

## La Lettre économique d'Egypte

Direction Générale du Trésor © - N° 114 – Novembre 2020

### EDITORIAL

N° 114

Novembre 2020

Les semaines passent et nos efforts collectifs pour renforcer la relation bilatérale sur le plan économique ne se démentent pas. Après Jean-Yves Le Drian, notre Ministre de l'Europe et des Affaires Etrangères, c'est Jean-Baptiste Djebbari, Ministre en charge des Transports qui nous a gratifié d'un déplacement officiel au Caire du 22 au 23 novembre. S'il a initialement répondu à une invitation, fort opportune, de son homologue Kamel El Wazzir d'inaugurer conjointement le salon TransMea, la présence de M. Djebbari devait surtout témoigner de l'importance que revêt la coopération entre la France et l'Egypte dans le secteur des transports. Certaines de nos sociétés comme Colas Rail, Alstom, Vinci, Bouygues, Thalès, TSO, pour n'en citer que quelques-unes, sont présentes en Egypte depuis plus de 40 ans. De fait, La France entretient une relation historique avec l'Egypte dans ce secteur depuis le lancement de la construction du métro du Caire, par le biais de ses entreprises, de son expertise et de ses financements (prêts du Trésor et Agence Française de Développement pour plus de 2 Mds Euros).

Aujourd'hui, les projets dans le secteur des transports sont nombreux, fruit d'un programme de modernisation des infrastructures sans précédent dans l'histoire récente du pays. Alors que de nombreux accords ont été signés lors de TransMea, certains pour réduire la dépendance égyptienne aux importations (cf dossier page 7), il nous revient de prendre toute notre part dans cet ambitieux développement structurant que ce soit dans le ferroviaire, l'aéronautique ou le portuaire. C'est, en substance, le message que le Ministre Djebbari a relayé à ses différents interlocuteurs tout au long de son séjour : la France, avec ses entreprises, souhaite consolider mais surtout imprimer une nouvelle dynamique pour devenir, plus que jamais, le partenaire de référence de l'Egypte dans le secteur des transports dans son ensemble.

La visite de M. Djebbari s'inscrivait également dans une séquence qui voit le Président Sissi se déplacer en France pour une visite d'Etat les 7 et 8 décembre. Une grande partie des projets discutés lors de son séjour cairote sera évoqué à cette occasion afin de capitaliser sur les entretiens de haut niveau de la semaine passée. Nul doute que ce déplacement nous fournira un nouveau moment privilégié pour approfondir et développer notre coopération.

**Michel OLDENBURG**

Chef du Service économique

[michel.oldenburg@dgtresor.gouv.fr](mailto:michel.oldenburg@dgtresor.gouv.fr)

### SOMMAIRE

Page 2	Retour sur la visite du Ministre délégué chargé des Transports, M. Jean-Baptiste Djebbari, les 22 et 23 novembre 2020
Page 4	TransMEA 2020 : des signatures qui accélèrent la dynamique de réaménagement du territoire
Page 7	La structure des exportations de biens égyptiens
Page 12	Brèves et indicateurs économiques

## RELATION BILATERALE

### Retour sur la visite au Caire du Ministre délégué chargé des Transports, M. Jean-Baptiste Djebbari, les 22 et 23 novembre 2020



*Le Ministre délégué chargé des Transports, M. Jean-Baptiste Djebbari, s'est rendu au Caire les 22 et 23 novembre, en réponse à l'invitation de M. Kamel El-Wazzir, Ministre égyptien des Transports, de participer en tant qu'invité d'honneur à l'inauguration du salon TransMea. Le Ministre a pu rencontrer ses deux homologues, du transport et de l'aviation civile, et examiner des propositions concrètes de coopération. Il a également pu apprécier l'implication des entreprises françaises du secteur, qu'il a rencontrées à plusieurs reprises (visite du chantier du métro et de la nouvelle capitale.). Cette visite a réaffirmé l'importance de la coopération – historique et actuelle – dans le domaine des transports. Elle s'inscrit dans un agenda politique resserré puisqu'elle précède de peu la visite du président Al-Sissi en France les 7 et 8 décembre.*

Une visite ministérielle qui réaffirme l'importance de la coopération franco-égyptienne dans le domaine du transport ferroviaire

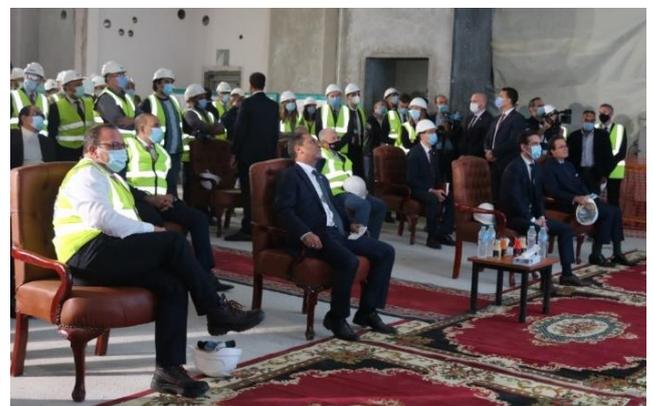
Un rendez-vous institutionnel d'importance majeure pour la relation bilatérale

**Invité d'honneur de M. Kamel El-Wazzir, le Ministre français délégué aux transports Jean-Baptiste Djebbari** s'est rendu dimanche 22 novembre à l'inauguration du salon Cairo ICT et du forum TransMEA 2020 par le président Abdel Fattah El-Sissi. Il a effectué le tour du salon au sein de la délégation

officielle aux côtés du Premier Ministre Mostafa Madbouly et de hauts représentants des autorités égyptiennes.

Un déjeuner de travail à la Résidence de France a ensuite permis au Ministre français de s'entretenir longuement avec son homologue égyptien **Kamel El Wazzir** sur les projets en cours et d'identifier ensemble des opportunités de coopération futures. Etaient également conviés au déjeuner **Essam Wally**, président de la National Authority for Tunnels (NAT) et l'ingénieur **Ashraf Raslan**, président des Egyptian National Railways (ENR). Le Ministre égyptien a invité les entreprises françaises du transport à poursuivre leur collaboration sur l'ensemble des projets en cours et à venir (métro du Caire, métro léger, train express reliant la mer Rouge à la mer Méditerranée, projets de liaisons transfrontalières, modernisation des chemins de fer, modernisation des ports, etc.).

Le métro du Caire, réalisation phare de la coopération bilatérale depuis les années 1980



Le Ministre a eu l'occasion après son déjeuner de **visiter le chantier de la station de métro Maspero**, en présence du président de la NAT, M. Essam Wally et de représentants des sociétés françaises impliquées dans la construction de la phase 3 de la ligne 3 du métro du Caire.

Une présentation réalisée collectivement par les entreprises françaises a offert au Ministre une vision complète de l'expertise française mobilisée sur l'ensemble du projet : **Alstom** (signalisation, centre de contrôle, alimentation électrique), **Thalès**

(signalisation et système de billetterie), **Vinci Construction** et **Bouygues Travaux Publics** (génie civil), **Colas Rail** (électromécanique), **ETF** et **TSO** (voierie) ainsi que **Systra** (gestion de projet) et **Egis** (intégration des systèmes).

Les travaux de construction de cette troisième phase, lancés en 2017, sont réalisés sur financement AFD (300M EUR) et européen (prêt BEI de 600M EUR et don de 40M EUR de l'UE délégué à l'AFD). Au total, plus de 2 Mds EUR de financements français ont été mobilisés sur le métro du Caire (Prêts du Trésor, financements AFD) depuis son origine.

