



LA LETTRE ECONOMIQUE D'EGYPTE

UNE PUBLICATION DU SERVICE ÉCONOMIQUE DU CAIRE

N°123 – Novembre 2021

SOMMAIRE

RELATION BILATERALE :	2
Signatures de plusieurs contrats français au salon TransMEA 2021.....	2
ACTUALITE JURIDIQUE :.....	5
Approbation finale par le Parlement égyptien du projet de réforme relatif à la loi régissant les partenariats public-privé.....	5
POLITIQUES SECTORIELLES :.....	7
L'Egypte lance de nouveaux projets en partenariat public-privé.....	7
MACROECONOMIE :.....	11
La balance des paiements égyptienne en 2020/21	11
Le commerce extérieur de l'Egypte en 2020/21.....	15
BREVES ECONOMIQUES :.....	19
INDICATEURS.....	21

ÉDITORIAL

L'Égypte a-t-elle réussi à effacer les effets de la crise? A en croire les dernières données de la balance des paiements publiées récemment (cf. page 11), l'année 2020/21 (qui se termine fin juin) est clairement marquée par un redressement des comptes extérieurs de l'Etat, soutenu par un retour massif des investissements de portefeuille, les investisseurs étrangers étant attirés par le niveau élevé des taux d'intérêt. Si les recettes touristiques ont poursuivi leur chute entamée en 2019/20, le compte courant égyptien a été soutenu par les transferts des travailleurs expatriés et les recettes du canal de Suez.

Sur la même période, le volume des échanges du pays est reparti à la hausse atteignant un niveau historique à 99,4 Mds USD, après la baisse observée sur l'exercice 2019/20 (cf. page 15). Le déficit commercial s'est creusé sous l'effet d'un net rebond des importations, preuve du dynamisme du marché intérieur. L'économie égyptienne a par ailleurs atteint un taux de croissance de 9,8% entre juillet et septembre 2021 en glissement annuel, ce qui constitue sa meilleure performance sur les deux dernières décennies. Le gouvernement a du coup révisé à la hausse ses prévisions de croissance pour

l'exercice budgétaire 2021/22 à 5,6% (+0,2 point par rapport aux précédentes estimations). Mais au-delà de ces très bons résultats, qui confortent par ailleurs la gestion de la pandémie par les autorités égyptiennes, les fragilités structurelles qui caractérisent depuis des années les comptes externes égyptiens persistent ; l'appareil exportateur est peu développé et les importations incompressibles demeurent néanmoins importantes (premier importateur de blé au monde, production manufacturière et industrielle dépendante d'intrants importés). Le pays reste également vulnérable aux chocs externes compte tenu de sa forte dépendance aux recettes rentières volatiles (tourisme, canal de Suez, capitaux spéculatifs).

Les réformes structurelles, qui commencent à être mises en œuvre, restent dès lors plus que jamais nécessaires. L'annonce par le gouvernement égyptien d'un cadre rénové pour le développement de nouveaux projets en partenariat public-privés (PPP) s'inscrit dans cette orientation et répond parallèlement au besoin croissant de financements pour les grands projets d'infrastructure du pays (cf. page 7). Ces derniers passent notamment par le développement des énergies renouvelables, l'Égypte s'étant donnée pour objectif de porter la part du renouvelable dans son mix énergétique à 42% d'ici 2030, à comparer à 2035 prévu initialement alors que le pays organisera la prochaine COP 27 à Sharm el-Sheikh en novembre 2022.

Michel OLDENBURG

Chef du service économique

michel.oldenburg@dgtrésor.gouv.fr

RELATION BILATERALE :

Signatures de plusieurs contrats français au salon TransMEA 2021

TransMEA 2021

Plusieurs contrats français ont été signés le 8 novembre lors du salon TransMEA 2021 au Caire, événement d'envergure maintenant régionale qui attire notamment les dirigeants régionaux de nos entreprises françaises. Il convient notamment de souligner les deux contrats qui prévoient la fourniture par Alstom de 55 trains à la National Authority for Tunnels (NAT) et la création par CMA-CGM d'une co-entreprise pour la gestion du terminal polyvalent d'Alexandrie (Pier 55). Au-delà de ces projets structurants, le salon TransMEA a également été l'occasion de la signature de contrats par Thalès et Alstom dans la signalisation, d'un protocole d'accord entre Egis/Setec et la NAT pour une étude de faisabilité de la ligne 6 du métro du Caire ainsi que d'un protocole d'accord entre Bolloré Transport & Logistics, ElSewedy Electric et EGMPT (Egyptian Group for Multi-Purpose Terminals) pour construire et opérer un terminal polyvalent à Ain Sokhna. Ces succès dans des domaines d'excellence de nos entreprises sont les marqueurs de la qualité de la relation économique et commerciale bilatérale. Nos principaux concurrents ont toutefois également renforcé leur présence dans le transport terrestre avec le japonais Mitsubishi, le Sud-Coréen Hyundai Rotem et l'espagnol CAF dans le métro ; l'américain Wabtec et l'allemand DB dans le rail. Enfin dans l'industrie maritime, deux entreprises régionales, Abu Dhabi Ports (EAU) et Arab Group Company for Supply Chains, font une percée remarquable.

Plus d'1,4 Md EUR de contrats signés pour le métro du Caire

Le gouvernement égyptien fait du développement d'infrastructures de transport public durables un axe fort de son action publique. Près de 20% des

investissements publics prévus dans le budget 2021/22 sont alloués aux projets de transports. À moyen terme, plusieurs projets d'envergure devraient voir le jour.

Alstom, présent en Égypte depuis plus de 30 ans, gagne un contrat stratégique dans le matériel roulant sur la ligne 1 du métro du Caire



Alstom est partenaire de longue date dans la construction du métro du Caire pour lequel l'entreprise a fourni les systèmes de communication et de signalisation, une partie des équipements électromécaniques et le matériel roulant pour la ligne 1 dans les années 1980. A l'occasion du forum TransMEA, Alstom a signé un contrat pour renouveler le matériel roulant de la ligne 1 du métro du Caire, partie intégrante d'un accord gouvernemental signé par Bruno Le Maire le 13 juin 2021. Ce contrat d'une valeur de 876 MEUR, qui bénéficie d'un prêt concessionnel de l'Etat français, vise à fournir 55 trains pour la ligne 1 du métro du Caire afin de remplacer une flotte vieillissante, composée de 32 trains fournis par Alstom dans les années 1980 et de 23 trains fournis par Mitsubishi à partir de 1994. Ce contrat pérennise la présence d'Alstom dans le matériel roulant et mobilisera les sites de Valenciennes

(assemblage), du Creusot (bogies), de Villeurbanne (électronique) et de Toulouse (études).

[Mitsubishi, CAF et Hyundai remportent des contrats importants et fourniront du matériel roulant et des services de maintenance aux lignes 1, 2, 3 et 4 du métro du Caire](#)

Le japonais **Mitsubishi** a signé un contrat de 5,8 Md EGP (**320 MEUR**) pour fournir **23 trains** à la **ligne 4** du métro du Caire. Le **financement** est assuré en partie par un prêt de **1,2 Md USD** de l'Agence japonaise de coopération internationale (**JICA**).

Le consortium **CAF/Mitsubishi**, a **i)** remporté un contrat de **185 MEUR** pour mettre à niveau **23 wagons** opérant sur la **ligne 1** du métro du Caire, qui bénéficiera d'un **prêt** du gouvernement **espagnol** de **200 MEUR** **ii)** signé un **protocole d'accord** avec le **ministère des Transports** pour **mettre à niveau** et assurer la **maintenance** des **wagons** de la **ligne 2** du métro du Caire. Un **financement** conjoint **Espagne-Japon** est attendu d'ici fin 2021, et la signature du contrat pour janvier 2022.

Enfin, le Coréen **Hyundai Rotem** a signé un **accord-cadre** avec **NERIC** pour produire localement **320 wagons** destinés aux lignes **2** et **3** du métro du Caire.

[Egis et Setec signent un protocole d'accord portant sur l'étude de faisabilité de la future ligne 6, ouvrant la voie à des débouchés pour nos entreprises](#)

Egis-Setec et la **NAT** ont signé un **protocole d'accord** portant sur les **études de faisabilité** de la **ligne 6** du métro du Caire. Ce projet, qui bénéficiera d'un financement FASEP de la DG Trésor, fait suite à la feuille de route « métro du Caire » signée le 13 juin 2021 à l'occasion de la visite de Bruno Le Maire en Egypte qui prévoit également des **financements en aval pour soutenir les futures offres commerciales des entreprises françaises sur la partie système et matériel roulant**.

[Des opportunités liées au programme de modernisation des chemins de fer égyptiens](#)

Le forum TransMEA 2021 témoigne de la volonté du gouvernement égyptien d'accélérer ses projets de renouvellement des infrastructures ferroviaires. Pour rappel, le gouvernement égyptien a alloué une enveloppe de 141 Md EGP (7,9 Mds EUR) pour la refonte du système ferroviaire sur la période 2020-2022, confirmant son intention de mettre à niveau le réseau tout en permettant une montée en gamme de l'industrie égyptienne en la matière.

[Le contrat remporté par DB pour opérer le train électrique à haute vitesse renforce la présence allemande dans le rail](#)

Deutsche Bahn et **DP Consulting** ont signé un **protocole d'accord** avec la **NAT** pour présenter une offre commune afin d'**opérer le train électrique** à haute vitesse qui reliera **Matrouh** (côte méditerranéenne) à **Ain Sokhna** (sur la mer rouge). Le protocole d'accord paraphé par DB renforce la présence allemande alors que cette ligne d'un montant de 4,5 Mds USD sera construite par le consortium formé par Siemens Mobility, Orascom Construction et Arab Contractors.

Enfin, l'américain **Wabtec** va fournir aux chemins de fer égyptiens (**EnR**), 100 locomotives dès 2023 pour un montant estimé de **248 MEUR**, avec financement de la BERD. Le contrat prévoit également la **maintenance** pour une durée de **8 ans** pour un montant de **157 MEUR**.

