Sissi dans son second discours d’investiture), qui totalisent 334 Mds LE dans le budget 2018/19, dont 100 Mds LE pour les subventions au prix du pain. L’impact de l’augmentation du prix des carburants sur les coûts des boulangeries fabriquant le pain subventionné sera lui aussi couvert (+5 Mds LE environ).

Ces efforts du gouvernement pour réduire les subventions et rationaliser leur attribution aux plus vulnérables, sur fond d’amélioration de la compétitivité prix de l’Egypte depuis le flottement de sa devise nationale continuent à porter leurs fruits. **La maîtrise des dépenses** (+24% sur 11 mois, soit un niveau inférieur à l’inflation et à la croissance des recettes totales de 36%) **alliée à une forte hausse des recettes fiscales sur l’année** (+45% sur 11 mois) **a eu pour effet une nette amélioration du déficit primaire ramené de -1,8% en 2016/17 à un excédent de +0,3% en 2017/18, une première depuis près de 10 ans.**

[Retour sommaire](#)

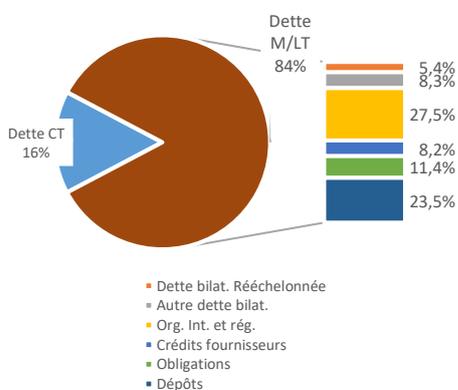
Politique économique

Bassem Aly Youssef

bassem.alyyoussef@dgtresor.gov.eg

Tarek Gharib

tarek.gharib@dgtresor.gov.eg



Profil et répartition de la dette externe en 2016/17 (source : BCE)

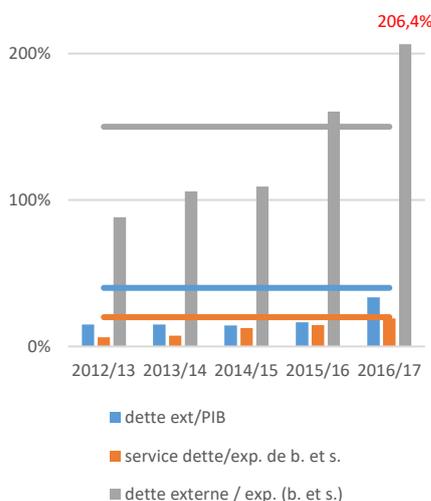
La dette externe de l’Egypte en 2016/17

En 2016/17, le stock de la dette externe brut de l’Egypte s’élève à 79 Mds\$ enregistrant un accroissement de 23,3 Mds\$ (+41,7% en g.a). Depuis 2011, la dette externe a été multipliée par 2,2 (35 Mds \$ en 2010/11) faisant l’objet d’un accroissement annuel moyen de 15,8%. Cette progression significative du stock de dette externe au cours des six dernières années (+44 Mds\$) témoigne d’un besoin en financements croissant engendré par un creusement des déficits jumeaux suite à la révolution de 2011.

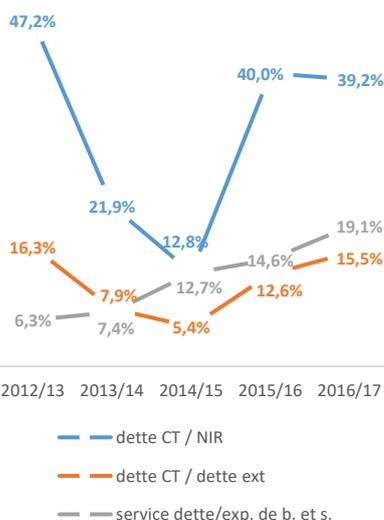
Les besoins de financements externes, estimés à 16 Mds \$ pour l’année 2016/17 ont été couverts auprès des créanciers multilatéraux (8,45 Mds\$), bilatéraux (4,3 Mds\$) et des marchés (emprunt bancaire de 2 Mds\$ en novembre 2016 ; émissions d’*eurobonds* de 4 Mds\$ en janvier et 3 Mds\$ en mai 2017). **Largement sursouscrites, les émissions d’*eurobonds* marquent le retour de l’Egypte sur les marchés internationaux et ont pu être réalisées à des taux d’intérêt inférieurs aux prévisions, témoignant de la confiance retrouvée des investisseurs.** Ces émissions souveraines à maturité de 5 à 30 ans démontrent la volonté de l’Egypte d’étendre sa dette à long terme, et ce afin de soulager la pression du service de la dette sur l’exécution budgétaire.