Cette rencontre a aussi été l'occasion de témoigner de la **signature de la convention de financement par l'Agence France de Développement** d'un prêt de 50 MEUR pour la rénovation de la ligne 1 du métro du Caire.



## De premiers contacts pour explorer de nouvelles opportunités de coopération



Le lendemain – lundi 23 novembre -, le Ministre a rencontré son homologue le Ministre de l'Aviation civile Mohamed Manar Enabah dans ses bureaux à proximité de l'aéroport international du Caire afin d'échanger sur la coopération bilatérale, particulièrement dense. Le Ministre a ensuite pris la route de la Nouvelle Capitale Administrative, à une quarantaine de kilomètres à l'est du Caire. Il y a rencontré les hauts dirigeants de la société publique ACUD (Administrative Capital for Urban Development) et notamment son Président le major-général **Ahmed Zaki Abdeen** avant de se rendre sur le site de la future capitale. Les représentants de neuf entreprises françaises ont rejoint cette séquence lors de laquelle ont pu être visités le quartier des affaires (et de la « plus haute tour d'Afrique ») et le quartier gouvernemental qui devrait accueillir les employés des ministères d'ici l'été prochain.

### Rebecca PORTAIL

Attachée sectorielle  
Infrastructures et Développement durable  
[rebecca.portail@dgtresor.gouv.fr](mailto:rebecca.portail@dgtresor.gouv.fr)

### Sylvia MALINBAUM

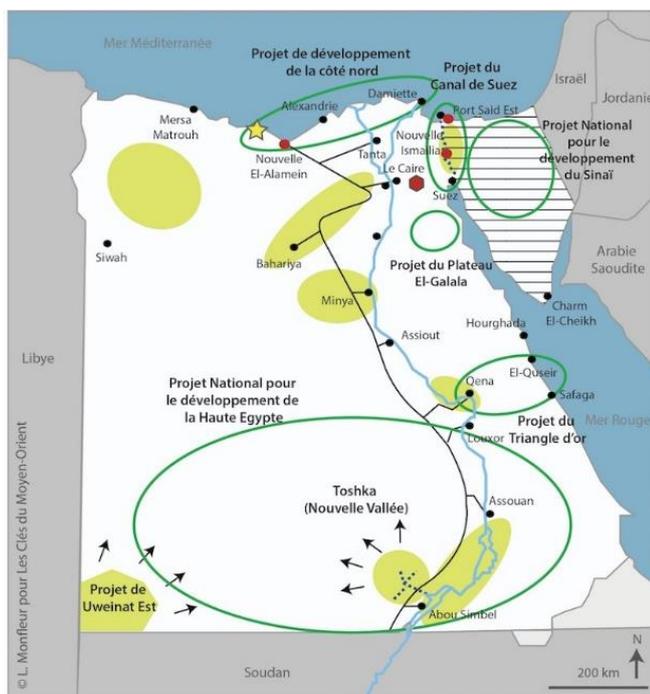
Cheffe du pôle Infrastructures et  
Développement durable  
[sylvia.malinbaum@dgtresor.gouv.fr](mailto:sylvia.malinbaum@dgtresor.gouv.fr)

## POLITIQUE SECTORIELLE

### TransMEA 2020 : des signatures qui accélèrent la dynamique de réaménagement du territoire

Depuis son élection en 2014, le Président Al-Sissi entend s'appuyer sur position géographique stratégique de l'Égypte, carrefour entre continents, pour en faire un hub logistique à la croisée de l'Afrique, de l'Europe et de l'Asie. Cette stratégie sous-tend d'importants investissements, en particulier dans le secteur des transports. La série d'accords de coopération signés à l'occasion de la quatrième édition du salon TransMEA (22-25 novembre 2020) atteste de l'étendue des travaux actuellement en cours à l'échelle nationale pour connecter les nouveaux centres urbains et pôles de développement économiques en chantier aux quatre coins du pays.

Un projet de développement national qui s'appuie sur l'essor de nouveaux centres



Carte réalisée avec adobe illustrator par Laura Monfleury, janvier 2018  
Source: Sims, 2015; <http://invest-gate.me/reports/the-egyptian-governments-mega-projects-2016/>

<sup>1</sup> La signature, le 22 novembre, de deux nouveaux accords entre la National Authority for Tunnels (NAT) et le consortium AVIC/CREC permet aux sociétés de se lancer dans la construction des phases 2 et 3. La phase 2 du projet consiste en une extension de la ligne sur 3,9 km et la construction d'une station à l'intérieur

Un recentrage des réseaux de transport autour des nouveaux pôles de croissance...

La Présidence Sissi est marquée par le **lancement de méga projets dit « nationaux »** qu'il a évalué à 200 Mds USD depuis 2015. Au total, la construction de 36 complexes urbains touristiques, 13 villes nouvelles, de nouveaux centres industriels dans 22 villes, une centrale nucléaire, la bonification de terres désertiques, 8000 km de routes et un projet de nouvelle capitale administrative ont été entrepris. Plusieurs de ces projets s'inscrivent dans une certaine **continuité de projets d'aménagement annoncés**, commencés ou abandonnés, remontant parfois jusqu'à l'époque de Nasser. Parmi les projets emblématiques figure le **doublage du canal de Suez** (sur 72 km), achevé, (8 Mds USD) et la création d'une Nouvelle Capitale Administrative à 45 km à l'est du Caire, capable d'accueillir à terme 5 M d'habitants visant à désengorger la ville du Caire et à développer le triangle désertique entre le Caire-Suez-Ain Sokhna.

Un **plan de transport ambitieux** doit appuyer le développement de ces nouveaux « pôles de croissance » : **8 nouveaux aéroports internationaux**, la construction de **8000 km de routes** et d'ouvrages de génie civil (ponts, tunnels) par l'Armée et le développement du **transport ferroviaire**. Sur ce dernier point, de nouveaux axes doivent permettre de connecter la nouvelle capitale au reste du pays. Deux monorails (54 km et 42 km) doivent respectivement connecter la nouvelle capitale à Al-Salam (station Adly Mansour) d'un côté, et Gizeh à la ville du 6 octobre (sud-ouest du Caire) de l'autre. Bombardier, en consortium avec ses partenaires locaux (Orascom et ArabContractor) a remporté en août 2019 un contrat couvrant la conception, construction, l'opération et la maintenance pour une période de 30 ans (4,5 Mds USD). Une autre ligne électrique (métro léger type RER), en construction par un consortium chinois, connectera la nouvelle capitale aux villes de la banlieue Nord du Caire<sup>1</sup>. La ligne à grande vitesse (devenu train

de la Nouvelle Capitale (coût du projet estimé à 130 MUSD). Un troisième tronçon est à l'étude pour prolonger la ligne sur 14,7 km jusqu'à la future Sport City (coût du projet estimé à 400 MUSD).

express, sa vitesse ayant été revue à la baisse) doit connecter la nouvelle capitale au port sec de 6 octobre (phase 1), puis à la Méditerranée (Alexandrie) et à Ain Sokhna sur la Mer Rouge. Au total, **l'investissement total dans le secteur des transports s'est élevé à près de 16 Mds USD depuis la mi-2015** dont plus de 60% par l'Etat.