[Les Français Alstom et Thalès ont également posé des jalons intéressants dans le rail](#)

Le forum TransMEA a permis des **avancées majeures** pour nos entreprises françaises dans le rail avec la signature d'un **protocole d'accord** entre **Thalès** et les **EnR** pour moderniser deux stations d'interverrouillage localisées à Farz et à Limon bridge et de **deux accords-cadres** entre (i) entre **Alstom** et **EnR** pour la modernisation de la ligne Tanta – Zifta – Zagazig (région du delta) et (ii) entre **Thalès** et les **EnR** pour **moderniser** deux lignes prioritaires de la région du delta du Nil.

[CMA-CGM et Bolloré, partenaires des nouveaux projets dans le secteur maritime](#)

Une des priorités du gouvernement égyptien est de **moderniser les ports** et de créer des **hubs logistiques attenants**. Le gouvernement a ainsi annoncé en 2020/21 une nouvelle stratégie prévoyant la construction de 8 ports secs, hubs logistiques et terminaux visant un **meilleur maillage** du territoire tout en permettant de contribuer à la **construction** du futur **corridor intermodal** allant de la ville d'Alexandrie (côte méditerranéenne) à Ain-Sokhna (mer rouge). Ces nouvelles infrastructures permettraient de **désengorger le port d'Alexandrie**, principal hub de marchandise en Egypte (63% du commerce égyptien y transite).

[CMA/CGM et Bolloré retenus pour opérer des terminaux clefs](#)



CMA-CGM va investir dans le futur terminal multimodal du port d'Alexandrie – le Pier 55¹ qu'il va gérer et exploiter. Dans un premier temps, CMA-CGM a signé un contrat-cadre de service (*Master Service Agreement*) pour fournir à EGMPT une assistance technique pour la construction et la gestion du terminal. La signature du contrat final, le 9 novembre 2021, inclut la création d'une co-entreprise avec EGMPT - entité formée par l'Autorité du Canal de Suez et le Port d'Alexandrie.

Enfin, **Bolloré Transport & Logistics** ainsi qu'**Elsewedy Electric** et **EGMPT** ont signé un

protocole d'accord visant à concevoir, construire et opérer un **terminal polyvalent** au port d'**Ain Sokhna**.

[Les acteurs arabes et du Golfe se positionnent sur le secteur du transport maritime](#)

Abu Dhabi Ports a signé un protocole d'accord avec **EGMPT** pour construire, opérer et gérer le **terminal polyvalent** du port de **Safaga** mais aussi pour réaliser une **étude de faisabilité**. L'entreprise **Arab Group Company for Supply Chains** a signé un protocole d'accord afin de construire et opérer un terminal céréalier et pétrolier au **port de Dekheila**

Sylvia MALINBAUM

Cheffe du pôle Infrastructures et Développement durable

sylvia.malinbaum@dgtresor.gouv.fr

Antoine COSSON

Attaché sectoriel
Infrastructures et Développement durable

antoine.cosson@dgtresor.gouv.fr

¹ Le terminal Pier 55, qui couvre une superficie de 560 000 mètres carrés avec des quais de plus de 2 km de long, facilitera le déploiement des plus grands navires du Groupe.

ACTUALITE JURIDIQUE :

Approbation finale par le Parlement égyptien du projet de réforme relatif à la loi régissant les partenariats public-privé

GIDE

GIDE LOYRETTE NOUËL

Avec l'approbation finale, longuement attendue, du projet de réforme relatif à la loi régissant le recours aux partenariats public-privé (le "**Projet de Réforme PPP**") présenté par le comité du budget au parlement, l'assemblée de la Chambre des Représentants du 15 novembre 2021 marque une étape cruciale pour la mise en œuvre des grands projets prévus par le gouvernement égyptien qui ont été approuvés et/ou lancés ces derniers temps, y compris notamment les projets de ports secs, de zones logistiques et de lignes ferroviaires.

Constituant une réponse des pouvoirs publics à un besoin urgent de combler des lacunes juridiques importantes dans le cadre législatif régissant actuellement les partenariats entre le secteur public et le secteur privé ("**PPP**"), et plus particulièrement aux fins de l'établissement et/ou de la gestion des infrastructures et des services publics en Egypte, le Projet de Réforme PPP est une amélioration significative de la loi n° 67 de l'année 2010 (la "**Loi PPP Actuelle**") ayant comme but principal de faciliter et d'encourager la contribution des acteurs du secteur privé à la conception, construction, financement, exploitation et maintenance des projets d'infrastructure, des utilités et de services publics dans les domaines du transport, de l'énergie, des eaux, des communications et technologie, de l'éducation, et de la santé (les "**Projets Concernés**"). Malgré l'apport incontestable de la Loi PPP Actuelle qui était intervenu dans un

contexte d'absence totale de cadre réglementaire gouvernant les PPP, le recours aux PPP en Egypte restait limité après sa promulgation en raison notamment des incertitudes réglementaires qui persistaient à la fois du fait du chevauchement des législations et d'un manque de clarté et de transparence dans l'attribution des contrats.

Quels sont les amendements proposés par le Projet de Réforme PPP ?

Dans une perspective de contourner le processus traditionnel d'appel d'offres et d'appliquer un processus plus adapté en fonction du besoin national du moment et des conditions économiques et sociales ponctuelles, le Projet de Réforme PPP prévoit notamment la possibilité dans certains cas (i) de recourir à un appel d'offres restreint si la nature du Projet Concerné permet de considérer que les compétences et les qualités requises ne peuvent être fournies que par des acteurs du secteur privé qui sont d'ores et déjà identifiés sans qu'un tel projet ne nécessite le passage par un appel d'offres élargi ou (ii) de négocier directement avec un seul soumissionnaire sans mise en concurrence par un appel d'offres s'il y a un intérêt économique ou un besoin social nécessitant une exécution accélérée du projet concerné. Le texte permet également au secteur privé de soumettre spontanément des propositions de projet dans la mesure où ledit projet n'était pas préalablement prévu par l'administration et sous réserve notamment que le projet concerné soit innovant et représente un intérêt économique ou social pour le pays et que les études et le financement y afférents soient achevés et disponibles.

En vue de simplifier et moderniser la procédure d'appel d'offres et remédier à la lourdeur des

procédures existantes, le texte du Projet de Réforme PPP cherche surtout à réduire les différents délais dès le stade de l'émission d'un appel d'offres en éliminant un certain nombre d'obstacles administratifs susceptibles de naître au cours des étapes d'attribution des contrats aux personnes privées.

Dans le but d'assurer la durabilité des constructions et de renforcer la qualité des services rendus, le Projet de Réforme PPP fait courir la période minimum de cinq ans pour tout Projet Concerné à compter de l'acceptation formelle par la personne publique contractante du niveau et qualité desdites constructions et services au lieu de faire courir cette période à compter de l'achèvement et mise à disposition du Projet Concerné comme c'était le cas sous l'empire de la Loi PPP Actuelle.

Aspirant à garantir les intérêts des intervenants du secteur privé, l'article 19 de la Loi PPP Actuelle sera reformulé aux termes du Projet de Réforme PPP pour prévoir l'application des principes de transparence, équilibre économique, égalité des chances, équité et libre concurrence aux contrats PPP.

Pour aller jusqu'au bout de l'exercice, le Projet de Réforme PPP instaure un comité conjoint composé de spécialistes des ministères des finances et de la planification qui sera chargé de sélectionner un certain nombre de projets PPP chaque année et de les intégrer dans les plans annuels de développement socio-économique.

Ainsi, et dans un souci d'alléger le budget de l'Etat et combler un déficit de financement des infrastructures estimé par la Banque mondiale à environ 230 milliards de dollars, le Projet de Réforme PPP s'inscrit dans une volonté des pouvoirs publics de prendre toutes mesures pour inciter les acteurs du secteur privé à avoir un rôle dominant dans les Projets Concernés et qui seront sans doute une source importante d'emplois pour une population qui est en permanence en pleine croissance.

Pour apprécier davantage la portée de cette réforme, il convient maintenant d'attendre (i) que le Projet de Réforme PPP soit soumis au président Abdel Fattah El Sisi pour être ratifié et acquérir force de loi et (ii) la publication des décrets d'application qui seront annoncés par le pouvoir exécutif.

Article rédigé par :

Faten ANIS

Gide Loyrette Nouel
Faten.anis@gide.com

GIDE
GIDE LOYRETTE NOUEL

[Site internet de Gide](#)

POLITIQUES SECTORIELLES :

L'Égypte lance de nouveaux projets en partenariat public-privé

L'annonce par le gouvernement égyptien en janvier 2021 du projet de développer de nouveaux projets en partenariat public-privés (PPP) répond au besoin croissant de financements pour réaliser les grands projets d'infrastructure du pays. Ils constituent autant d'opportunités pour nos entreprises.

Un renforcement du programme PPP qui répond à un besoin de financements croissant

Des premières concessions au modèle BOT : plus d'un siècle de développement des PPP en Égypte

Le **recours aux financements privés** pour réaliser de grands projets d'infrastructure est une **pratique ancienne en Égypte**. Le premier PPP égyptien remonte à 1859, lorsque la Compagnie universelle du canal maritime de Suez a obtenu **une concession de 99 ans sur le canal de Suez**, aujourd'hui pierre angulaire du trafic maritime mondial, et historiquement la troisième source de devises du pays. En 1905, la société *Heliopolis Oasis Company and Cairo Electric Railways* de M. Empain obtient la concession de terrains vacants pour la construction de la **nouvelle ville d'Héliopolis**, qui constitue aujourd'hui **un des quartiers du Caire**. Pendant près d'un siècle, ces partenariats avec le secteur privé, désignés par le terme de « **concession** », ont ainsi contribué au développement et à la modernisation de l'Égypte.

