



LA LETTRE ÉCONOMIQUE D'EGYPTE

UNE PUBLICATION DU SERVICE ÉCONOMIQUE DU CAIRE

N°124 – Décembre/Janvier 2022

SOMMAIRE

MACROÉCONOMIE :.....	2
« Hayah Karima » vers une meilleure prise en compte des enjeux du développement rural en Egypte.....	2
POLITIQUES SECTORIELLES :.....	6
L'Egypte consolide ses projets régionaux d'interconnexion électrique.....	6
L'Egypte veut relancer son industrie automobile.....	9
La production de véhicules électriques en Egypte : état des lieux et perspectives	13
BREVES ÉCONOMIQUES :.....	16
INDICATEURS :.....	18

ÉDITORIAL

En ce début d'année, un bref retour sur les faits saillants de 2021 s'impose. Après +3,3% en 2020/21, l'Egypte devrait retrouver une croissance proche de 5,5% dès 2021/22, équivalente au niveau atteint post-ajustement.

Les performances macroéconomiques du pays en 2021 apparaissent ainsi solides compte tenu de l'environnement mondial, **la position extérieure de l'Egypte s'étant rapidement consolidée : le tourisme est, selon les autorités, revenu fin 2021 à son niveau d'avant la pandémie ; les recettes du canal de Suez et les transferts des migrants n'ont pas été affectés par la crise.**

Pour autant, les vulnérabilités du pays à terme demeurent et les incertitudes liées à la situation sanitaire pèsent sur les perspectives : le **niveau élevé de la dette publique égyptienne** (91,4% du PIB en 2020/21) constitue **l'une de ses principales vulnérabilités**, notamment face à la volatilité des marchés internationaux. **La faible marge budgétaire** ne permet pas de financer de véritables politiques publiques d'ampleur, notamment dans l'éducation ou la santé. Enfin, **l'Egypte reste toujours tributaire de ses rentes traditionnelles** (les transferts de la diaspora égyptienne, le tourisme et les revenus du canal de Suez) qui continueront à peser sur la contrainte extérieure du pays à chaque retournement de conjoncture.

Sur le plan bilatéral, nos échanges ont bien résisté malgré le contexte. Fin novembre 2021, nos ventes à l'Egypte reculaient certes de 15% par rapport à la même période de l'an passé pour **atteindre 1,6 Md EUR** mais hors aéronautique (avec des ventes atteignant près de 600 MEUR en 2020 ; aucune livraison en 2021), **nos exportations ont cru de 25% sur la période**, portées notamment par **les secteurs automobile et pharmaceutique**. Notre **excédent commercial devrait rester substantiel, proche de 1 Md EUR**.

Trois dossiers emblématiques de la relation bilatérale, soutenus de longue date et **marqueurs de la qualité de la relation bilatérale**, se sont également concrétisés l'an dernier : (i) un contrat de rachat d'électricité à partir d'une **ferme éolienne de 500 MW par ENGIE** (ii) la **création par CGA-CGM d'une co-entreprise pour la gestion du terminal polyvalent d'Alexandrie (Pier 55)** et la **fourniture par Alstom de 55 trains à la National Authority for Tunnels (NAT)**.

2021 restera également marqué par la signature le 13 juin dernier par M. Bruno Le Maire, ministre de l'Economie, des Finances et de la Relance, d'un accord intergouvernemental portant sur 1,8 Md EUR de financement (panachage d'outils Trésor et AFD) et d'une feuille de route pour le Métro du Caire (jusqu'à 2 Mds EUR). **Ces financements permettront de soutenir des projets dans les secteurs du transport, de la santé, dans l'eau et l'assainissement ou encore l'agroalimentaire et structurer notre relation bilatérale dans les années à venir.**

De fait, nos échanges bilatéraux devraient ainsi rester bien orientés en 2022. Parallèlement, **l'Egypte a réaffirmé son engagement en faveur de la consolidation budgétaire** et la croissance du PIB devrait atteindre 5,5% selon les économistes, et **rester proche de 6% en 2023 et 2024**.