... qui ancre la stratégie de « hub logistique », encore naissante

Forte de sa **position stratégique**, l'Égypte cherche à développer son économie portuaire (activités maritimes et zones industrielles attenantes). **De nouveaux projets d'infrastructures portuaires (terminaux conteneurs, rouliers, vrac, etc.) visent à faire de l'Égypte un « hub maritime »**. Aux embouchures du canal, l'extension du port en eau profonde d'East Port Saïd s'accompagne d'une nouvelle zone industrielle intégrée sur la rive orientale du canal. Dans le même temps, la construction d'un second terminal conteneur par la *China Harbour Engineering Company* (560M USD) devrait permettre de doubler les capacités annuelles du port d'Ain Sokhna. Sur la côte méditerranéenne, plusieurs projets portuaires sont également en cours : la construction d'un nouveau terminal multi-activité (Alexandrie-Dekheila) à Alexandrie et le développement du port d'Abu Qir.



**Pour améliorer la performance de la chaîne logistique portuaire**, trois ports-secs sont en projet. Tandis que ceux du Six-Octobre et de Borg El-Arab visent à désengorger le port d'Alexandrie, celui de Dix-de-Ramadan se conçoit comme plateforme de transfert pour l'activité des ports et zones industrielles du canal de Suez, pour lesquels le gouvernement

<sup>2</sup> Il s'agit des lignes reliant Le Caire à Alexandrie, Beni Suef à Assiut, Assiut à Naga Hammadia via Sohag et la ligne du Delta connectant Benha, Ismaïlia et Port-Saïd.

prévoit une intensification de l'activité dans les années à venir. Le projet du Six-Octobre (176M USD, 40 ha, 720 000 conteneurs/an) est le plus avancé, et a été attribué en janvier 2020 à un consortium germano-égyptien réunissant DP Schenker (filiale logistique de Deutsche Bahn), Elsewedy Electric, GIECO et le consultant 3A International.

### TransMEA 2020 : une série de signatures qui accélèrent cette dynamique

#### Des annonces initiatrices d'une stratégie de transport de fret par voie ferroviaire

Dans son discours d'inauguration du salon TransMEA (22-25 novembre 2020), le Ministre des Transports Kamel El-Wazzir a rappelé l'importance accordée par son ministère au programme de modernisation des systèmes de signalisation ferroviaire actuellement mis en œuvre par les *Egyptian National Railways* (ENR) sur quatre lignes de chemins de fer<sup>2</sup> pour un investissement de 9,8 Mds EGP (520 M EUR).

Mais ce sont deux autres autorités publiques du secteur, **la National Authority for Tunnels et la General Authority for Land and Dry Ports**, qui ont signé un accord de coopération avec les sociétés égyptiennes Didi Group et Gamal Construction prévoyant la réalisation d'études de faisabilité préalables à la construction d'une **nouvelle ligne de train électrique entre West Port-Saïd et le port d'Abu Qir**. Les autorités égyptiennes voient dans ce projet un moyen de faciliter le transport de passagers et de marchandises le long de la route côtière, participant ainsi aux transferts d'import/export entre les différents ports du littoral méditerranéen et à l'approvisionnement du marché intérieur. L'autorité des ports secs a également signé un accord de coopération avec un consortium anglo-américain portant sur la **réalisation d'une étude de faisabilité pour un port sec** et une **zone logistique à Sohag**.

#### L'annonce de nouveaux projets d'interconnexion ferroviaire avec les pays limitrophes

L'idée d'un « **axe de transport transafricain** » reliant Le Caire au Cap est née au cours de la présidence égyptienne de l'Union Africaine en 2019. La Banque africaine de développement (BAD) s'était déclarée favorable au financement d'études de faisabilité pour

une ligne ferroviaire (fret et passagers) reliant les deux capitales en traversant le continent africain, à l'occasion du sommet *Investment for Africa* organisé à la nouvelle capitale les 22 et 23 novembre 2019.



Le président Al-Sissi a de nouveau affirmé sa volonté de connecter l'Égypte avec les pays voisins (Soudan, Libye, Jordanie/Palestine). **Début novembre, les ministres égyptien et soudanais signaient un accord de coopération pour le développement d'un projet de ligne reliant Assouan et Wadi Halfa** (passagers et fret) financé par la *Kuwait Fund for Arab Economic Development* et qui prolongera la future ligne reliant Toshka<sup>3</sup> (Nouvelle Vallée) à Assouan.

Le Ministre El-Wazzir a également annoncé un **projet d'extension de la ligne existante entre Marsa Matrouh et la ville de Salloum à la frontière avec la Libye** en vue de connecter à terme la région de l'oasis de Siwa et la ville de Benghazi. Une **nouvelle ligne dans le Sinaï** devrait permettre dans un premier temps de relier les villes du canal au port d'Al-Arich, puis aux villes frontalières de Rafah et Taba, preuve de la volonté des autorités de mieux connecter la péninsule à l'espace national.

### La création d'une nouvelle usine de fabrication de matériel roulant publique-privée

TransMEA 2020 a également vu la signature de l'acte de naissance de **NERIC (National Egyptian Railways Industries Company)**, une nouvelle entreprise spécialisée dans la fabrication et la rénovation de matériel roulant. **L'actionnariat se compose d'entités publiques égyptiennes** (Autorité générale de la Zone économique du canal de Suez, Fonds souverain d'Égypte) **et d'acteurs privés** (Orascom Construction, Samcrete, Hassan Allam Holding, Connect Information Technology).

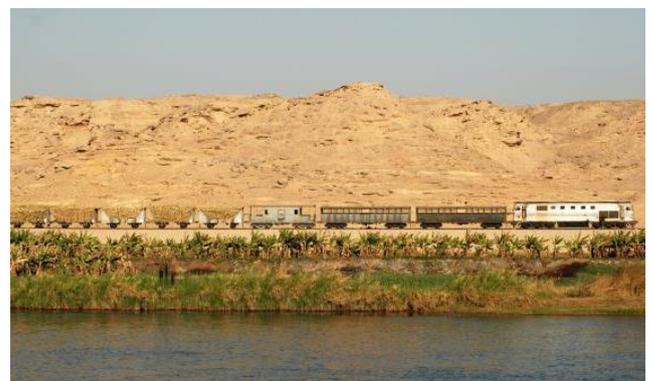
Les investissements concernent la mise en place progressive de **trois lignes de production** (d'une capacité annuelle de 150 unités chacune), pour un objectif d'investissement affiché de 10 Mds USD sur la décennie. La première phase concerne la rénovation de locomotives et wagons (2,8 Mds EGP = 150 M EUR). La deuxième phase consistera dans la fabrication de matériel roulant pour le métro (3 Mds EGP = 160 M EUR) tandis que la dernière sera dédiée à la fabrication de wagons pour les nouveaux trains électriques.

### Un premier pas dans le domaine de la coopération technique et la formation

Volet essentiel de la modernisation du secteur ferroviaire égyptien, le transfert de compétences a fait l'objet de la signature d'accords posant les jalons d'une coopération technique entre le secteur public égyptien et les entreprises internationales.

Alors que **Bombardier Transportation** propose la mise en place d'une académie de formation pour l'ingénierie ferroviaire au Caire, **Alstom** et les ENR ont signé un MoU pour l'établissement d'un centre de contrôle et de signalisation ferroviaire au sein du *Technical Institute for Rail Technology*.