La participation du secteur privé **s'accélère à la fin des années 90 avec l'avènement du schéma BOT (Build-Operate-Transfer)** qui se décline sous différentes formes et permet au secteur privé d'investir, de construire et d'opérer des projets d'infrastructure reconnus d'utilité publique pour une période de concession convenue. Dans les années 90, **plusieurs lois encadrant le schéma BOT** ont été promulguées pour **chaque secteur** (électricité et réseau routier public en 1996,

aéroport en 1997, etc.) ouvrant la voie à une plus grande implication du secteur privé dans l'économie égyptienne, notamment pour la route reliant Le Caire à Ain Sokhna ou encore les aéroports de Marsa Alam et d'El Alamain. Dans les années 2000, les schémas BOT se sont étendus au **secteur portuaire** – en 2000 avec le terminal à conteneurs du canal de Suez et en 2008 avec le terminal de Damiette puis, plus récemment au **secteur de l'électricité**, avec le parc éolien de Ras Ghareb 1 en 2017 (250 MW, 400 MUSD) et Ras Ghareb 2 en 2021 (500 MW, 600 MUSD).

Le parlement égyptien vote en 2010 une loi spécifique pour les PPP

A la fin des années 2000, l'Égypte se dote d'**une loi spécifique aux PPP**, qui repose sur une **définition resserrée de ce type de partenariat, mais aussi la mise en place d'entités de gouvernance dédiées, avec la création en 2006 d'une unité PPP (PPP Unit) sous la tutelle du ministère des Finances**. Cette loi égyptienne de 2010 définit le PPP comme un contrat par lequel une autorité administrative confie, pour une période comprise entre **5 et 30 ans**² à une **entreprise privée, le financement, la construction, l'équipement et l'exploitation d'un projet d'infrastructure permettant d'assurer un service public**. En outre, la loi stipule que la valeur du contrat doit être supérieure à 100 MEGP (5,5 MEUR) et que la part du gouvernement dans le PPP ne peut excéder 20%. Rédigée avec l'appui de la Banque mondiale, elle apparaît particulièrement **favorable aux investisseurs privés**. Elle prévoit notamment la possibilité d'**octroyer des garanties souveraines** sur d'éventuels défauts de paiement par les diverses compagnies des eaux (client final). Le **processus d'appel d'offres est en principe**

² La loi prévoit une dérogation dans le cas où le projet est jugé d'intérêt public; dans ce cas la concession peut être étendue à plus de 30 ans.

facilité, via **une** pré-qualification des entreprises afin de réduire les délais.

La loi PPP ouvre la possibilité d'avoir recours au mécanisme dit du « **défi suisse** », **notion déjà familière en droit des affaires égyptien**: une entreprise privée peut à tout moment manifester son intérêt pour un projet et proposer une offre non-sollicitée. Le gouvernement égyptien peut alors inviter des entreprises concurrentes à s'aligner ou à améliorer l'offre initiale dans un schéma d'enchères inversées. Les **récents amendements à la loi**, votés par le Parlement en novembre 2021 autorisent désormais, sous certaines conditions, **les grés à gré**. Le recours à cette pratique est toutefois **très limité** et devrait faire l'objet d'une **approbation par le Premier ministre**.

Plusieurs PPP issus de la loi de 2010 ont déjà vu le jour. Dès 2009, l'espagnol ACQUALIA et le constructeur égyptien Orascom ont développé une usine de traitement d'eau à New Cairo. En 2012, un hôpital universitaire à Alexandrie a été développé en PPP, puis en 2018, plusieurs écoles ont été financées sous ce schéma. Plus récemment, en décembre 2020, le contrat de conception, de construction et de gestion du port sec du 6-d'octobre pour une période de 30 ans, a été accordé à un groupement porté par DB Schenker, El Sewedy et 3A International (investissement total de 176 MUSD).

La gouvernance des projets PPP apparaît toutefois encore fragile. Selon la loi de 2010, tout projet PPP doit désormais être coordonné par la **PPP Unit**. Tout projet PPP doit par ailleurs être validé par le **Comité suprême pour les affaires relatives aux PPP** – organe lié au cabinet du premier ministre. Le jeu d'acteurs se révèle encore plus complexe pour les projets de dessalement, sur lesquels est également impliqué le **Fonds souverain** (cf. infra).

Au total, depuis 1990, **plus de 58 projets ont été financés et gérés par le secteur privé dans le**

domaine des infrastructures en Egypte, pour un investissement total de 15,5 Md USD³.

[De nouveaux projets développés en PPP pour répondre au besoin grandissant d'infrastructures](#)

Afin de favoriser le développement du secteur privé, et compte tenu de la **forte pression démographique** (avec 2 millions d'habitants supplémentaires par an), le gouvernement égyptien souhaite ainsi davantage recourir aux PPP pour financer son programme de développement des infrastructures. Le G20 évalue à **675 Mds USD le besoin d'investissements** dans les infrastructures en Egypte sur la période 2016-2040 (**soit 4,8 % du PIB/an**). **Il manquerait 230 Mds USD au pays** pour atteindre cet objectif⁴ qui apparaît d'autant plus ambitieux que les marges budgétaires se resserrent (le service de la dette publique représente 35 % des dépenses publiques, soit 9 % du PIB) et que les autorités affichent des ambitions fortes en matière de consolidation budgétaire (objectif d'augmentation de l'excédent primaire à 1,5 % du PIB et de réduction de la dette publique à 89,5 % du PIB dès 2021/22).

En ce sens, le gouvernement a rendu public **en 2021 une liste de 15 projets dans 5 secteurs d'activité** (cf. annexe 1). La loi a par ailleurs été récemment amendée (cf. supra) pour inclure plus facilement de nouveaux dossiers prioritaires (validés par un **comité interministériel** composé du ministère des Finances et du **ministère du Plan**) dans un schéma PPP. L'Egypte peut s'appuyer sur une **collaboration étroite avec les bailleurs** pour déployer, structurer et financer la mise en œuvre de ces nouveaux projets. La **BERD** finance par exemple les études préliminaires des projets de ports secs en cours et accompagne les autorités sur l'ensemble de la procédure d'appel d'offre; Le **Royaume-Uni** accompagne pour sa part le gouvernement égyptien dans la réorganisation structurelle de la **PPP unit**. La **SFI** se positionne sur les projets de dessalement.

³ Banque Mondiale – PPP Knowledge Lab

⁴ Oxford Economics – Global Infrastructure Outlook

[Des secteurs stratégiques, privilégiés par le gouvernement égyptien...](#)

[La logistique et le portuaire, stratégiques à plusieurs égards](#)

Une des priorités du gouvernement égyptien est de **moderniser les ports** et de **créer des hubs logistiques interconnectés**. Le gouvernement a ainsi annoncé fin 2020 une nouvelle stratégie prévoyant la construction de **8 ports secs, centres logistiques et terminaux**. Ces nouvelles infrastructures visent notamment à **désengorger le port d'Alexandrie**, principal hub de marchandises en Egypte. Le **port sec du 6 Octobre** (cf. supra) devrait être opérationnel dès 2022. **Un appel d'offre pour le port sec et la plateforme logistique de 10-de-Ramadan (nord-est du Caire) est en cours** tandis qu'un second est prévu d'ici 2022 pour une **plateforme logistique adjacente au port sec du 6 Octobre (300 MUSD)**. D'autres projets visent à couvrir l'agglomération d'Alexandrie (dont **deux nouveaux ports secs** ainsi qu'un **terminal polyvalent à Dekheila**) mais aussi les régions périphériques (deux ports secs respectivement à **New Beni Suef** en moyenne Egypte et à **Sadat** sur la route le Caire–Alexandrie). Enfin, il est prévu **trois nouveaux terminaux** dans le port de **Dekheila** (agglomération d'Alexandrie) ainsi qu'un nouveau terminal polyvalent dans le **port de Safaga**.

[Lancement du programme national de dessalement](#)

L'Egypte devrait atteindre le seuil de **stress hydrique absolue d'ici 2030** (moins de 500 m³/hab./an): **le débit du Nil est menacé** par la pression démographique (plus de 58 millions d'habitants supplémentaires sont attendus d'ici 2050), la hausse progressive des températures et le remplissage du Grand barrage éthiopien⁵. La politique urbaine favorisant la **construction de villes nouvelles** accentue également la pression sur les ressources en eau. En conséquence, le ministre

du Logement, des Services et des Communautés Urbaines a annoncé **fin août 2020** un plan visant à **sécuriser l'accès à l'eau**. Il repose à la fois sur la **rationalisation des ressources existantes** et un **recours accru au dessalement**. Il est ainsi prévu la construction de **17 usines de dessalement d'ici 2025 pour une capacité totale de 2,8 millions m³** alimentés par des capacités renouvelables, pour un **coût total est estimé à près de 2,5 Mds USD**. Les **quatre projets d'usines prévus dans la nouvelle réserve de projets PPP** (cf. annexe 1) font partie des 17 usines annoncées. Le calendrier de l'appel d'offres n'a pas été dévoilé.

Sur ces projets de **dessalement développés en PPP**, la **governance se révèle particulièrement complexe**. Plusieurs autorités sont impliquées: le ministère du Logement, le ministère de l'environnement, le Ministère de la défense (qui octroie les autorisations sécuritaires⁶) et le **Fond souverain**, dont le rôle n'est pas encore **officiellement clarifié**. Son rôle devrait toutefois être **central**: dans la mise en œuvre des projets, mais aussi **en tant qu'investisseur**. Plusieurs projets dans le **secteur de l'assainissement seront également développés en PPP**: la construction de la phase 2 de la **station d'épuration de New Damietta** (AO d'ici 2022) et 8 projets pilotes « *waste-to-energy* », visant une capacité de 300 MW par la construction et l'opération d'incinérateurs répartis sur 8 gouvernorats (AO d'ici fin 2021).