Le véritable enjeu reste toutefois **la mise en œuvre de véritables réformes structurelles** afin de **donner toute sa place à un secteur privé bridé par la place croissante des entreprises publiques dans l'économie**. Cette orientation apparaît essentielle pour faire redécoller l'économie réelle qui est restée en territoire négatif tout au long de 2021.

J'en profite pour vous souhaiter à tous une très bonne année 2022 !

Michel OLDENBURG
Chef du service économique
michel.oldenburg@dgtresor.gouv.fr

MACROECONOMIE:

« Hayah Karima » vers une meilleure prise en compte des enjeux du développement rural en Egypte



Lancée en janvier 2019, l'initiative présidentielle Hayah Karima (Vie décente) vise à lutter contre la pauvreté à travers le développement des milieux ruraux délaissés depuis des décennies. Elle prévoit de couvrir 58% de la population du pays et plus de 4 500 villages sur une période de trois ans, à travers la mise en œuvre de plus de 30 000 projets de développement dont le montant total dépasserait les 57 Mds USD. Destinée en priorité à soutenir les 32,5% de la population vivant sous le seuil de pauvreté, elle sous-tend un impératif d'équité sociale vis-à-vis des régions rurales. Elle pourrait marquer un tournant important dans la conduite de la politique du gouvernement alors que la réduction progressive des filets sociaux historiques ces dernières années, principalement les subventions aux produits de première nécessité, a conduit à l'appauvrissement d'une partie de la population. Si cette initiative constitue un signal positif, elle pourrait se limiter en partie à fédérer un certain nombre d'autres programmes sociaux et projets de développement préexistants.

Une initiative sans précédent visant à combler le déséquilibre entre les zones urbaines et rurales

Une réponse au mécontentement social suite à l'appauvrissement d'une partie de la population

¹ Le taux de pauvreté est passé de 16,7% en 2000 à 32,5% en 2019 selon l'Agence nationale des statistiques (CAPMAS) ; les statistiques sur la pauvreté ne sont plus rendues publiques depuis plusieurs mois.

L'Egypte a sensiblement amélioré sa performance en termes d'indice de développement humain au cours des dernières décennies avec un IDH de 0,707 en 2019 contre 0,613 en 2000. Pour autant, **la situation sociale d'une partie de la population égyptienne se détériore de façon continue depuis les années 2000**¹. Le taux de pauvreté a également augmenté depuis l'élection du président Sissi en 2014 : 32,5% des Egyptiens vivaient en effet sous le seuil de pauvreté en 2019, soit une hausse de 4,7% par rapport à 2015. En outre, les réformes engagées ces dernières années, notamment en matière de politiques monétaire et fiscale², ont eu des conséquences sociales non négligeables. **La fracture sociale est particulièrement forte entre milieux urbain et rural où la pauvreté, et notamment l'extrême pauvreté, demeure très présente** (39,6% de taux de pauvreté contre 22,2% en zone urbaine³).

Dans ce contexte, la politique de grands travaux du gouvernement donnant la priorité au développement d'infrastructures publiques, à l'instar du projet pharaonique de la Nouvelle capitale administrative dont le coût est estimé à plus de 40 Mds USD, a fait naître un sentiment d'injustice au sein d'une partie de la population. **Pour répondre aux attentes fortes des populations vulnérables – et certainement aux critiques croissantes du régime – le président Sissi a appelé le 3 septembre 2019** les autorités publiques et la société civile à s'unir pour mettre en œuvre des projets pour la population rurale. Initialement destiné aux 1 000 villages les plus pauvres d'Égypte, où 70% de la population vivrait sous le seuil de pauvreté, **le programme s'est ensuite étendu à l'ensemble des 4 658 villages du pays à la fin de l'année 2020.**

² Réforme du système de subvention publique, libéralisation du taux de change, introduction de la TVA, etc.