Ces annonces entrent en concurrence avec un autre accord-cadre signé par les ENR avec la compagnie chinoise AVIC et l'institut de Nanjing. Le MoU cible la formation d'une cinquantaine d'étudiants par année, dans les domaines de la signalisation ferroviaire et de la maintenance. Autre entreprise chinoise à jouer sur le terrain du transfert de compétence : **Huawei Egypt**, signataire d'un MoU avec le bras technologique du Ministère des Transports, l'entreprise publique Trans IT.



<sup>3</sup> En 2016, le président Al-Sissi relançait le mégaprojet de Toshka (initié dans les années 1990, resté inachevé) en l'intégrant à un

programme de bonification des terres désertiques (1,5 M de feddan) à des fins essentiellement agricoles.

A ces nouveaux axes de développement s'ajoutent la poursuite de projets plus anciens, le plus emblématique étant le métro du Caire, sur lequel coopèrent les entreprises françaises depuis maintenant plus de 40 ans. Prochaine étape : la ligne 4 qui doit relier la ville du Six-Octobre à New Cairo. Le consortium Mitsubishi/Orascom a d'ailleurs signé le 24 novembre avec la NAT un contrat de 800 MUSD portant sur la réalisation de travaux de voies, d'installation des systèmes de signalisation et d'alimentation électrique, les télécommunications, la billetterie et la construction des ateliers de dépôt sur la phase 1 de la ligne 4 financée par l'agence japonaise de coopération.

**Sylvia MALINBAUM**

Cheffe du pôle Infrastructures et  
Développement durable

[sylvia.malinbaum@dgtresor.gouv.fr](mailto:sylvia.malinbaum@dgtresor.gouv.fr)

**Rebecca PORTAIL**

Attachée sectorielle  
Infrastructures et Développement durable

[rebecca.portail@dgtresor.gouv.fr](mailto:rebecca.portail@dgtresor.gouv.fr)

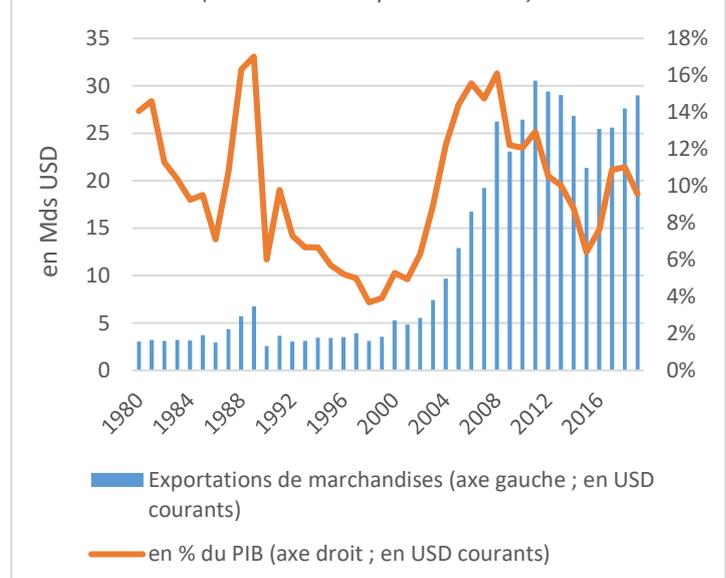
## POLITIQUE ECONOMIQUE

### La structure des exportations de biens égyptiens

L'Égypte a fait face dans son histoire moderne à un déficit commercial permanent : en 2019/2020<sup>4</sup>, il s'élevait à 36,5 Mds\$, soit plus de 10% de son PIB, ce qui rend le pays dépendant à un nombre restreint de « rentes » exogènes pour couvrir ses besoins de financement externes. Malgré une dévaluation massive de sa devise en novembre 2016 (-50%), les performances à l'export de l'Égypte n'ont pas progressé significativement, mettant en lumière les contraintes structurelles qui pèsent sur son appareil exportateur. Parmi elles, se dégagent : le poids démesuré des hydrocarbures (sans pour autant réussir à redevenir exportateur net) et des produits traditionnels à faibles valeur ajoutée. La capacité limitée à monter en gamme pour se conformer aux standards internationaux, tout comme des spécialisations en contradiction avec ses avantages comparatifs (équipements électriques et mécaniques) ou avec les tendances de la demande globale (métallurgie, pétrochimie) pèsent par ailleurs sur les résultats à

l'export. En parallèle, des secteurs à fort potentiel demeurent sous-exploités, dans les domaines agroalimentaires et textiles en particulier.

Annexe 1 : Exportations annuelles de marchandises égyptiennes entre 1980 et 2019 (données : Banque Mondiale)



<sup>4</sup> L'année fiscale égyptienne débute le 1<sup>er</sup> Juillet et se termine le 30 Juin.

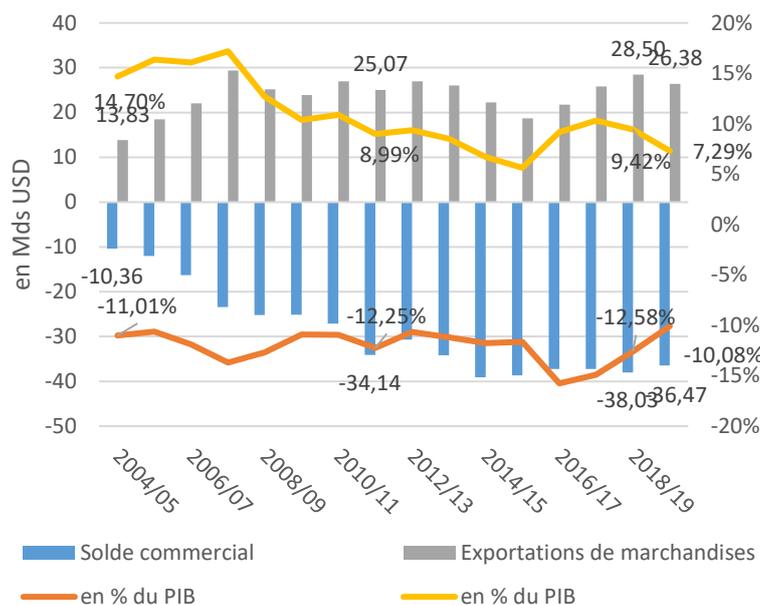
La balance commerciale égyptienne est historiquement déficitaire et dépendante des exportations d’hydrocarbures

Un solde commercial structurellement déficitaire et des exportations qui peinent à décoller

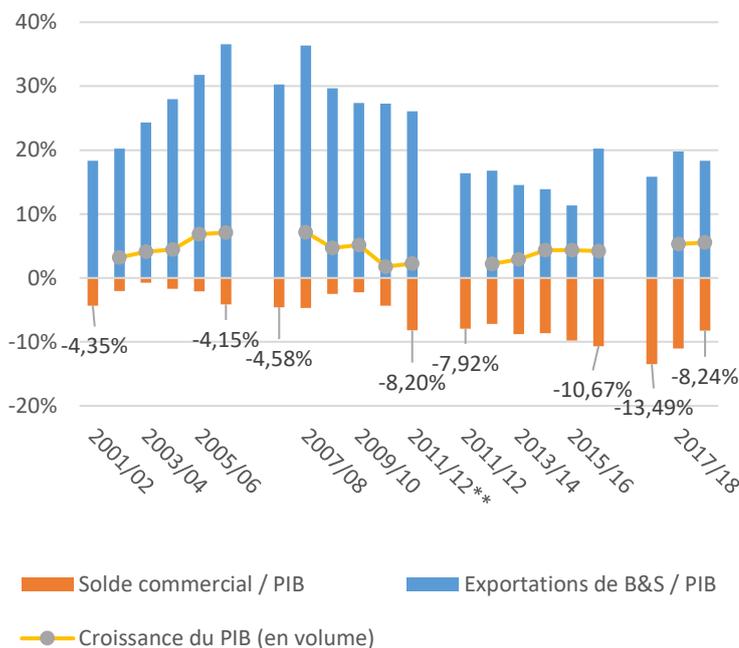
L’Egypte accusait en 2019/2020 un déficit commercial de 36,5 Mds\$ équivalent à 10,1% de son PIB nominal. **Continuellement négatif depuis 1960, le solde commercial égyptien n’a pas progressé ses quinze dernières années** : -12,2% du PIB en moyenne sur la période (voir annexe 2). Dans le même temps, les **exportations de marchandises égyptiennes ont stagné en valeur absolue** (26,4 Mds\$ en 2019/2020 contre 29,4 Mds\$ en 2007/2008) alors que leur ratio/PIB a diminué significativement (ramené de 17,2% en 2007/2008 à moins de 5,6% à la veille de la dévaluation de novembre 2016).