[Les infrastructures ferroviaires et sociales, parent pauvre du nouveau programme PPP](#)

Le **secteur ferroviaire** n'est pas **prioritaire** pour les développements en PPP. A plus long-terme, la **future ligne ferroviaire reliant l'Egypte à la Libye** (prolongement de la future ligne *Ain Sokhna – Alamaïn* développé par Siemens) pourrait faire l'objet d'un PPP. Toutefois, seules les lignes à forte demande seraient viables. De plus, les attributions directes sont généralement privilégiées dans ce

⁵ 74 Mds de m³ de retenue, sur le Nil bleu - principal affluent du Nil

⁶ Ces autorisations sont nécessaires pour les projets de dessalement: d'une part, le secteur de l'eau est considéré comme un enjeu national;

de plus, plusieurs usines seront construites dans des zones frontalières, surveillées de près par l'armée.

secteur. Enfin, si le besoin est réel (près de 30% de la population vivant sous le seuil de pauvreté), le développement de nouvelles infrastructures sociales (hôpitaux, écoles) en PPP est encore timide. Seul un projet pour **la construction d'un hôpital universitaire à Obour City** est prévu.

<i>Ports secs et centres logistiques</i>				
Localisation	Infrastructure	Coût/Investissement	Etude de faisabilité	Appel d'offre
10-de-Ramadan	Port sec et centre logistique	200 MUSD	support BERD ; MTBS	13 octobre 2021
Sadat city	Port sec	160 MUSD	support BERD	Juin 2022
6 octobre	Centre logistique	300 MUSD	en préparation	Janvier-Mars 2022
Nouveau Beni Suef	Port sec	200 MUSD	support BERD	Janvier-Mars 2022
<i>Ports</i>				
Localisation	Infrastructure	Coût/Investissement	Etude de faisabilité	Appel d'offre
Alexandrie – Port de Dekheila	Terminal polyvalent	200 MUSD	/	deuxième semestre 2022
Alexandrie – Port de Dekheila	Terminal de vrac sec	95 MUSD	en préparation	deuxième semestre 2022
Alexandrie – Port de Dekheila	Terminal de vrac	65 MUSD	en préparation	deuxième semestre 2022
Safaga	Terminal polyvalent	750 MUSD	en préparation (support de MRCC)	Juillet – Septembre 2022
<i>Eau et assainissement</i>				
Localisation	Infrastructure	Capacité prévue	Etude de faisabilité	Appel d'offre
El Hamam	Usine de dessalement	120/190 m ³ /jour	/	/
Marsa Allam	Usine de dessalement	10/60 m ³ /jour	/	/
Koseir	Usine de dessalement	20/60 m ³ /jour	/	/
Safaga	Usine de dessalement	20/80 m ³ /jour	/	/
Nouveau Damiette	Usine de traitement de l'eau (phase n°2)	50 000 m ³ /jour	en préparation	deuxième semestre 2022
<i>Déchets</i>				
Localisation	Infrastructure	Capacité prévue	Etude de faisabilité	Appel d'offre
Egypte (programme national)	8 usines «waste-to-energy»	500-1000 tonnes/jour	en préparation	Octobre / Décembre 2021
<i>Education</i>				
Localisation	Infrastructure	Coût/Investissement	Etude de faisabilité	Appel d'offre
Obour city	Hôpital universitaire	65 MUSD	en préparation	Octobre / Décembre 2021

Source : Ministère des Finances

Sylvia MALINBAUM

Cheffe du pôle Infrastructures et Développement durable

sylvia.malinbaum@dgtresor.gouv.fr

Antoine COSSON

Attaché sectoriel
Infrastructures et Développement durable

antoine.cosson@dgtresor.gouv.fr

MACROECONOMIE :

La balance des paiements égyptienne en 2020/21

La Banque centrale égyptienne a publié au mois d'octobre les résultats de la balance des paiements égyptienne de l'exercice budgétaire 2020/21 (juillet à juin). Après un précédent exercice marqué par la crise sanitaire, l'année 2020/21 signe la reprise de la dynamique de redressement des comptes extérieurs de l'Etat amorcée depuis 2016, soutenue par un retour massif des investissements de portefeuille, les investisseurs étrangers étant attirés par le niveau élevé des taux d'intérêt. Si les recettes touristiques ont poursuivi leur chute entamée en 2019/20, le compte courant égyptien a été soutenu par les transferts des travailleurs expatriés et les recettes du canal de Suez. Avec la reprise des échanges commerciaux, le déficit commercial se creuse malgré l'amélioration du solde de la balance énergétique (qui reste toutefois très légèrement déficitaire). La structure des comptes externes, et notamment leur dépendance aux sources de financement spéculatives, rend l'Egypte vulnérables à tout choc.

L'effondrement des recettes touristiques creuse le déficit du compte courant

Un déficit commercial égyptien en hausse du fait de la reprise des échanges commerciaux

Après une réduction de 4,4% sur l'exercice 2019/20, le déficit commercial égyptien s'est creusé de 15,3% à 42 Mds USD (10,4% du PIB) en 2020/21. Les importations et exportations non-pétrolières s'affichent en hausse de respectivement 15,2% à 62 Mds USD et 12,2% à 20 Mds USD principalement en raison de la reprise de

l'activité économique. Il en va de même pour les achats de biens intermédiaires nécessaires à la production (+16,2%) et les exportations de produits finis (+15,1%). La balance énergétique du pays est toujours déficitaire mais tend à s'équilibrer du fait de l'effet concomitant d'une légère augmentation des ventes d'hydrocarbures (+1,4% à 8,6 Mds USD⁷) – principalement soutenue par la reprise des exportations de GNL en octobre 2020 (+84,5%)⁸ – et de la baisse des achats d'hydrocarbures (-3,3% à 8,6 Mds USD). Le solde des échanges de produits pétroliers raffinés affiche par ailleurs un excédent de 91 M USD contre un déficit de 432 M USD en 2019/20⁹.

A l'instar de l'exercice 2019/20, la bonne tenue des recettes du canal de Suez et des transferts des travailleurs expatriés compensent la chute brutale des recettes touristiques

L'excédent de la balance des services s'est réduit de 42,9% à 5,1 Mds USD, après une baisse de près d'un tiers à 9 Mds USD en 2019/20 du fait des conséquences de la pandémie. Les recettes touristiques qui avaient déjà accusé le coup en 2019/20 (-22%), se sont effondrées (-50,7% à 4,9 Mds USD). L'excédent de la balance des services se maintient néanmoins grâce à la bonne tenue des recettes du canal de Suez¹⁰, en hausse de 1,8% malgré les perturbations des chaînes d'approvisionnement, les fermetures de ports et autre échouement de porte-conteneur. Par ailleurs, les transferts des travailleurs expatriés (dont le nombre est estimé à environ 9,5 millions

⁷ Tirée par la demande asiatique; les exportations égyptiennes d'hydrocarbures (hors pétrole brut) vers l'Asie s'affichent en hausse de 96%.

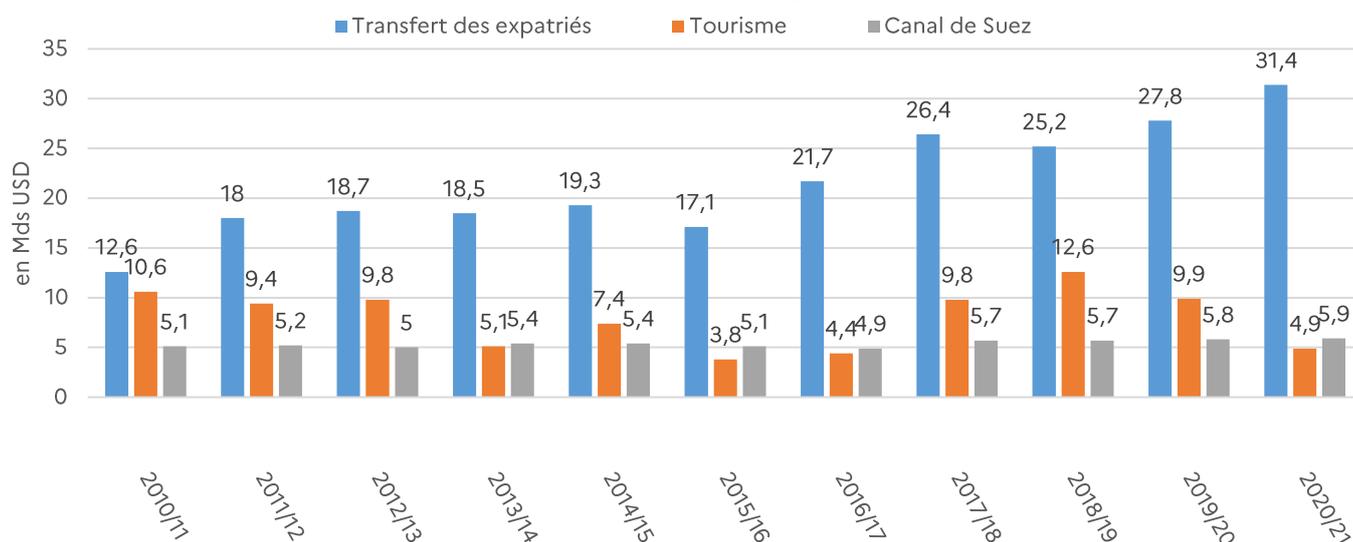
⁸ Suspension en avril 2020 des exportations de GNL due à la chute des cours sous le prix plancher de 5 USD/M. Btu avant leur reprise en octobre 2020. On notera par ailleurs la reprise, pour la première fois en huit ans, de l'exploitation des deux stations de gaz naturel liquéfié à Idku et Damiette.

⁹ Ce retour inattendu du surplus des produits pétroliers pourrait s'expliquer par la baisse de la consommation de pétrole (-10,7% en 2020),

qui aurait permis la hausse des stocks ensuite revendu au cours de l'année et aux avancées dans la mise en œuvre du programme national de modernisation des raffineries ayant conduit tant à une augmentation de la qualité que de la quantité de raffinage (la part des carburants importés aurait ainsi chuté de 40 à 20% en l'espace de cinq ans).

¹⁰ Les recettes du canal ont résisté avec la baisse des frais de transit et de la mise en place de normes environnementales incitant les cargos à abandonner la route du Cap.