³ L'écart entre les gouvernorats urbains de Basse Egypte (14,3%) et ruraux de Haute Egypte (51,9%) est particulièrement prégnant.

Une élimination de la pauvreté multidimensionnelle ne pouvant se limiter aux seules infrastructures

L'initiative Hayah Karima s'inscrit dans la **stratégie « Egypte 2030 »** visant à atteindre les 17 objectifs de développement durable d'ici à 2030 et prévoit l'élimination de la pauvreté multidimensionnelle à travers quatre piliers : (i) le **développement des infrastructures de base** (eau, assainissement, route, gaz, électricité, etc.), (ii) l'**amélioration des services publics essentiels pour le développement humain** (éducation, santé, etc.), (iii) le **renforcement de l'aide sociale** (construction de logements décentes, lutte contre l'illettrisme, etc.), et (iv) et le **développement économique** (autonomisation économique des habitants). La mise en œuvre de l'initiative se décline en trois phases⁴ visant respectivement (i) les villages avec des taux de pauvreté de plus de 70%, (ii) ceux avec des taux de pauvreté allant de 50% à 70%, et (iii) ceux avec des taux de pauvreté inférieurs à 50%. **La première phase a débuté le 1^{er} mars 2021 et concerne 1 436 villages (18,4 millions d'habitants) dans 20 gouvernorats ; le budget alloué est de près de 13 Mds USD.** Parmi les investissements prévus, 20% seront réservés aux projets ayant un impact positif sur l'environnement. Il convient enfin de souligner l'attention portée aux questions de genre dans la planification, à la sensibilisation des populations bénéficiaires et au **contrôle démographique**.

L'initiative reste centrée sur le développement des infrastructures essentielles quasi-absentes des régions rurales où **75% des villages souffrent d'un manque d'accès aux services de base** (réseaux d'eau potable et d'égout, raccordement au gaz naturel, à l'électricité, etc.). Le secteur de l'eau et de l'assainissement représente ainsi 51% de l'enveloppe budgétaire dédiée à Hayah Karima en 2021/22, à comparer à 13,8% pour la santé et 2,2% pour l'éducation. Par ailleurs, les ambitieux objectifs fixés en matière d'investissement (i.e. création de plus de 14 000

salles de classe, développement de 1 374 centres de santé primaire) ne semblent **pas accompagnés de politiques publiques adéquates en matière de recrutement, de formation et de gestion du personnel supplémentaire requis** (médecins, professeurs, etc.). Enfin, les efforts prévus pour développer un tissu économique pérenne (i.e. au-delà des seuls projets ponctuels de construction), essentiel pour créer des emplois stables et durables et ainsi limiter l'exode rural massif et l'immigration illégale, ne semble pas, à ce stade, être à la hauteur des importants besoins du pays (près d'un million de nouveaux entrants sur le marché du travail chaque année).

Un nouveau modèle de gouvernance des projets de développement en construction

Le financement du programme s'articulant autour du triptyque gouvernement, secteur privé et société civile demeure incertain

Selon les autorités, l'initiative devrait à terme être dotée de **900 Mds EGP⁵** (57 Mds USD) sur trois ans, **financée principalement sous forme d'endettement public auprès des banques locales**, ce qui ferait d'Hayah Karima le plus « grand projet de développement humanitaire de l'histoire moderne »⁶. Une enveloppe d'environ 200 Mds EGP (11,3 Mds USD) a été allouée à l'initiative dans le budget de l'Etat pour 2021/22. Selon les autorités, la société civile pourrait toutefois cofinancer l'initiative à hauteur 20%. Compte tenu de la marge de manœuvre budgétaire limitée du gouvernement, ce dernier entend élargir les sources de financement en faisant **appel aux bailleurs de fonds et aux dons**. Le ministère de l'Emigration a ainsi lancé en septembre 2021 une plateforme en ligne visant à recevoir les dons des Égyptiens résidant à l'étranger⁷. La consultation des institutions financières internationales et bailleurs bilatéraux a également débuté en octobre 2021⁸.