Calculée en termes réels, la **contribution négative des échanges commerciaux (biens et services confondus<sup>5</sup>) au PIB égyptien s’est ainsi accentuée au cours des deux dernières décennies** : elle est passée de -3% du PIB en moyenne entre 2001/2002 et 2010/2011 à -9,4% entre 2011/2012 et 2018/2019<sup>6</sup> (voir annexe 3). Depuis la mi-2018, la résorption partielle du besoin de financement externe repose ainsi sur une **diminution plus rapide des importations que des exportations**. Dans un contexte de croissance économique soutenue (4,6% du PIB en moyenne depuis 2016) et alors que la dévaluation massive de novembre 2016 n’a pas eu l’effet-prix attendu sur leur compétitivité, le manque de vitalité des exportations égyptiennes révèle pour partie son caractère structurel.

Annexe 2 : Performances commerciales de l’Egypte par années fiscales (données : Banque Centrale d’Egypte/FMI)



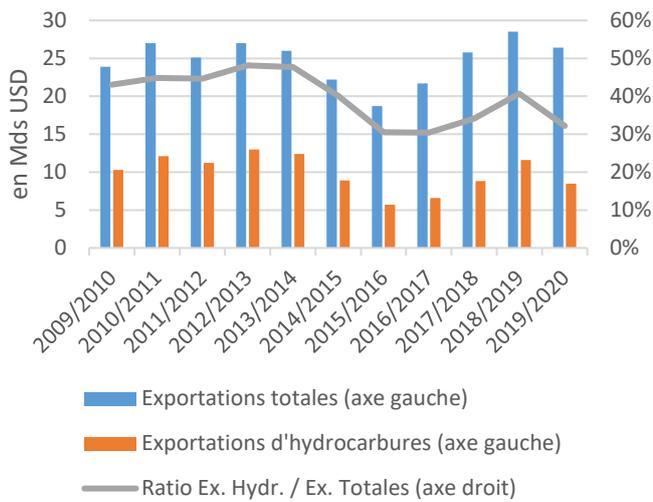
Annexe 3 : Contribution des exportations et du solde commercial au PIB aux prix du marché constants (données : Banque Centrale d’Egypte)



<sup>5</sup> Alors que la « rente » touristique de l’Egypte (12,6 Mds\$ en 2018/2019) et celle du Canal de Suez (5,7 Mds\$) sont comptabilisées comme des exportations de services.

<sup>6</sup> Sur les neuf premiers mois de l’année fiscale 2019/2020, le commerce extérieur grevait le PIB égyptien à hauteur de -6%.

Annexe 4 : Part des hydrocarbures dans les exportations égyptiennes  
(données : Banque Centrale d'Égypte)



### La dépendance aux hydrocarbures s'est accentuée depuis 2016

Les exportations égyptiennes reposent pour beaucoup sur les hydrocarbures (pétrole brut, gaz naturel et produits raffinés/dérivés) : ils ont composé jusqu'à 56% du panier d'exportations nationales en 2005/2006<sup>7</sup>, avant de tomber à 30% dix ans plus tard, date à laquelle la découverte et l'exploitation du champ gazier *offshore* géant de Zohr ont permis à l'Égypte de redevenir temporairement – et symboliquement – un exportateur net sur le plan énergétique (voir annexe 4). En 2019/2020 néanmoins, les exportations d'hydrocarbures avaient déjà reculé de 27% en valeur sur l'année (à 8,5 Mds\$ contre 11,6 Mds\$ en 2018/2019) précipitant un nouveau déficit de la balance « énergétique » égyptienne (-421 M\$ contre +8 M\$ l'année d'avant).

En parallèle, la diversification de son appareil exportateur, comme sa sophistication, stagnent : en 2018/2019, les hydrocarbures (bruts et dérivés), matières premières (légumes, fruits, coton, etc.) et produits semi-finis (or, plastiques, acier, huiles, etc.) composaient encore collectivement plus de 2/3 des exportations égyptiennes en valeur (contre 60% cinq ans plus tôt)<sup>8</sup>.

<sup>7</sup> Selon les données de la balance des paiements publiées par la Banque Centrale (calculs SE).

<sup>8</sup> Idem. Ce ratio atteignait 63% sur les neuf premiers mois de 2019/2020.

Lente diversification et faible sophistication : les exportations égyptiennes se distinguent par leur manque de valeur ajoutée et de capacités de montée en qualité

La surreprésentation de produits à faible valeur ajoutée freine la diversification des exportations égyptiennes

Malgré une relative diversification au cours des vingt dernières années (voir annexe 5), le poids des produits traditionnels à faible valeur ajoutée reste encore très marqué dans la gamme des exportations égyptiennes : au-delà de la prééminence des produits hydrocarbures, le choix historique des autorités d'accorder une énergie fortement subventionnée à l'industrie n'a cessé de soutenir les activités énergivores et de biaiser la structure des exportations en leur faveur. Parmi ces produits, on retiendra l'importante part des métaux de base issus de l'extraction minière comme l'or et des produits chimiques (pétrochimie, engrais) dans le panier des exportations égyptiennes : respectivement 3e et 4e postes d'exportations en moyenne entre 2010 et 2019 (5,4% et 5,3% du total des exportations sur la période)<sup>9</sup>. La réforme en cours des subventions à l'énergie commence déjà à affecter la compétitivité à l'export de certaines industries.