Evolution des trois « rentes » de l'économie égyptienne sur la décennie 2011-2021
(Source : Banque centrale égyptienne)



dont la moitié travaillerait en Arabie Saoudite) **ont atteint un record historique à 31 Mds USD**, en hausse de 13,2% sur l'exercice 2020/21. Au terme de ce dernier, **le déficit courant s'est creusé de 65,1% à 18,4 Mds USD**, soit 4,6% du PIB contre 3,1% un an plus tôt.

[L'excédent du compte de capital et financier au secours du déficit de la balance courante](#)

[Un déficit du compte courant largement couvert par l'arrivée massive des capitaux étrangers](#)

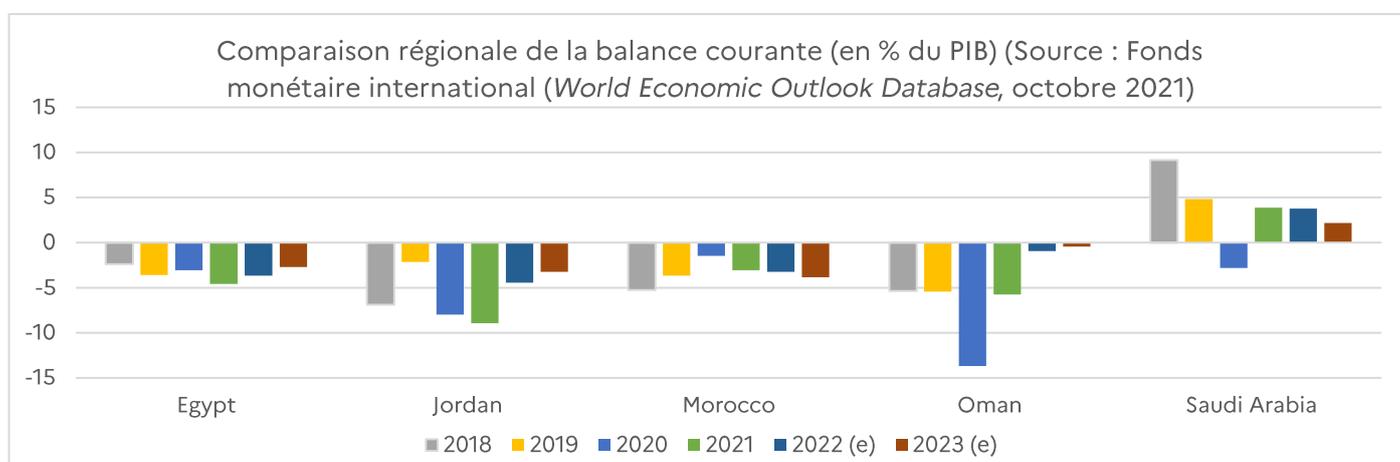
Les flux nets d'investissement de portefeuille (investissements étrangers sur les titres de dette souveraine égyptienne) **ont progressé passant solde négatif de 7,3 Mds USD en 2019/20 à un solde positif de 18,7 Mds USD en 2020/21** (+356,7%). Les taux d'intérêt élevés offerts sur les obligations souveraines de l'Egypte¹¹ en ont fait l'une des destinations les plus attrayantes des marchés émergents pour le *carry trade*. En revanche, les flux nets d'investissements directs étrangers (IDE) se limitent à 5,2 Mds USD, en baisse de -30% (soit 1,3% du PIB contre 2,1% du PIB un an plus tôt). Ces

investissements restent par ailleurs majoritairement concentrés dans le secteur pétrolier (40% des flux entrants)¹². Le déficit des actifs s'accroît, passant de -100 M USD à -6 Mds USD, grâce à la forte baisse des avoirs bancaires (-5 Mds USD) expliquant en grande partie la baisse des « autres investissements », de 6,6 Mds USD à 700 M USD¹³. **En fin de compte, l'excédent du compte de capital et financier est en hausse de +335%, à 23,4 Mds USD** (après 5,4 Mds USD en 2019/20), permettant à aux réserves de change de la Banque centrale d'afficher une entrée nette de **1,9 Md USD à l'issue de l'exercice 2020/21 (contre un déficit de -8,6 Mds USD en 2019/20)**. Les réserves de change de la Banque centrale affichent aujourd'hui un niveau confortable de 40,8 Mds USD fin octobre 2021 (6,9 mois d'importations), mais toujours inférieur au niveau atteint avant la crise sanitaire de 45,4 Mds USD.

¹¹ Taux annuels compris entre 12% et 15%. Taux directeur Banque centrale à 8,75%.

¹² On observe toutefois une tendance à la baisse de leur part dans les IDE totaux (58,4% des flux entrants en 2017/18 et 61% en 2016/17).

¹³ Les engagements de la Banque centrale égyptienne vis-à-vis de l'extérieur se sont réduits de 2,7 Mds USD, du fait notamment du remboursement d'une tranche de 2 Mds USD des dépôts effectués par l'Arabie saoudite.

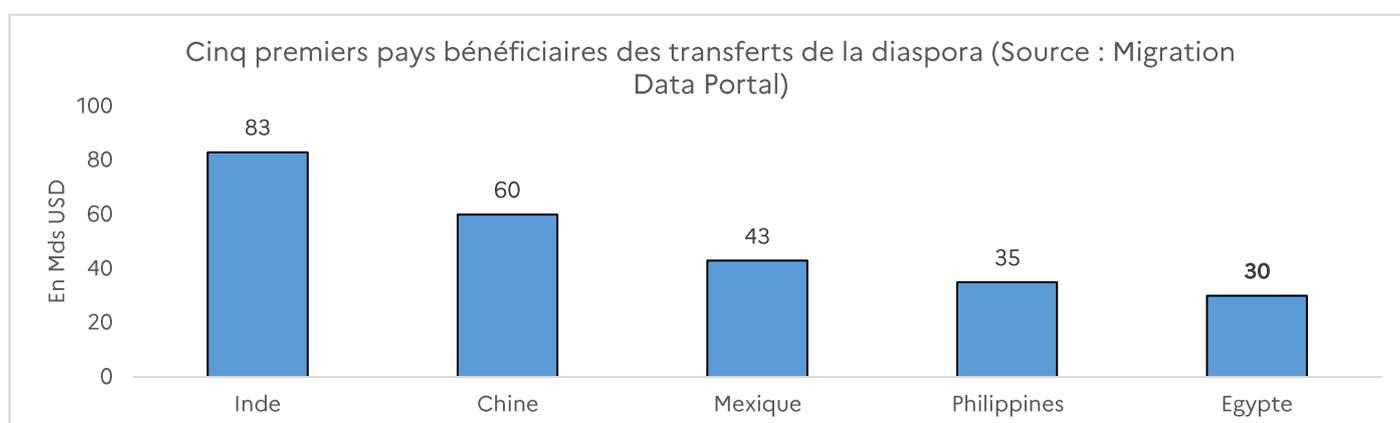


[Un redressement des comptes extérieurs en trompe-l'œil : un excédent fragile maintenu par des sources de financement spéculatives](#)

L'excédent de la balance des paiements devrait se maintenir sur l'exercice en cours. **Les entrées touristiques devraient nettement s'améliorer suite à la levée des restrictions** de voyage (retour des voyageurs russes après une interdiction de six ans, sortie des listes rouges de certains pays) et d'accueil (taux d'occupation à pleine capacité des établissements hôteliers de nouveau autorisé). Par ailleurs, la hausse du prix des hydrocarbures devrait améliorer la balance énergétique et tirer les revenus du canal du Suez¹⁴. **Malgré cette perspective positive, les incertitudes concernant l'évolution de la pandémie et du contexte économique global incitent à la prudence.**

En l'absence d'une reprise suffisamment vigoureuse et aussi rapide qu'anticipée du tourisme et des exportations, mais aussi des IDE, la Banque centrale maintient une politique de taux d'intérêt élevés afin de répondre aux importants besoins de financement extérieur du pays.

Néanmoins, **la dépendance accrue à l'égard des entrées de portefeuille comme source de financement extérieur rend l'Egypte vulnérable** à une hausse des rendements américains (détournement des investisseurs étrangers des marchés émergents). De plus, les taux d'intérêt élevés limitent l'investissement privé intérieur et pèsent sur l'activité.



¹⁴ Quand le prix du baril est bas, les navires ont tendance à passer par la route du Cap pour éviter les redevances du canal de Suez. Si le prix du

baril remonte, les pétroliers et les porte-conteneurs, repasseront par le canal, où les temps d'attente sont réduits.