Ainsi, la dette à long et moyen terme, équivalente à 84,5% du total (-3 pts en g.a) augmente sensiblement de 27% en g.a à 66,6 Mds \$. Détenue principalement par les organisations régionales et internationales (32% du total, +3 pts par rapport à 2015/16), elle est portée notamment par le versement d’une première tranche de 2,7 Mds \$ du prêt du FMI.

Le nouveau dépôt de l’Arabie Saoudite (2,8 Mds \$), contribue à l’augmentation en valeur de la dette à long terme (+2,2 Mds \$) à 18,5 Mds \$. Celle-ci se réduit néanmoins en volume



Indicateurs de soutenabilité de la dette externe (les courbes horizontales représentent le seuil du risque moyen)



Ratios d'exposition à court terme (source : BCE)

en Mds\$	Principal	Intérêts	Total
H2 2017	1,9	0,9	2,8
H1 2018	4,8	0,8	5,6
H2 2018	8	0,8	8,8
H1 2019	4	0,8	4,8
H2 2019	5,4	0,7	6,1
H1 2020	4,6	0,6	5,2
H2 2020	1,7	0,6	2,3

Echéancier jusqu'à 2020 (source : BCE)

(-5,9 pts) à 27,7% et se positionne à la seconde place par ordre d'importance. C'est également le cas de la dette contractée auprès du Club de Paris qui augmente de 2,7 Mds \$ mais dont la part rapportée au total diminue de 20,8 à 19%. Finalement, les obligations gouvernementales s'établissent à 8,9 Mds \$, soit 13,4% du total (+5,5 Mds \$).

Le poids de la dette à court terme augmente à 12,2 Mds \$ (+3 pts) mais reste limité à 15,5% du total. Néanmoins, sa valeur a augmenté de 74% portée principalement par une augmentation des prêts et crédits totalisant 45% de la dette à court terme contre 6,2% l'année précédente. L'accord de swap de devises avec la Chine à hauteur de 2,6 Mds \$ contribue à cette tendance haussière tout comme l'accroissement de 57,8% des facilités commerciales à 3 Mds \$. Enfin, pour boucler le financement du programme FMI, la BCE a effectué en novembre 2016 une opération de REPO à un an avec un groupement de banques commerciales.

En 2016/17, la dette reste essentiellement détenue par les pays arabes (28,2% contre 34,8% l'année précédente). Viennent ensuite les organisations régionales et internationales dont la part progresse de 2,2% en g.a. (+7,7 Mds \$) pour atteindre 27,5% du total. Conjointement, les parts bilatérales de l'Allemagne (8%), la France (1,8%), du Japon (2,8%) et des Etats Unis (2%) poursuivent leur déclin totalisant 13,6% contre 24,3% en 2014/15.

La part du dollar décline de 2,8 pts mais reste la devise majoritaire (69,8%) d'endettement externe. Cette baisse en volume s'explique tout d'abord par l'octroi de la première tranche du prêt du FMI libellée en droit de tirage spéciaux (DTS), puis par l'accord swap de devises avec la Chine à hauteur de 18 Mds RMB (2,6 Mds \$). Le dollar est suivi par l'euro dont la part reste stable à 12,5%, puis par les DTS à 7,9% (+ 3,4 pts), devant le RMB (3,2%) et le dinar koweïti (2,9%).

Le stock de dette externe représente 33,7% du PIB contre 17,7% en juin 2016. Selon le FMI, le ratio dette/PIB demeure conforme aux standards internationaux. Le ratio dette à court terme sur les réserves internationales nettes (NIR) diffère sensiblement (39,2% contre 40% en 2015/16), alors qu'il ne représentait que 21,9% il y a deux ans.