Des produits dits « périphériques » sans effet d'entraînement contraignent la montée en gamme de la production

La forte et persistante concentration sur des produits dits « périphériques » comme les produits pétroliers bruts, les métaux précieux et les matériaux de construction (ciment), n'offre pas ou peu de possibilités de montée en gamme, ou d'effets d'entraînement pour des catégories de produits qui leur seraient proches. Parmi les « spécialisations » potentiellement avantageuses pour l'Égypte, seules les productions textiles et agricoles ont pu faire l'objet d'une relative sophistication ces dernières années, passant progressivement de l'exportation de produits bruts (coton, fruits et légumes) à celle de produits transformés tels que des

<sup>9</sup> Calculs SE sur données CNUCED (voir : [trademap.org](http://trademap.org))

Annexe 5 : Répartition des exportations égyptiennes par produits (2011-2019)  
(données : CNUCED ; calculs : SE Le Caire)

Part en % sur le total des exportations (en valeur)	2001	2010	2019	Moyenne 2001-2009	Moyenne 2010-2019
Hydrocarbures, huiles de pétrole et produits de leur distillation, substances bitumineuses et minérales	40,54	28,84	26,49	43,78	24,01
Pierres et métaux précieux ou semi-précieux, métaux plaqués, ...	0,26	3,94	6,69	1,29	5,37
Plastiques et dérivés	1,91	3,37	6,58	2,54	5,26
Machines et équipements électriques, composants, matériels électroniques	0,53	3,1	5,57	0,88	5,46
Fruits et noix comestibles, agrumes	1,41	3,63	4,63	1,64	4,23
Engrais	1,64	4,38	4,36	1,41	3,90
Légumes comestibles, légumineux et tubercules	2,33	3,17	3,61	2,33	3,74
Articles d'habillement et accessoires vestimentaires (non tricotés ou crochetés)	3,24	3,12	3,58	1,80	3,36
Fer et acier	3,29	3,31	2,27	4,87	2,80
Articles d'habillement et accessoires vestimentaires (tricotés ou crochetés)	2,5	1,73	1,98	1,46	1,83
Huiles essentielles et résines, préparations cosmétiques ou de toilette	0,3	0,39	1,91	0,29	1,47
Aluminium et dérivés	3,43	1,89	1,78	1,84	2,07
Verre et verrerie	0,58	1,44	1,59	0,55	1,40
Ciment, matériel de plâtrage et chaux, sels sulfures, matières minérales	1,18	1,62	1,55	3,25	1,76
Coton	8,33	2,31	1,54	4,81	1,90
Préparations à base de légumes, fruits, noix ou autres plantes	0,4	0,9	1,34	0,45	1,32
Produits chimiques non-organiques, composés de métaux précieux ou terres-rares	2,27	2,15	1,30	1,28	1,64
Céramiques	1,37	1,4	1,06	0,98	1,31
Produits laitiers, œufs, miel, autres produits comestibles d'origine animale	0,15	1,96	1,02	0,60	1,43
Graines oléagineuses, céréales, fruits secs industriels ou médicinaux	0,53	0,96	1,01	0,63	1,09
Tapis et autres revêtements de sol textiles	0,08	1,36	1,01	0,25	1,31

\* : pour les produits dont la part dans le total des exportations était >1% en 2019

articles d'habillement, tissus et toiles, ou procédant de l'industrie agroalimentaire tels que des jus de fruits, confitures, fruits séchés, légumes congelés, etc.. **La création de chaînes de valeur et le renforcement des existantes, tout comme leur mise en conformité aux standards internationaux** (certifications internationales, normes phytosanitaires etc.), **font néanmoins toujours défaut dans l'appareil exportateur égyptien.**

Des avantages comparatifs sous-exploités parmi les produits égyptiens les plus exportés

**L'Égypte dispose de deux avantages comparatifs<sup>10</sup> parmi les produits qu'elle exporte le plus en valeur absolue : les légumes et les engrais.** A l'inverse, les machines électriques, pourtant 2e poste d'exportations (et passé de 0,9% à 5,5% du total sur la dernière décennie) ne révèlent de ce point de vue pas d'avantage comparatif pour l'Égypte. Evaluer la structure des exportations égyptiennes sous cet angle plutôt que celui de leur distribution en valeur absolue permet en outre de distinguer certains produits qui constitueraient des « opportunités manquées » en terme de spécialisation : rapportés à l'importance de leurs avantages comparatifs respectifs, **les tapis et produits assimilés comme les fruits et légumes s'avèrent ainsi des biens d'exportation encore sous-exploités<sup>11</sup>.**

<sup>10</sup> C'est-à-dire que la part de ces produits dans le total des exportations égyptiennes est supérieure à la part de ce même produit dans les échanges mondiaux.

<sup>11</sup> Les importations de fruits et légumes égyptiens ont fait l'objet de nombreuses interdictions ces dernières années (USA, Russie,

Les exportations égyptiennes souvent à rebours des tendances de la demande globale

Les « spécialisations » égyptiennes en perte de vitesse à l'échelle mondiale

Comparés aux dynamiques du commerce mondial, **les principaux produits d'exportation égyptiens font l'objet d'une demande globale en baisse**. C'est notamment le cas du coton et des engrais : la part du premier dans le panier des exportations égyptiennes a été ramenée de 4,8% à 1,9% en moyenne entre 2001/2009 et 2010/2019<sup>12</sup>, tandis que, tirée notamment par d'importants investissements publics, la place de l'Égypte dans les exportations mondiales d'engrais tend à progresser... dans un marché global en contraction. On relève par ailleurs **une baisse de la compétitivité égyptienne** (soit une diminution des parts de marché au niveau mondial) **dans plusieurs secteurs traditionnels** : textiles, ciment, aluminium, céramique, produits chimiques.

Rares sont les produits d'exportation égyptiens qui s'inscrivent dans des marchés en expansion

Enfin, **les produits égyptiens dont la compétitivité s'améliore tendanciellement** sur des marchés mondiaux en expansion **restent à la fois peu nombreux** en terme de diversité, et **relativement peu importants** dans l'ensemble des exportations égyptiennes : on pourra citer les machines et équipements électriques, les fruits et légumes de table et les huiles essentielles, qui composent à eux trois environ 15% du total des exportations égyptiennes entre 2010 et 2019. En parallèle, **l'Égypte continue de gagner en compétitivité sur des produits d'exportations dont la demande est néanmoins en baisse à l'échelle mondiale**, comme le tabac et les graines oléagineuses.

*Pour aller plus loin, voir notamment :*

*YOUSSEF Hoda, ZAKI Chahir, « **From currency depreciation to Trade Reform : How to Take Egyptian Exports to New Levels ?** », World Bank Policy Research, 2019*

**Louis SELLIER**

Attaché économique

[louis.sellier@dgtresor.gouv.fr](mailto:louis.sellier@dgtresor.gouv.fr)

Japon, Arabie Saoudite, Emirats Arabes Unis, Koweït) au motif du non-respect de certains standards phytosanitaires (surdosages de pesticides). L'Égypte est néanmoins devenue en 2019 le premier exportateur d'oranges au monde (en volume), devant l'Espagne.

<sup>12</sup> Les exportations de coton ont représenté jusqu'à 10% de l'ensemble des exportations égyptiennes (2002) et ont constitué le 3<sup>e</sup> poste d'exportation sur la période 2001/2009, derrière le fer et l'acier et les hydrocarbures.