Evolution de la balance des paiements égyptienne entre 2013/14 et 2020/21

en Mds USD	2013/14	2014/15	2015/16	2016/17	2017/18	2018/19	2019/20	2020/21
Solde compte courant	-2,8	-12,1	-19,8	-14,4	-6	-10,9	-11,2	-18,4
<i>en % du PIB</i>	<i>-0,9%</i>	<i>-3,7%</i>	<i>-6%</i>	<i>-6%</i>	<i>-2,4%</i>	<i>-3,6%</i>	<i>-3,1%</i>	<i>4,6%</i>
Solde balance commerciale	-34,2	-39,1	-38,7	-37,3	-37,3	-38	-36,5	-42,1
<i>en % du PIB</i>	<i>-11,2%</i>	<i>-11,8%</i>	<i>-11,6%</i>	<i>-15,8%</i>	<i>-15%</i>	<i>-13%</i>	<i>-10,1%</i>	<i>10,4%</i>
<i>dont hydrocarbures</i>	<i>-0,9</i>	<i>-3,5</i>	<i>-3,6</i>	<i>-5,4</i>	<i>-3,7</i>	<i>0</i>	<i>-0,4</i>	<i>-0,1</i>
<i>autres</i>	<i>-33,3</i>	<i>-35,6</i>	<i>-35,1</i>	<i>-31,9</i>	<i>-33,6</i>	<i>-38</i>	<i>-36</i>	<i>-42</i>
Solde balance des services	8,3	10,7	6,5	5,6	11,1	13	9	5,1
<i>dont revenus du tourisme</i>	<i>5,1</i>	<i>7,4</i>	<i>3,8</i>	<i>4,4</i>	<i>9,8</i>	<i>12,6</i>	<i>9,9</i>	<i>4,9</i>
<i>dont revenus du canal de Suez</i>	<i>5,4</i>	<i>5,4</i>	<i>5,1</i>	<i>4,9</i>	<i>5,7</i>	<i>5,7</i>	<i>5,8</i>	<i>5,9</i>
<i>Transferts</i>	<i>30,4</i>	<i>21,9</i>	<i>16,8</i>	<i>21,8</i>	<i>26,4</i>	<i>25,1</i>	<i>27,7</i>	<i>30,9</i>
<i>dont transferts expatriés égyptiens</i>	<i>18,5</i>	<i>19,3</i>	<i>17,1</i>	<i>21,7</i>	<i>26,4</i>	<i>25,2</i>	<i>27,8</i>	<i>31,4</i>
Solde compte de capital et compte financier	5,2	17,9	21,1	31	22	10,9	5,4	23,4
<i>dont flux d'IDE (net)</i>	<i>4,2</i>	<i>6,4</i>	<i>6,9</i>	<i>7,9</i>	<i>7,7</i>	<i>8,2</i>	<i>7,5</i>	<i>5,2</i>
<i>dont flux d'inv. de portefeuille (net)</i>	<i>1</i>	<i>-0,6</i>	<i>-1,3</i>	<i>16</i>	<i>12,1</i>	<i>4,2</i>	<i>-7,3</i>	<i>18,7</i>
<i>dont autres investissements (net)</i>	<i>-0,2</i>	<i>12,5</i>	<i>15,6</i>	<i>7,2</i>	<i>2,6</i>	<i>-1</i>	<i>6,6</i>	<i>0,7</i>
Erreurs et omissions	-0,9	-2,1	-4,2	-2,9	-3,2	-65	-2,8	-3,1
Variation réserve Banque centrale	1,5	3,7	-2,8	13,7	12,8	-0,1	-8,6	1,9

Source : Banque centrale

MACROECONOMIE :

Le commerce extérieur de l’Egypte en 2020/21

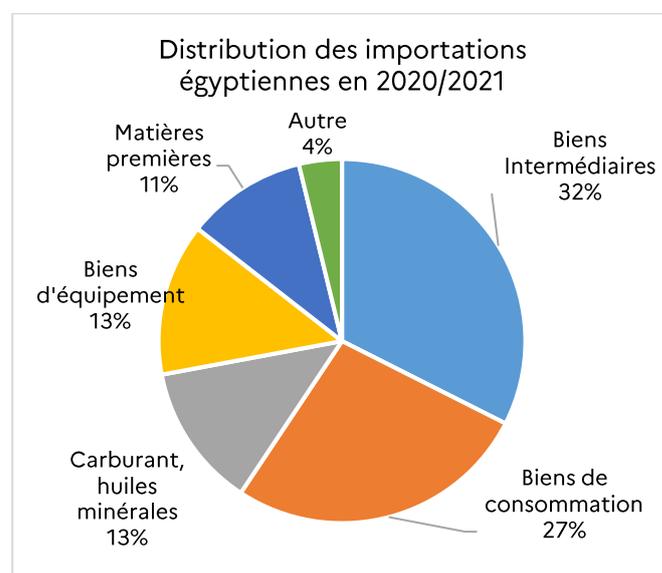
A l’issue de l’exercice budgétaire 2020/21, le volume des échanges du pays est reparti à la hausse atteignant un niveau historique à 99,4 Mds USD, après la baisse observée sur l’exercice 2019/20. Le déficit commercial s’est creusé de 15,3% à 42,1 Mds USD (soit 10,3% du PIB) contre 36,5 Mds USD l’an passé, sous l’effet d’un net rebond des importations. Cette hausse du volume des échanges de l’Egypte est à mettre en perspective avec la reprise économique mondiale après la crise, les flux s’étant fortement accélérés à partir du deuxième semestre de l’exercice 2020/21, période où les restrictions de circulation se sont assouplies. L’UE (31% du total des exportations), les pays arabes (23%) et asiatiques (15%) demeurent les principaux partenaires commerciaux du pays.

Le volume des échanges commerciaux et du déficit atteignent un niveau record après la chute observée dans le contexte pandémique.

Le volume des échanges est en hausse de 11,4% sur l’année 2020/21 en raison de la reprise de l’activité économique, passant de 89,2 à 99,4 Mds USD, dépassant les résultats de l’exercice précédant la crise (95 Mds USD). La hausse des exportations (+8,7% à 28,7 Mds USD), qui demeure inférieure à celle des importations (+12,6% à 70,7 Mds USD), creuse significativement le déficit commercial à 42,1 Mds USD (+15,3%; 10,3% PIB), solde systématiquement négatif depuis 1960. En revanche, le déficit de la balance énergétique se réduit légèrement passant de 42,1 M à 36 M USD, supérieur à l’excédent enregistré durant l’exercice pré-crise de 8 M USD mais très éloigné du déficit record atteint en 2016/17 à 5,4 Mds USD au pic de la crise énergétique.

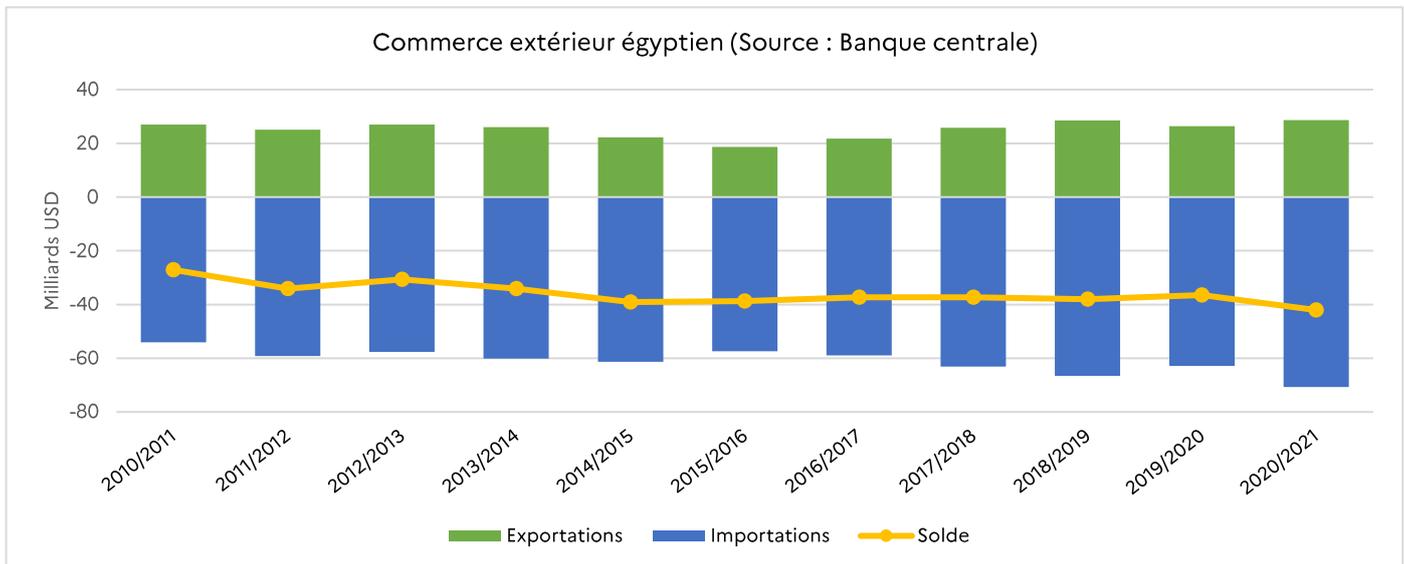
Les échanges sont repartis à la hausse dès juillet 2020 après la baisse intervenue au 2nd semestre 2019/20 (janvier-juin 2020). Au 1^{er} semestre 2020/21, les importations ont crû de 7,3% et les exportations de 6,6%, retrouvant graduellement les niveaux pré-crise pour les dépasser lors du 2nd semestre 2020/21 où les exportations et les importations ont augmenté respectivement de 21% et de 20,2% en glissement semestriel. **Le taux de couverture¹⁵ se détériore pour se situer à 40,5% (-1,5 point) et la part des échanges commerciaux dans le PIB s’établit à 25,9% (+1,3 point).**

La forte reprise des importations pèse sur le déficit commercial



Source : Banque centrale

¹⁵ Correspond au rapport entre les exportations et les importations.



Les importations hors-hydrocarbures représentent 87% des importations totales et s'établissent à 62,1 Mds USD en hausse de 15,2%. Elles sont constituées à 37,2% de produits intermédiaires (accessoires automobiles, composés organiques, plastiques etc.), à 30,7% de biens de consommation (tirés par les produits pharmaceutiques, l'automobile, les appareils électroniques¹⁶, le textile etc.), à 15,5% de biens d'équipement (incluant les équipements informatiques, les matériaux de chantier etc.) ainsi qu'à 12,2% de matières premières (blé, maïs, minerais de fer etc.).

Les exportations hors-hydrocarbures, qui représentent 70% des exportations totales et s'affichent à 20,1 Mds USD, ont augmenté de 12,2% sur l'exercice 2020/21. Elles sont dominées à 57% (+2 points) par les produits finis (dont les engrais, le textile, les appareils électroménagers, etc.), suivies à 27% (-3 points) par les produits semi-finis (dont l'or, polymères, composés organiques et inorganiques etc...) et enfin à 16% par les matières premières, principalement agricoles (fruits et légumes, coton etc...).

Les exportations d'hydrocarbures¹⁷ (30% des exportations totales) sont quant à elles légèrement en hausse de 1,4% à 8,6 Mds USD. Elles devraient se maintenir à l'avenir, l'Égypte ayant comme projet de se devenir un hub gazier en Méditerranée orientale¹⁸ en tablant notamment sur des livraisons en provenance d'Israël pour alimenter ses deux terminaux de liquéfaction avant réexportation notamment vers l'Europe¹⁹.