Au 1er juillet 2017, les échéances de remboursement de la dette externe s'étaient étalées jusqu'en 2054. **Depuis, l'Egypte a honoré l'ensemble de ses échéances** (BIRD/BAD : 2,4 Mds \$; REPO : 2 Mds \$; dépôt libyen : 1 Md \$; Club de Paris : 700 M \$; Afreximbank : 500 M \$).

A noter toutefois qu'elle a obtenu l'allongement de la maturité des dépôts effectués par l'Arabie Saoudite, le Koweït et les Emirats. Si cela allège le remboursement de la dette à court terme, **l'Egypte sera tenue de rembourser 25,7 Mds \$ à l'horizon du S2 2019** (8,8 Mds \$ au S2 2018 ; 4,8 Mds \$ au S1 2019 ; 6,1 Mds \$ au S2 2019 auxquels s'ajoutent 6 Mds \$ de dépôts arabes initialement prévus au S1 2018 et dont la maturité a été prolongée).

En 2016/17, le service total de la dette externe du gouvernement progresse de 46% s'établissant à 7,3 Mds \$ contre 5 Mds \$ en 2015/16. Il se décompose en paiements au titre des intérêts à hauteur de 1,2 Md \$ et 6,1 Mds \$ au titre du principal. Toutefois, le service de la dette au T1 2017/18 décline à 1,8 Md \$ (-28% en g.a) contre 2,5 Mds \$ à la même période en 2016/17.

Enfin, le stock total de la dette externe, rapporté aux exportations totales atteint un niveau historique de 206,4%. **Ayant doublé en l'espace de deux ans et dépassé le seuil de soutenabilité de 200%, le seuil est désormais évalué à risque élevé.**



Politique sectorielle

Kévin Besançon

kevin.besancon@dgtrésor.gouv.fr

Le secteur ferroviaire égyptien

Étendu sur plus de **5500 kilomètres**, le réseau ferroviaire égyptien est le troisième plus vaste du Moyen-Orient (derrière l'Iran et la Turquie). Emprunté par près de **500 millions de passagers** chaque année, ce réseau très sollicité qui, selon le ministre des Transports, « n'a pas été développé depuis 60 ans » est régulièrement l'objet de critiques sur la vétusté et les carences de maintenance des infrastructures qui provoqueraient environ un millier d'accidents ferroviaires chaque année. **Afin de moderniser et étendre le réseau, le gouvernement a choisi de se tourner vers le secteur privé, qui doit apporter l'expertise et les financements nécessaires.** C'est le sens de la réforme du secteur ferroviaire, adoptée le 2 avril 2018, qui met fin au monopole de l'*Egyptian National Railways Authority (ENR)* pour l'opération de lignes ferroviaires.

En application de la demande présidentielle de mars 2018 d'un plan d'investissements de modernisation massif, le ministre des Transports a lancé un programme 2018-22 de 55 Mds LE (2,6 Mds €) de maintenance des infrastructures, installation de système de signalisation et communications ainsi que rénovation et acquisition de matériel roulant. La modernisation du réseau est cependant engagée depuis 2015 avec le lancement des projets d'équipements en systèmes de signalisation automatisés des principaux tronçons : – Alexandrie - Le Caire ; East port Saïd – Banha ; Le Caire – Nag Hammadi (actuellement, seuls 15% des systèmes de signalisation sont automatisés). De même, pour compenser le déficit de locomotives (816 pour l'ensemble du réseau, dont les ¾ ont plus de trente ans), l'ENR a signé avec General Motors en juin 2017 un contrat de fourniture de 100 locomotives diesel – fret et passagers – et de maintenance de 81 locomotives pour un montant de 575 M \$. Les autorités sont également en négociation pour un nouveau contrat de fourniture de 1300 nouveaux wagons (frets et passagers) à partir de 2018.