## BREVES ET INDICATEURS ECONOMIQUES

### Brèves

- **Inflation** : Calculée en glissement annuel, **l'inflation urbaine s'établissait à 4,5% fin octobre** contre 3,7% le mois dernier. Calculée en moyenne sur les dix premiers mois de l'année calendaire, elle a été ramenée 10,2% en 2019 à 5% en 2020. L'inflation moyenne sur les fruits et légumes a été ramenée de 20% à 0,6% dans le même temps.
- **Activité économique** : Le **Purchasing Managers' Index (PMI)**, qui mesure les performances du secteur manufacturier (hors-hydrocarbures) **s'est établi à 51,4 au mois d'octobre 2020**. Après avoir mis un terme à treize mois consécutifs de contraction en septembre en s'établissant à 50,4, l'indice atteint ce mois-ci **son plus haut niveau depuis décembre 2014**. Il indique de nouveau une expansion de l'activité grâce à la hausse des commandes et de la production, malgré un ralentissement des exportations et surtout une baisse de l'emploi pour le douzième mois consécutif. En moyenne sur les dix premiers mois de l'année, il a été ramené de 49,3 en 2019 à 45,3 en 2020.
- **Production industrielle** : Selon l'agence nationale des statistiques CAPMAS, **l'indice de production manufacturière et extractive** (hors hydrocarbures) a été ramené de 118 points en août 2019 à **95 points en août 2020, soit une baisse de 19%** en glissement annuel. Calculé en moyenne sur les huit premiers mois de l'année, il est ramené de 118 points en 2019 à 103 points en 2020, soit une baisse de 12% en g.a. (base 100 en 2012/2013).
- **Chômage** : D'après l'agence nationale des statistiques (CAPMAS), **le taux de chômage** a été ramené de 7,8% de la population active (soit 2,212 millions de personnes pour une population active de 28,406 M) au troisième 2019 à **7,3% de la population active** (soit 2,061 millions de personnes pour une population active de 28,171 M) **au troisième trimestre 2020**. Le taux de chômage était passé de 7,7% à 9,6% de la population active (soit 2,574 millions de chômeurs pour une population active de 26,689 millions, en baisse de 8% par rapport au trimestre précédent) entre le 1er et le 2ème trimestre 2020.
- **Croissance** : D'après la Banque Centrale, **le taux de croissance en volume du PIB au 2ème trimestre de l'année 2020 a été négatif à hauteur de 1,7%**.
- **Croissance** : D'après le ministre des finances, **la croissance en volume du PIB pourrait s'établir à 3,3% au cours de l'année fiscale 2020/2021**, en oscillant entre 2,8 et 3,5%. Sa dernière intervention sur le sujet au mois de juin faisait état d'une prévision de croissance à 5%. Fitch Solutions prévoit de son côté une croissance de 3,3%.
- **Prévisions** : Selon la banque d'investissement Renaissance Capital, **la croissance économique de l'Égypte pourrait s'établir à 3,5% du PIB au terme de l'année 2020 (calendaire)** avant d'être ramenée à 2,8% en 2021. La Banque Centrale pourrait par ailleurs abaisser ses taux directeurs de 150 pb supplémentaires en 2021 (-400 pb en 2020 avant le dernier comité de politique monétaire en décembre).
- **Politique monétaire** : A l'issue de son dernier comité de politique monétaire, **la Banque Centrale d'Égypte a décidé d'abaisser ses taux directeurs de 50 pb** portant la baisse totale des taux directeurs sur l'année 2020 à 400 pb.
- **Réserves de change** : Le **montant net des avoirs extérieurs détenus par la Banque Centrale** a été ramené de 45,24 mds\$ (soit 7,7 mois d'importations de biens et services) fin octobre 2019 à **39,22 mds\$ (soit 8,3 mois d'importations de biens et services) à la fin du mois d'octobre 2020**. Il avait diminué de 9,5 mds\$ entre février (45,5 mds\$) et mai (36 mds\$).
- **Flux financiers** : Le **montant net des avoirs extérieurs détenus par le secteur bancaire** serait passé de 10,65 Mds USD à **14,03 Mds USD entre août et septembre 2020, soit une augmentation de 32% en glissement mensuel**, sa plus forte hausse depuis neuf mois. Comme le relevait l'agence Bloomberg, cette augmentation est principalement due à la hausse du montant de l'encours des titres de dette publique détenus par des non-résidents, passé de 16,9 Mds USD à 19,8 Mds USD sur la même période, et à 21,1 Mds USD mi-octobre selon le Ministère des Finances (non-officiel).
- **Flux financiers** : Selon la Banque Centrale, **le montant des transferts d'épargne des travailleurs égyptiens expatriés** est passé de 25,2 Mds USD (soit

8,3% du PIB) en 2018/2019 à **27,8 Mds USD (soit 7,7% du PIB) en 2019/2020**, son plus haut niveau historique, soit une augmentation de 10,4% en g.a.

- **Aide financière internationale** : les **services du FMI** et les autorités égyptiennes sont parvenus à un accord ce 19 novembre concernant la **première revue du programme de confirmation** (Standby Arrangement) négocié en juin 2020 (5,2 Mds\$ sur un an dont 2 Mds\$ versés immédiatement). La deuxième tranche (équivalent à 1,6 md\$) sera versée d'ici la fin de l'année, sous réserve de l'approbation par le Conseil d'Administration du FMI qui se réunira dans quelques semaines.
- **Refinancement** : La **Banque Centrale** est parvenue un accord avec un consortium de banques régionales et internationales portant sur **l'extension de la maturité d'un financement de 3,8 mds\$** accordé en novembre 2018, de 4,5 ans initialement à 6 ans (échéance portée à octobre 2024).
- **Dettes souveraines** : Selon la banque Goldman-Sachs, **l'Égypte devrait être l'un des quatre plus importants émetteurs de dette publique externe parmi les pays émergents en 2021**, au côté de l'Arabie Saoudite, du Qatar et du Mexique. La banque évalue à 140 Mds USD le montant total des émissions « émergentes » l'année prochaine.
- **Dettes publiques** : Le ministère en charge des Entreprises Publiques a indiqué que des **protocoles d'accord avaient été conclus entre certaines entreprises et créanciers publics en vue de solder pour 33 Mds LE** (environ 2,1 Mds\$) de dettes en échange de la propriété d'actifs inexploités. Parmi les créanciers : la National Investment Bank (10,4 Mds LE), le fonds public d'assurance sociale (5,3 Mds LE), le ministère du Pétrole (13,5 Mds LE) et le ministère de l'Électricité (3,5 Mds LE). Pour rappel, aucune donnée consolidée n'existe concernant l'endettement des entreprises publiques égyptiennes, qui n'est pas pris en compte dans le calcul de la dette publique brute (87,6% du PIB en décembre 2019 selon le ministère des Finances).
- **Développement économique** : Dans son rapport « [Egypt Economic Monitor](#) » du mois de novembre, la **Banque Mondiale** revient sur les derniers développements et perspectives économiques à moyen et long terme. Une étude approfondie sur l'emploi et la « transformation économique » de l'Égypte est proposée. L'étude montre ainsi que si la structure de l'activité économique a changé, avec une **augmentation graduelle de la part du secteur privé au cours des 15 dernières années** (de 65,1% en 2004 à 69,2% en 2018), elle ne s'est pas