Les performances à l'export de l'Égypte sont handicapées par un positionnement structurellement centré sur des productions à faible valeur ajoutée. L'ensemble des grands postes commerciaux s'affichent en déficit : produits et équipements électriques (-10,6 Mds USD), céréales et oléagineux (-5 Mds USD), matériel de transport (-5,7 Mds USD) et produits chimiques (-4,1 Mds USD). **Plus particulièrement, cinq produits contribuent au tiers du déficit :** le blé et le maïs (-4,4 Mds USD)²⁰, les produits pharmaceutiques (-3 Mds USD), les véhicules automobiles (-2,4 Mds USD), l'acier et le métal (-2,1 Mds USD), les pièces de rechange et accessoires pour voitures et tracteurs (-1,9 Md USD).

¹⁶ 90% des importations égyptiennes d'appareils électroniques proviennent de Corée du Sud.

¹⁷ Pétrole brut, gaz naturel et produits raffinés/dérivés.

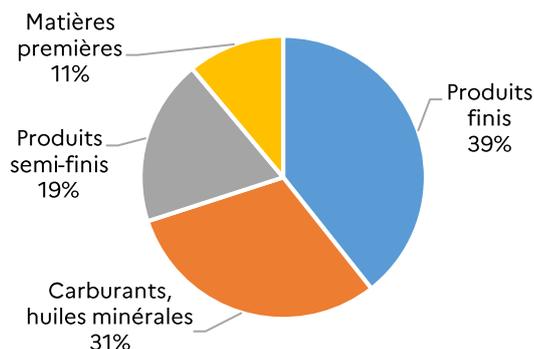
¹⁸ Les protocoles d'accord, signés dans le cadre de l'*East Med Gas Forum*, pourraient permettre à l'Égypte d'importer davantage de gaz naturel d'Israël et d'augmenter les expéditions vers la Grèce à travers

les plateformes de liquéfaction de Damiette et d'Idku et des projets d'oléoduc.

¹⁹ L'Égypte importe actuellement 2,1 Mds de m3 par an, qui passeront à 6,7 Mds de m3 de 2023 à 2034.

²⁰ Premier importateur de blé au monde.

Distribution par catégorie de produits des exportations égyptiennes en 2020/2021



Source : Banque centrale

Onze catégories de produits étaient en excédent pour un montant total de 3,3 Mds USD dont 1,1 Md USD pour les fruits et légumes, 853 M USD pour les engrais et 561 M USD pour le gaz naturel. Le nouveau programme de réformes du gouvernement témoigne néanmoins des efforts en vue d'augmenter le potentiel à l'exportation du pays (le gouvernement souhaitant à terme exporter des marchandises à hauteur de 100 Mds USD par an sans toutefois préciser à quel horizon cet objectif sera atteint). **Le lancement attendu du programme de subventions à l'exportation, en plus d'un nouveau cycle de réformes structurelles,** vise à augmenter les exportations dans les secteurs de l'agroalimentaire, de l'industrie manufacturière ainsi que des télécommunications et de l'informatique.

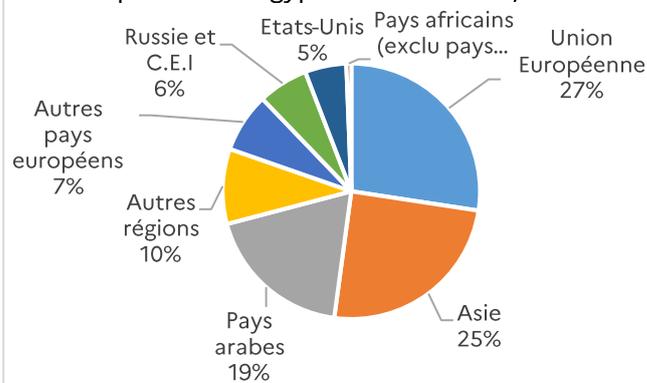
La répartition des clients et fournisseurs de l'Egypte reste stable avec tout de même un renforcement de la place des pays asiatiques au détriment des pays arabes

L'Union européenne se maintient en première position parmi les régions-clients de l'Egypte, absorbant 31% des exportations, à l'instar de l'année précédente et à la moyenne des cinq dernières années (33%). Les pays arabes

conservent leur deuxième position, absorbant 23% des exportations contre 26% l'année précédente. La position des clients asiatiques s'accélère à 15% (+3 points) tandis que les exportations à destination de l'Afrique restent marginales (2%) mais en nette progression²¹. A noter que la hausse des exportations vers l'Asie s'explique essentiellement par la progression des ventes d'hydrocarbures vers le continent de 96%. **Les Etats-Unis (10,1%), les Emirats arabes unis (9,9%), le Royaume-Uni (5,5%), l'Inde et la Suisse (5,3%) étaient les cinq premiers clients de l'Egypte sur l'exercice 2020/21. La France se place elle au 11^{ème} rang des clients de l'Egypte (2,3%).** L'Allemagne (4,1%), l'Italie (4,5%) et la France étaient les trois premiers clients européens.

Les parts de marché des principaux fournisseurs se sont également maintenues. L'UE reste à la 1^{ère} place des fournisseurs de l'Egypte avec 27% de parts de marché malgré une baisse de deux points. Les pays asiatiques se maintiennent en seconde position (25%, +2 points) devant les pays arabes (19%). **La Chine (11,5%) reste de loin le premier fournisseur de l'Egypte sur l'exercice 2020/21,** suivie par les Emirats arabes unis (6,9%), l'Arabie saoudite (6,3%), l'Allemagne (6,2%) et les Etats-Unis (5,2%). **La France était le 10^{ème} fournisseur (3,0%)** et le 3^{ème} fournisseur européen derrière l'Allemagne et l'Italie (3,4%).

Répartition géographique des importations égyptiennes en 2020/2021



Source : Banque centrale

²¹ Les exportations égyptiennes vers les États membres du COMESA (Marché commun de l'Afrique orientale et australe) ont bondi de 32,4%

au cours des neuf premiers mois de 2021. Le gouvernement veut porter la valeur des exportations vers l'Afrique à 7 Mds USD en 2022.

Principaux partenaires commerciaux de l'Égypte (volume des échanges en M USD)

	2016/17		2017/18		2018/19		2019/20		2020/21	
1	EAU	5815,7	EAU	5822,8	Chine	6505,3	EAU	7544	Chine	8842,1
2	USA	4716,3	Chine	5786,3	USA	6239,8	Chine	6993,8	EAU	7723,2
3	Chine	4417,3	USA	5021,3	Arabie Saoudite	5988,1	USA	5601,3	USA	6556,9
4	Italie	4142,3	Arabie Saoudite	4624,6	EAU	5823,5	Arabie Saoudite	5244,2	Arabie Saoudite	5894,6
5	Arabie Saoudite	3764,6	Italie	4509,6	Russie	4782	Royaume Uni	4428,5	Allemagne	5528,2
6	Allemagne	3586,9	Allemagne	3983,3	Italie	4482	Allemagne	4141,8	Suisse	3967,3
7	Royaume Uni	3068,2	Royaume Uni	3854,3	Allemagne	4254	Italie	3522	Turquie	3727,0
8	Turquie	2922,6	Russie	3429,9	Royaume Uni	4230,8	Suisse	3352	Italie	3715,4
9	Russie	2828,7	Turquie	3072,3	Turquie	3617,8	Russie	3139,8	Royaume Uni	3650,3
10	Suisse	2690	Suisse	2884,2	Suisse	3343	Turquie	3115,8	Inde	3445,4
11	France	2239,4	France	2636,8	Inde	2996,2	Inde	3019,2	Russie	3338,9
12	Inde	2213,6	Inde	2628,8	France	2744,8	France	2571,5	France	2779,6
13	Espagne	1629,4	Espagne	2000,6	Koweït	2260,6	Koweït	2016	Koweït	2073,8

Source : Banque centrale

Mohamed Amin BOUMAHDI
Attaché économique
mohamed.boumahdi@dgtresor.gouv.fr

BREVES ECONOMIQUES :

Le Service Economique Régional de Beyrouth publie chaque semaine des brèves économiques et financières concernant les pays de sa zone de compétence (pays du Levant, Egypte, Iran et Irak).

Pour les recevoir, vous pouvez contacter M. Julien VELUD : julien.velud@dgtresor.gouv.fr

1. Augmentation des frais de transit du canal de Suez

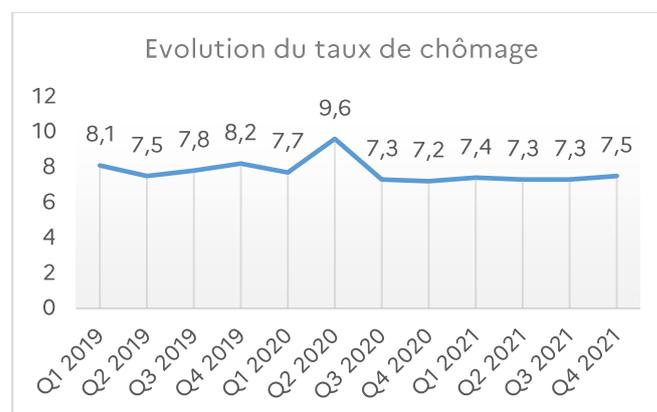
Les droits de transit du canal de Suez devraient augmenter de 6 % pour la plupart des navires à partir de février 2022, cela alors que l'Autorité du canal de Suez anticipe une hausse du trafic de près de 7 % l'année prochaine. L'augmentation des frais ne concerne pas les navires de gaz naturel liquéfié (GNL) et de croisière, qui continueront à payer les mêmes tarifs réduits qu'actuellement. Les recettes du Canal ont atteint le niveau record de 5,8 Mds USD au cours de la dernière année fiscale et elles devraient continuer à augmenter pour atteindre un montant estimé à 6,6 Mds USD au cours de l'année 2021/22.