Si la construction de lignes régionales dans le delta est bien programmée par les autorités, ces dernières semblent axer le développement futur du ferroviaire sur les lignes mixtes fret et grande vitesse. **Le projet le plus emblématique est la LGV mer Rouge – mer Méditerranée (250 km/h – 534 km)**, dont l'appel à déclaration d'intérêt a été lancé fin décembre 2017. Il prévoit de relier Ain Sokhna (sur la Mer Rouge 60 km au sud de Suez) à New El Alamein (population cible : 1,7 M d'habitants d'ici 2030) sur la côte méditerranéenne via la Nouvelle capitale Administrative (population cible 7 M d'habitants d'ici 2035), la ville du 6 octobre (Ouest du Caire) et Alexandrie. Le ministère des Transports étudie également la possibilité de développer **quatre autres tronçons de ligne à grande vitesse : Le Caire-Louxor (700 km), Louxor-Hurghada (300 km), Louxor-Assouan (200 km) et enfin Ain-Soukhna - Hurghada (350 km).** L'objectif est de relier les centres urbains, d'activités et touristiques en offrant une alternative au trafic aérien. La recherche d'investisseurs est le principal enjeu de ces projets que les autorités conçoivent comme reposant essentiellement sur le secteur privé (investissement, construction, exploitation et maintenance) mais **dont le coût total avoisinerait 20 à 25 Mds €.**

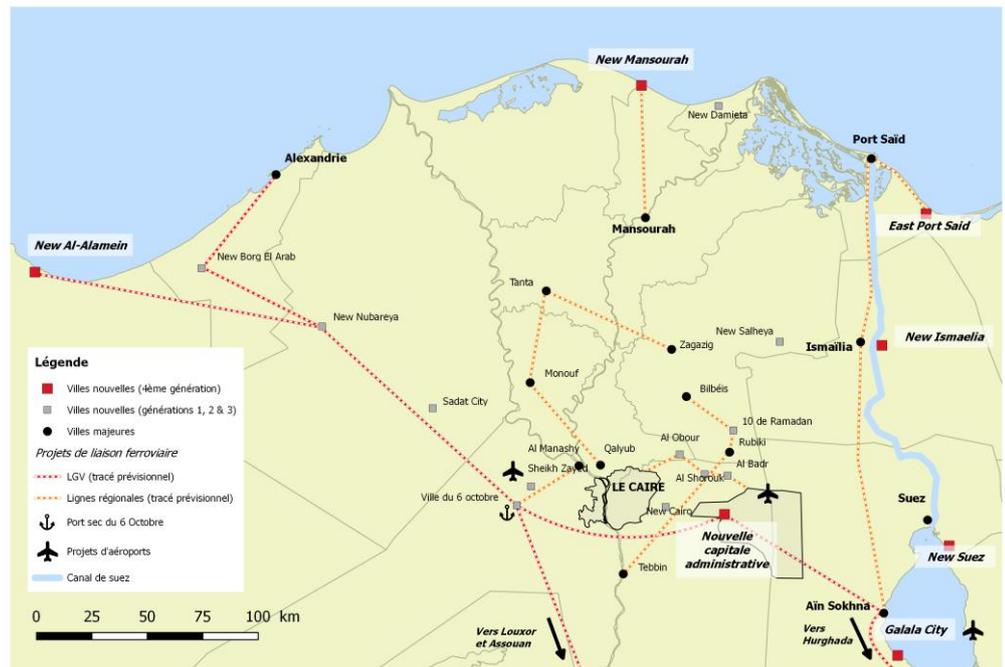
Afin de fluidifier le trafic de marchandises et désengorger rapidement les ports égyptiens, les autorités souhaitent que la plupart de ces lignes à grande vitesse servent également au transport de fret. **Le ferroviaire assurait en 2017 moins de 1% du transport de fret en Égypte** (contre 6% dans les années 1980) avec un peu plus de 5 millions de tonnes convoyées chaque année. **L'objectif fixé en 2014 dans la stratégie Transports du gouvernement est de passer à 25 M de tonnes** de fret ferroviaire d'ici 2022 grâce à une interconnexion des principaux centres



Lettre économique d’Egypte n°85 – Juin 2018 © DG Trésor

logistiques, zones industrielles, ports maritimes et ports secs. Le projet soutenu par la BERD, en partenariat avec des investisseurs privés, de port sec du 6 octobre, à 30 km à l’ouest du Caire, est au cœur de cette stratégie et doit atteindre une capacité de traitement de 65.000 EVP (équivalent vingt pieds) par an (65.000 à 130.000 conteneurs dès 2022-23, connectant ainsi le port d’Alexandrie au grand Caire, et dans un second temps aux zones industrielles du Canal de Suez et de Haute-Egypte.