⁴ Une phase préliminaire qui s'est déroulée de juillet 2019 à décembre 2020 a couvert 375 villages dans 14 gouvernorats pour un coût de 7 Mds EGP (450 M USD). Selon le ministère de la Planification, le taux de pauvreté aurait été réduit de 11 points dans les villages concernés.

⁵ Le coût du projet qui était initialement estimé à 513 Mds EGP (28,8 M USD) lors de son lancement n'a cessé d'être revu à la hausse.

⁶ Président Sissi, septembre 2021.

⁷ 500 000 USD ont été récoltés par la plateforme en ligne à ce jour. Les citoyens égyptiens peuvent également participer au financement à travers l'envoi d'un SMS (5 EGP par message).

⁸ Demande de soutien de la France par ailleurs renouvelée par le président Sissi lors de son entretien avec le ministre Bruno le Maire à Paris le 12 novembre 2021. L'AFD, prête à prendre en considération de nouvelles opportunités dans les domaines du développement humain et social (santé, éducation, enseignement supérieur,

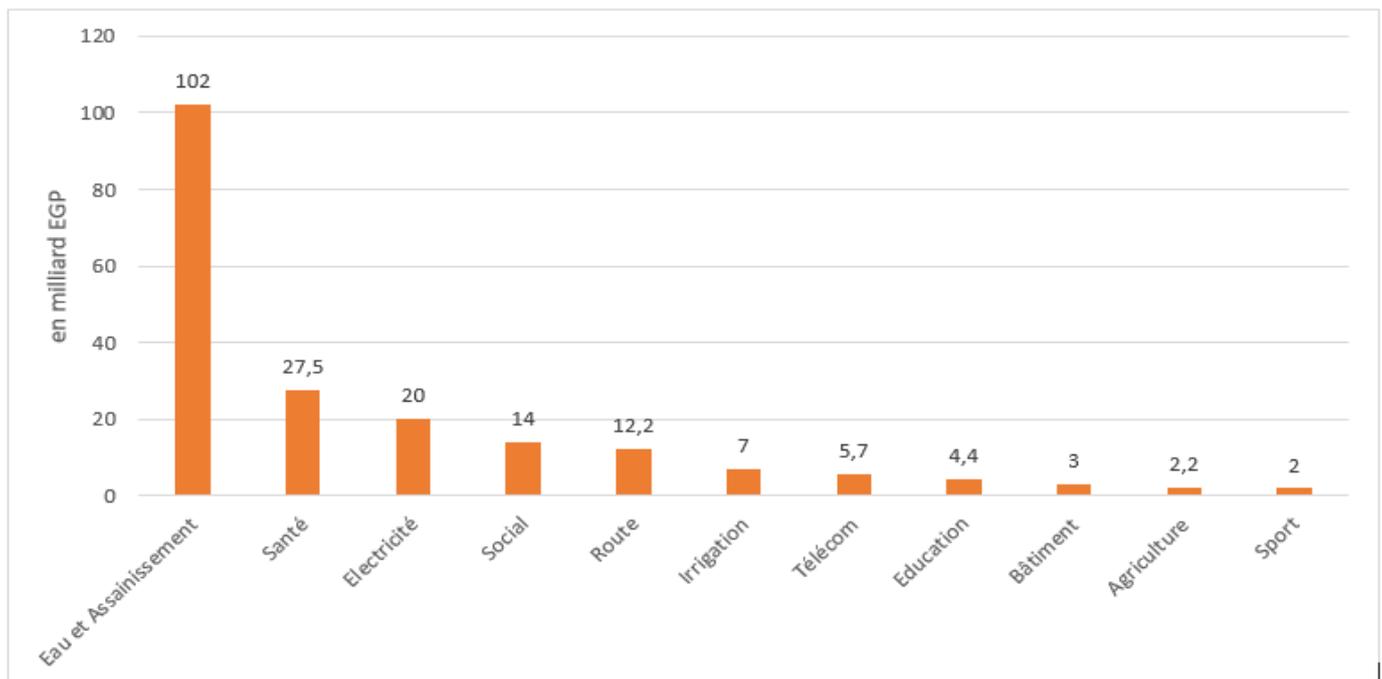
L'ampleur de l'initiative Hayah Karima doit toutefois être nuancée. Elle semble en effet regrouper une série d'autres programmes sociaux et projets de développement préexistants et son budget doit ainsi être appréhendé comme une « enveloppe », comprenant d'autres programmes d'envergure, tels que le déploiement de l'assurance maladie universelle, les programmes sociaux *Takaful* et *Karama* et le programme de soutien au logement *Sakan Karim*.