2. L'Égypte a été officiellement sélectionnée pour accueillir le sommet sur le climat COP27

Annoncée lors de la clôture de la COP26 à Glasgow, la COP 27 se tiendra en Égypte à Sharm el-Sheikh en novembre 2022 et mettra l'accent sur l'Afrique. Le gouvernement a annoncé en marge de la COP 26 vouloir convertir l'ensemble du parc automobile et de bus de Sharm el-Sheikh et d'Hurghada au gaz naturel, ou le remplacer par des véhicules électriques, d'ici la COP 27. L'Égypte s'est également donnée pour objectif de porter la part du renouvelable dans son mix énergétique à 42% d'ici 2030, à comparer à 2035 prévu initialement.

3. Le taux de chômage s'élève à 7,5% pour le 3ème trimestre 2021

Le taux de chômage a atteint 7,5% au 3e trimestre 2021, soit une hausse de 0,2 point de base par rapport au trimestre dernier, selon les chiffres officiels publiés par le Capmas. Cette augmentation serait due à l'arrivée de nouveaux diplômés sur le marché du travail en août et septembre. Le taux de chômage est resté relativement stable au cours de l'année écoulée depuis son plus haut niveau au 2ème trimestre 2020, en raison des effets de la pandémie et des mesures de restrictions prises par le gouvernement.



Source : CAPMAS

4. L'Égypte enregistre une croissance de 9,8 % au 1er trimestre de l'exercice budgétaire 2021/22

L'économie égyptienne a atteint un taux de croissance de 9,8% entre juillet et septembre 2021 en glissement annuel, ce qui constitue le taux de croissance trimestriel le plus élevé au cours des deux dernières décennies selon une déclaration d'Hala El-Said, la ministre de la Planification et du développement économique. Le secteur de la restauration et de l'hôtellerie a notamment enregistré un taux de croissance trimestriel de 181,8%, le Canal de Suez a atteint un taux de croissance de 20% et le secteur des télécommunications a maintenu des taux de croissance élevés de 16,3%. Cette hausse s'explique en partie par le fort effet de base du 1er trimestre 2020-2021 lorsque l'économie n'avait progressé que de 0,7% en raison des restrictions et des perturbations mondiales causées par la pandémie. Le gouvernement a également révisé à la hausse ses prévisions de croissance pour l'exercice budgétaire 2021/22 à 5,6% (+0,2 point par rapport aux précédentes estimations).

5. La Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures (AIIB) a approuvé un prêt de 360 M USD pour soutenir le redressement économique de l'Égypte après la crise.

Ce prêt s'inscrit en co-financement du prêt de politique publique approuvé par la Banque mondiale le mois dernier. Les deux prêts, d'un montant total de 720 M

USD, visent à soutenir le programme de réformes structurelles de l'Égypte, qui prévoit notamment un ensemble d'actions en faveur de l'inclusion des femmes dans l'économie, du soutien au secteur privé ainsi que du renforcement de la transparence de la gouvernance des entreprises publiques.

6. Les transferts de la diaspora atteignent 2,7 Mds USD en août

La Banque centrale a déclaré que les transferts de fonds des Égyptiens travaillant à l'étranger ont augmenté de 11,6% en août 2021 pour atteindre 2,7 Mds USD contre 2,4 Mds USD pour le mois d'août 2020. Le total des transferts de fonds des expatriés au cours de la période allant de janvier à août 2021 a augmenté de 10,4% par rapport à la période correspondante en 2020 pour s'établir à 21,4 Mds USD.



Source : Banque centrale

7. Baisse de l'inflation au mois d'octobre

L'inflation urbaine a diminué en octobre pour atteindre 6,3 %, contre 6,6 % en septembre. Cette baisse est allée à l'encontre des prévisions des analystes qui s'attendaient à ce que l'inflation poursuive sa tendance à la hausse jusqu'au quatrième trimestre 2021, en raison de la récente augmentation des prix des carburants et d'une hausse de 28 % des factures de gaz industriel, renforcée par une flambée des prix des produits de base sur le marché international. L'inflation reste dans la fourchette cible de la CBE de 7 % (± 2 %).



Source : Banque centrale

8. L'Égypte renforce sa collaboration avec Israël et la Grèce dans le gaz naturel et se positionne en tant que hub énergétique en Méditerranée orientale

Signature d'un protocole d'accord entre Israël et l'Égypte : cet accord vise à augmenter les exportations israéliennes de gaz naturel vers l'Égypte. L'objectif est également d'utiliser les infrastructures égyptiennes existantes (usine de liquéfaction de Damiette et Idku) pour produire du GNL qui serait réexporté par la suite vers la Grèce. Le MoU ouvre également la voie au transport d'hydrogène vert entre les deux pays. L'Égypte et Israël envisagent par ailleurs la construction d'un nouveau pipeline dont le coût est évalué à 200 MUSD qui permettrait d'accroître les exportations de 3 à 5 milliards de m³ supplémentaires annuellement. Cette nouvelle infrastructure serait construite dans le Nord Sinaï.

Signature d'un protocole d'accord entre la Grèce et l'Égypte : alors que les deux pays sont déjà engagés par un accord prévoyant l'exportation du gaz issu du champ chypriote Aphrodite vers l'Égypte, la Grèce et l'Égypte prévoient d'accroître leur collaboration et d'explorer conjointement l'ensemble de la chaîne de valeur du LNG (exploration-production et marketing). Les deux pays considèrent même un nouveau pipeline sous-marin pour accroître les quantités échangées entre les deux pays. L'accord prévoit aussi des rapprochements entre l'entreprise publique égyptienne Egyptian Natural Gas Holding Company (EGAS) et des importateurs grecs, dont Public Gas Corporation of Greece (DEPA).

INDICATEURS

	Egypte			Afrique du Nord et Moyen-Orient	
PIB nominal	404 Mds USD (2021)			3 036 Mds USD (2020)	
Dont :					
Services	56,6 %			56,3 %	
Industrie	31,8 %			35,5 %	
Agriculture	11,5 %			8 %	
PIB / Habitant (2020)	3 982 USD			6 536 USD	
	2020 ¹	2021 (prev.) ¹	2022 (prev.) ¹	2020	2021 (prev.)
Taux de croissance	3,6 %	3,3 %	5,2 %	-3,8 %	2,8 %
Déficit budgétaire (en % du PIB)	-7,9 %	-7,5 %	-7,2 %	-9,9 %	-5,2 %
Excédent primaire	1,8 %	1,4 %	1,8 %	-7,3 %	-2,8 %
Solde courant (en % du PIB)	-3,1 %	-3,9 %	-3,7 %	-1,5 %	2 %
Taux d'inflation (% annuel)	5,7 %	4,5 %	6,3 %	10,5 %	12,7 %
Dette publique (en % du PIB)	89,8 %	91,4 %	89,5 %	52,6 %	48,4 %
Dette externe (2021, en % du PIB)	34,7 %			--	
Taux de chômage (2020)	7,3 %			10,6 %	

Sources : Ministère des Finances (MOF), Banque Mondiale, Banque centrale (CBE), FMI, Calcul SE Le Caire

Indicateurs trimestriels		Jan.-Mars 2020	Avril-Juin 2020	Juil.-Sept. 2020	Oct.-Déc. 2020	Jan.-Mars 2021	Avril-Juin 2021
Taux de croissance réel du PIB (y/y) aux prix du marché en %		5	-1,7	0,7	2	2,9	7,7
Comptes externes <i>en Mds USD</i>	Solde commercial	-9,4	-8,4	-8,6	-10,6	-11,4	-11,5
	<i>dont hydrocarbures</i>	0	0,4	0,1	-0,2	0,1	-0,2
	Balance des services	2,1	0,6	0,8	1	1,3	1,9
	<i>Revenus du tourisme</i>	2,3	0,3	0,8	1	1,3	1,7
	<i>Revenus du canal de Suez</i>	1,4	1,3	1,4	1,5	1,45	1,56
	Transferts privés (nets)	7,8	6,2	7,9	7,1	7,8	8
	Compte courant	-2,8	-3,8	-2,8	-4,9	-5,7	-5,1
	Compte de capital et financier	-1,1	1,3	3,9	5,2	8	6,3
	<i>dont flux nets d'IDE</i>	1	1,5	1,6	1,7	1,4	0,4
	<i>dont flux nets d'inv. de portefeuille</i>	-8,2	0,6	6,7	3,5	5,8	2,7
	Balance des paiements	-5,5	-3,5	-0,1	1,5	0,3	0,1

¹ Les données correspondent au calendrier fiscal (du 1^{er} juillet N au 30 juin N+1).

Indicateurs mensuels 2020/2021		Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre
Inflation (y/y) en %	IPC urbain	4,9	5,4	5,7	6,6	6,3
	Inflation sous-jacente	3,8	4,6	4,5	4,8	5,2
Taux d'intérêts (corridor BCE) en %	Taux de rémunération des dépôts	8,25	8,25	8,25	8,25	8,25
	Taux de refinancement	9,25	9,25	9,25	9,25	9,25
Taux de change <i>moyenne mensuelle, cours médian</i>	LE pour 1EUR	18,55	18,55	18,48	18,5	18,22
	LE pour 1USD	15,69	15,69	15,7	15,71	15,71
Réserves officielles (en Mds USD) à la fin du mois		40,6	40,6	40,7	40,8	40,9

Notation de la dette souveraine <i>Note de long-terme en monnaie étrangère, perspective et date de la dernière modification</i>	Standard & Poor's	BB	09/05/2021	stable
	Fitch	B+	20/10/2021	stable
	Moody's	B2	16/09/2021	stable

La direction générale du Trésor est présente dans plus de 100 pays à travers ses Services économiques.
Pour en savoir plus sur ses missions et ses implantations : www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international



Rédacteurs: Michel Oldenburg, Anais Boitiere, Sylvia Malinbaum, Mohamed Amin Boumahdi, Antoine Cosson

Pour s'abonner : mohamed.boumahdi@dgtresor.gouv.fr

Claude de non-responsabilité: Le Service Économique du Caire 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.