La volonté des autorités d’impliquer massivement le secteur privé dans les futurs projets ferroviaires s’explique en grande partie par la situation financière des chemins de fer égyptiens qui ne permet ni la maintenance nécessaire, ni les investissements projetés. En effet, **la dette de l’ENR s’élève début 2018 à 40 Mds LE soit près de 2 Mds €**. Les dépenses de la société s’élevaient à 8,5 Mds LE (410 M €) pour l’année fiscale 2016-2017 tandis que les revenus des ventes de billets étaient dans le même temps de 2,2 Mds LE (90 M €) et du transport de fret de 300 M LE (15 M €). Le prix des billets, maintenu à un niveau extrêmement faible (entre 0,2 et 1 € pour 100 km en moyenne selon les catégories de trains) et les nombreuses exemptions de catégories de population (seuls 250 M de clients paieraient effectivement leur billet sur les 500 millions d’usagers annuels) sont les principales sources du déficit structurel de l’ENR. **Face à cette situation, le ministre des Transports favorise le développement des revenus publicitaires issus de l’utilisation d’espaces des infrastructures ferroviaires (un premier contrat de 62 M € a été signé en décembre 2017) et s’est exprimé à plusieurs reprises en faveur d’une augmentation du prix du billet de 15 à 150% selon les catégories de trains.**



[Retour sommaire](#)



Actualité juridique

Naël Hamza

nael.hamza@gide.com

Omar Adel

omar.adel@gide.comEAH & Associates in association with
Gide Loyrette NouelEgypt | Gide.com

Les avis formulés dans cette rubrique reflètent les opinions de leurs auteurs et n'engagent aucunement le Service Economique

Relance du programme de privatisations

La réactivation du programme égyptien de privatisation (ci-après PEP) s'est confirmée dans les derniers mois avec une annonce ministérielle et la prise d'un décret réformant le régime de privatisation. Dans un premier temps, le **18 Mars 2018**, l'**ancien ministre égyptien des finances, Amr El-Garhy, a annoncé la liste des 23 entreprises publiques qui seront privatisées au cours des deux prochaines années**. Dans un second temps, le **18 Mai 2018, un nouveau décret organisant les privatisations a été publié (décret n°926 pour l'année 2018)**. Les privatisations s'inscrivent dans le courant de réformes économiques mises en place sous l'impulsion du Président de la République Abdel Fatah El Sissi.

La première entreprise qui devrait être privatisée est Engineering for the Petroleum & Process Industries (ENPPI). Cette dernière, l'une des 11 entreprises des secteurs pétrolier et pétrochimique, servira d'indicateur pour les autres entreprises. La liste compte également 5 noms du secteur des finances avec notamment la Banque d'Alexandrie et la Banque du Caire. Trois entreprises du secteur logistique et deux entreprises du secteur immobilier sont également à compter. Enfin, seront également privatisés l'industriel *Egypt Aluminium Company* et la *Eastern Company* qui bénéficie d'un monopole sur la production de tabac en Égypte.

Selon l'annonce du ministre des finances, il s'agirait de privatisations partielles portant sur 15 à 30% des entreprises visées. Les principaux objectifs du programme de privatisation sont établis par le décret. Il s'agit entre autre d'augmenter l'activité de la bourse égyptienne, de développer les entreprises visées, d'améliorer la transparence et la gouvernance de ces entreprises et d'attirer des investissements étrangers. **Par ailleurs, le décret remplace et annule tous les décrets antérieurs relatifs à la privatisation en mettant en place un nouveau système plus efficace et qui répond aux critiques des expériences passées**.

Le champ d'application du décret est large puisqu'il porte sur toutes les entreprises entièrement ou partiellement détenues par l'Etat.

Un nouveau « Comité Ministériel » composé de représentants de différents ministères est créé. Il a pour objectif de superviser le programme de privatisation. Ainsi, le comité doit il en établir le plan. **Il devra également ratifier le choix des banques d'investissement qui organiseront l'appel public d'offres**. De manière générale, le comité est chargé d'optimiser la valeur des entreprises à privatiser avant leur cession.