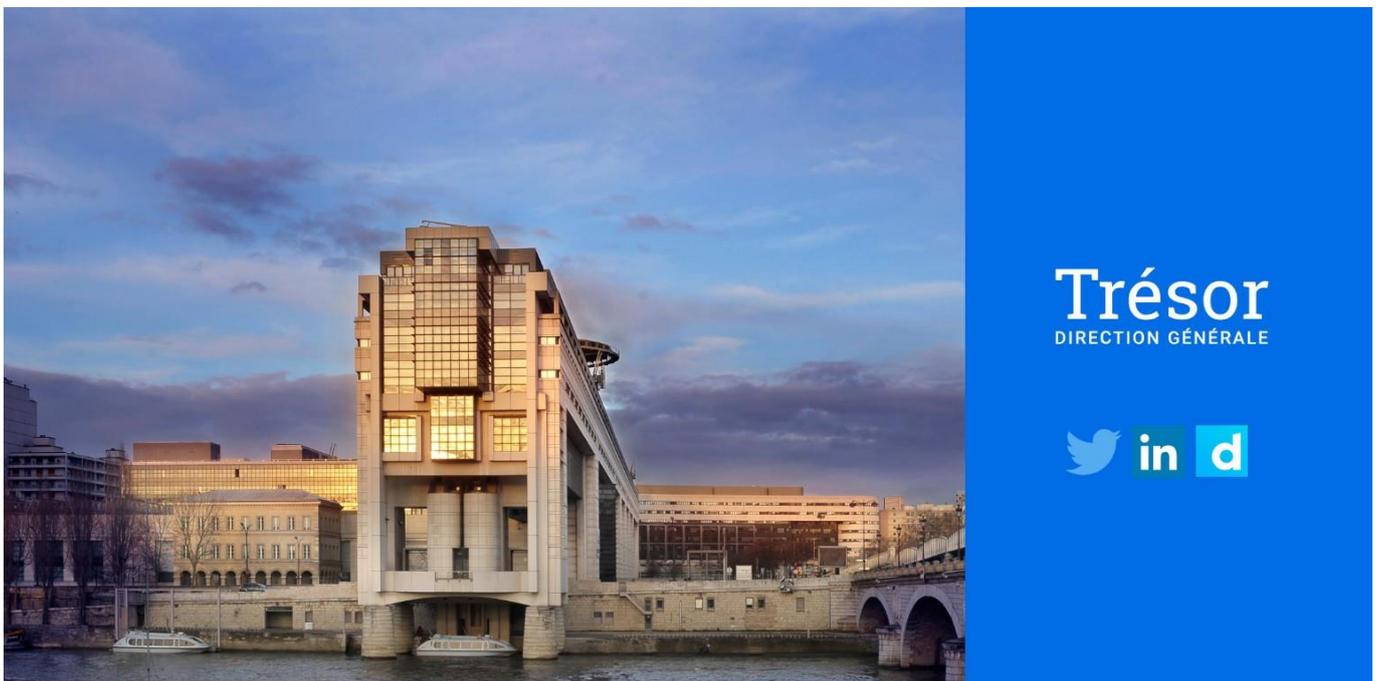
**accompagnée de gains de la productivité du travail.** Au contraire, celle-ci s'est concentrée sur des secteurs à faible valeur-ajoutée (agriculture, services sociaux) ou sur ceux où la productivité décline tendanciellement, mettant en lumière les difficultés de l'économie égyptienne à générer une croissance durable et créatrice d'emplois productifs.

- **Tourisme** : Selon **l'Organisation Mondiale du Tourisme** (UNWTO), **le nombre d'arrivées touristiques en Égypte a diminué de 70% en glissement annuel sur les huit premiers mois de l'année 2020**, enregistrant même une baisse de 100% en g.a. au deuxième trimestre 2020 du fait de l'interruption de la quasi-totalité des vols commerciaux entre mars et juillet. **Sur le premier semestre 2020, les recettes touristiques ont diminué de 55%** (-90% au deuxième trimestre). Pour rappel, l'Égypte avait enregistré en 2019 13 millions d'arrivées touristiques et 11,6 Mds USD (soit 3,2% du PIB) de recettes touristiques. D'après le Ministre du Tourisme et des Antiquités, 380 000 touristes auraient visité l'Égypte depuis la levée des restrictions sur les vols commerciaux début juillet.
- **Tourisme** : Le ministre de l'aviation civile a annoncé de **nouvelles mesures pour soutenir le tourisme international dans les Gouvernorats touristiques** (Mer Rouge, Louxor, Assouan, Sud Sinaï et Matrouh). Une réduction de 50% sur les frais d'atterrissages et de services au sol aux compagnies aériennes sera appliquée jusqu'au mois d'avril 2021.
- **Canal de Suez** : L'Autorité du Canal de Suez vient d'annoncer une **réduction de 48% des frais de transit pour les pétroliers** de plus de 250 000 tonnes en provenance d'Europe occidentale et à destination de l'Asie à compter du 1er décembre et jusqu'au 31 mai 2021. **En octobre 2020, les recettes dégagées par l'exploitation du Canal de Suez se sont établies à 490,7M\$**, en hausse de 4% par rapport au mois précédent, mais en baisse de 5,3% par rapport à octobre 2019. Calculé sur les dix premiers mois de l'année, le montant des recettes a été ramené de 4,8 Mds\$ en 2019 à 4,6 Mds\$ en 2020, soit une baisse de 4,4%.
- **Notation souveraine** : **S&P a maintenu à l'identique la note souveraine de l'Égypte (B)**. La perspective dont elle est assortie est « stable ».
- **Bourse** : **E-Finance** (entreprise publique leader des transactions financières digitales) a annoncé un **nouveau report de son introduction en Bourse** au 1er trimestre 2021. L'opération a été plusieurs fois retardée depuis la première annonce en 2019.

## Indicateurs

Indicateurs trimestriels		Janv-Mars 2019	Avril-Juin 2019	Juil.-Sept. 2019	Oct-Déc 2019	Jan.-Mars 2020
Taux de croissance réel du PIB (y/y) <i>aux prix du marché</i>		5,6	5,7	5,6	5,6	5
Comptes externes en Mds USD	Solde commercial	-10,5	-8,3	-8,8	-9,9	-9,4
	<i>dont hydrocarbures</i>	-0,5	0,3	-0,6	-0,1	0
	Balance des services	2,5	3,3	4	2,2	2,1
	<i>Revenus du tourisme</i>	2,8	3,2	4,2	3,1	2,3
	<i>Revenus du canal de Suez</i>	1,3	1,5	1,5	1,5	1,4
	Transferts privés (nets)	6,2	6,9	6,6	6,9	7,9
	Compte courant	-4,5	-1,1	-1,4	-3,2	-2,8
	Compte de capital et financier	6,5	1,2	0,7	4,6	-1,1
	<i>dont flux nets d'IDE</i>	2,3	1,7	2,4	2,6	1
	<i>dont flux nets d'inv. de portefeuille</i>	6,9	3,2	-2	2,3	-8,2
	Balance des paiements	1,4	0,2	0,2	0,2	-5,5
Indicateurs mensuels 2020		Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.
Inflation (y/y) en %	IPC urbain	5,6	4,2	3,4	3,7	4,5
	Inflation sous-jacente	1	0,7	0,8	3,3	3,9
Taux d'intérêts (corridor BCE) en %	Taux de rémunération des dépôts	9,25	9,25	9,25	8,75	8,75
	Taux de refinancement	10,25	10,25	10,25	9,75	9,75
Taux de change moyenne mensuelle, cours médian	LE pour 1EUR	18,19	18,26	18,84	18,58	18,51
	LE pour 1USD	16,16	15,99	15,93	15,77	15,71
Réserves officielles (en Mds USD) <i>à la fin du mois</i>		38,2	38,3	38,4	38,4	39,2

Notation de la dette souveraine  <i>Note, perspective et date</i>	Standard & Poor's	B	stable	07/11/2020
	Fitch	B+	stable	27/07/2020
	Moody's	B2	stable	14/04/2020



**Trésor**  
DIRECTION GÉNÉRALE



**Auteur :** Service Économique du Caire

**Copyright :** Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du Service Économique du Caire (adresser les demandes à [isabelle.rose@dgtresor.gouv.fr](mailto:isabelle.rose@dgtresor.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

**Abonnement par email :** [louis.sellier@dgtresor.gouv.fr](mailto:louis.sellier@dgtresor.gouv.fr)

Merci d'indiquer votre nom, prénom, activité/entreprise, fonction, coordonnées téléphoniques et mail.