Le décret introduit un nouvel acteur, le « Conseil à l'Offre de Fonds Publics ». Ce conseil sera une banque d'investissement. A défaut de choix par le ministre d'une banque spécifique, la banque retenue sera NI Capital. Cette dernière est une banque d'investissement détenue par la Banque Nationale d'Investissement.

Le mécanisme simplifié de l'offre se déroule comme suit. Le comité choisit l'entreprise objet de la privatisation et décide du pourcentage et du calendrier de celle-ci. Le conseil à l'offre doit ensuite estimer la valeur équitable des parts à privatiser dans un rapport. Une fois cette étape accomplie, le Ministre des finances constitue un « Comité de Révision » présidé par un juge du Conseil d'Etat qui contrôlera le prix estimé. L'autorité de régulation des finances (FRA) assiste aux réunions de ce comité de révision. Enfin, la vente est réalisée et les bénéfices de celle-ci reviennent à l'entité vendeuse.



Lettre économique d’Egypte n°85 – Juin 2018 © DG Trésor

Le décret prévoit deux méthodes d’évaluation des parts sociales, l’une pour les parts sociales cotées et l’autre pour les parts sociales non cotées. Pour les actions cotées, le prix proposé doit se situer à plus ou moins 10% du prix moyen de l’action dans le courant du mois qui précède la privatisation. Concernant les parts sociales non cotées, le prix est basé sur le rapport du conseil à l’offre de fond public.

Après la révolution en 2011, le Conseil d’Etat avait annulé certaines privatisations en accusant le gouvernement de les avoir effectuées à un prix inférieur à la valeur du marché. Cette critique ne devrait pas se reproduire. **En effet, le nouveau décret apporte une sécurité juridique jusqu’alors inégalée.** De plus, l’Etat Egyptien a été amené à transiger au cours d’un arbitrage d’investissement CIRDI portant sur l’annulation par le Conseil d’État de la privatisation d’une usine de production textile.

In fine, le gouvernement espère obtenir un total de 80 Mds LE (approximativement 3,8 Mds €) au cours des 24 à 30 mois du programme de privatisations. Le remaniement ministériel opéré après la réélection récente du président Abdel Fatah El Sisi semble être sans conséquences sur le programme de privatisation. Avec une réelle volonté d’avancer rapidement et la garantie d’une sécurité juridique, le programme de privatisation s’annonce prometteur pour les potentiels investisseurs.

[Retour sommaire](#)



Brèves et indicateurs

Tarek Gharib

tarek.gharib@dgtrésor.gouv.fr

Brèves économiques

- **Le Ministre des Finances a relevé de 9,8 à 10,2% du PIB le déficit prévisionnel de l'année fiscale 2017/2018.**
- Le montant des avoirs extérieurs (or inclus) de la Banque Centrale est passé de 31,1 mds\$ (soit 5,5 mois d'importations de biens et services) à la fin du mois de mai 2017 à 44,1 mds\$ (soit 7,2 mois d'importations de biens et services) à la fin du mois de mai 2018.
- Le *Purchasing Manager's Index* est passé de 46,1 au cours des cinq premiers mois de l'année 2017 à 49,6 au cours des cinq premiers mois de l'année 2018.
- **Le Parlement vient d'approuver le budget de l'année fiscale 2018/19.** Il a été construit sur la base d'une hypothèse de croissance égale à 5,8%. Le déficit prévisionnel qu'il affiche s'établit à 8,4% du PIB (10,2% en 2017/18).
- Le prix de l'eau potable et le montant des frais d'assainissement ont été majorés de 46,5% à compter du 1er mai.
- Le Parlement vient de voter une loi portant à 750 EGP (soit 42\$) par mois le montant de la pension de base et augmentant de 15% la pension de 9 M d'agents publics. Elle majore également le salaire de 6 M d'agents publics. Le coût de ces mesures (en vigueur au 1er juillet prochain) est évalué à 60 mds d'EGP (soit 3,36 mds\$).
- Calculée en glissement annuel, l'inflation s'établissait à 11,4% à la fin du mois de mai.
- D'après le Ministre de l'Electricité, **les tarifs de l'électricité augmenteront en moyenne de 26,6% à compter du début du mois de juillet.** L'augmentation s'établirait à 24,8% pour ce qui concerne la consommation domestique et à 41,8% pour ce qui concerne la consommation industrielle.
- D'après le Ministre des Finances, **le déficit public aurait été ramené de 9,3% du PIB au cours des onze premiers mois de l'année fiscale 2016/17 à 7,8 % du PIB au cours des onze premiers mois de l'année fiscale 2017/18.** Quant au solde « primaire », il serait passé d'un déficit de 47 mds d'EGP à un excédent de 1,9 md d'EGP dans le même temps.
- Les prix des carburants ont augmenté de 50% en moyenne pour la 3ème fois depuis 2016 (Octane 95 : +17,4% ; Octane 92 : +35% ; Octane 80 : +50,6% et Diesel : +50,6%). Mécaniquement, les prix des transports en bus viennent de doubler (de 1,5 LE à 3 LE), au même titre que les tarifs des taxis qui ont augmenté de 15 à 20%.
- Le ministre du pétrole vient de confirmer l'objectif d'éliminer les subventions au carburant d'ici à fin 2019. Elles sont inscrites au budget 2018/19 à hauteur de 89 Mds LE (contre 110 Mds en 2017/18).
- Le nouveau gouvernement du Premier ministre Mostafa Madbouli a prêté serment jeudi 14 juin, Mohamed Maait, précédemment vice-ministre des finances en charge du trésor et chef de l'Unité de justice sociale, a été nommé ministre des finances en remplacement d'Amr Al Garhy.

[Retour sommaire](#)


Brèves et indicateurs
Indicateurs économiques

Indicateurs trimestriels		Oct-Déc 2016	Jan-Mars 2017	Avril-Juin 2017	Juil-Sept 2017	Oct-Déc 2017
Taux de croissance réel du PIB (y/y) <i>aux prix du marché</i>		3,8	4,3	5	5,2	5,3
Comptes externes <i>en Mds USD</i>	Solde commercial	-9,2	-9,2	-8,4	-8,9	-9,8
	<i>dont hydrocarbures</i>	-1,1	-1,4	-1,1	-1	-1,2
	Balance des services	1	2	2,3	2,8	2,5
	<i>Revenus du tourisme</i>	0,8	1,3	1,5	2,7	2,3
	<i>Revenus du canal de Suez</i>	1,2	1,2	1,2	1,4	1,4
	Transferts privés (nets)	4,6	4,6	4,8	5,9	7,1
	Compte courant	-4,7	-3,5	-2,4	-1,6	-1,8
	Compte de capital et financier	10,5	7	4,4	6,2	4,2
	<i>dont flux nets d'IDE</i>	2,4	2,3	1,3	1,8	1,8
	<i>dont flux nets d'inv. de portefeuille</i>	1,1	7,6	8,2	7,5	0,5
Balance des paiements	5,1	4	2,7	5,1	0,5	
Indicateurs mensuels 2018		Janvier	Février	Mars	Avril	Mai
Inflation (y/y) en %	IPC urbain	17,1	14,4	13,3	13,1	11,4
	Inflation sous-jacente	14,4	11,9	11,6	11,6	11,1
Taux d'intérêts (corridor BCE) en %	Taux de rémunération des dépôts	18,75	17,75	16,75	16,75	16,75
	Taux de refinancement	19,75	18,75	17,75	17,75	17,75
Taux de change <i>moyenne mensuelle, cours médian</i>	LE pour 1EUR	21,59	21,83	21,74	21,70	21,05
	LE pour 1USD	17,70	17,67	17,63	17,68	17,80
Réerves officielles (en Mds USD) <i>à la fin du mois</i>		38,21	42,52	42,61	44,03	44,1

Notation de la dette souveraine <i>Note, perspective et date</i>	Standard & Poor's	B	stable	13/05/2018
	Fitch	B	positive	16/01/2018
	Moody's	B3	stable	07/04/2015

[Retour sommaire](#)
Copyright

Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du Service économique du Caire (adresser les demandes à jerome.baconin@dgtrésor.gouv.fr).

Clause de non-responsabilité

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


Auteur : Service Economique du Caire
Adresse : 10 rue Sri Lanka – Zamalek – Le Caire
Rédigée par : Bassem Aly Youssef, Kévin Besançon, Tarek Gharib
Revue par : Guilhem Roger
Version du 25/06/2018