[Une initiative présidentielle dont le volet politique public fait aujourd'hui défaut](#)

La mise en œuvre d'Hayah Karima est suivie avec attention par les plus hautes instances du régime (création par décret d'un comité de suivi rapportant directement au Premier ministre, nomination en octobre 2021 d'un Conseiller présidentiel « Hayah Karima », le général Mohamed Farid Hegazy). Plusieurs comités thématiques présidés par différentes institutions publiques se réunissent chaque semaine (i.e. l'agence

pour le développement des PME pour le comité de développement économique, le ministère du développement local pour le comité des services publics et infrastructures de base, le ministère des solidarités sociales pour le comité des interventions sociales et logement). La **fondation Hayah Karima**⁹ joue également un rôle majeur dans la mise en œuvre de l'initiative avec le ministère de la Planification comme coordinateur. **Le rôle accordé à la société civile** dans le cadre de cette initiative doit ainsi être souligné, les ONG étant notamment responsables de l'organisation de réunions pour les habitants des villages des zones rurales afin d'assurer une meilleure appropriation locale des projets. In fine, ce sont **plus de 23 ONG qui participeraient à l'initiative en coopération avec plus de 40 instances publiques** (dont des ministères). Sur le terrain, plus de 10 000 personnes seraient mobilisées pour la mise en œuvre des projets, en majorité des volontaires de la fondation Hayah Karima. L'appareil sécuritaire, pourtant omniprésent dans l'économie

Répartitions sectorielles des dotations pour l'initiative Hayah Karima
(200 Mds EGP pour l'exercice budgétaire 2021/22)



entreprenariat féminin, numérique), a répondu favorablement – sur le principe – à la demande des autorités en première instance.

⁹ La composition de la fondation n'est pas connue avec précision, mais de nombreux postes seraient accordés à des jeunes diplômés engagés dans des mouvements de jeunes proches du pouvoir.



Source : ministère de la Panification et du Développement économique

égyptienne, ne semble pas directement associé à cette initiative même si son implication ne fait guère de doute¹⁰.

L'absence de volonté réelle de décentralisation du pouvoir politique constitue toutefois un frein majeur au succès de la mise en œuvre de l'initiative. Elle ne permet pas en effet d'avoir une vision adéquate des politiques locales à mettre en œuvre pour renforcer l'accès aux services publics que base, au-delà de seules infrastructures¹¹. La **faiblesse des indicateurs et critères d'évaluation** doit également être soulignée, avec des doutes quant à la disponibilité des données permettant d'assurer le suivi de l'avancement de l'initiative¹².

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

Anaïs BOITIERE
Adjointe au Chef de Service
Cheffe du pôle Macroéconomique et financier
anaïs.boitiere@dgtresor.gov.fr

¹⁰ L'*Egyptian Armed Forces Engineering Authority* est notamment impliquée dans la supervision de l'initiative.

¹¹ Un accompagnement des organisations internationales, et en premier lieu du PNUD, est attendu pour renforcer cette dimension.

¹² Le lancement d'un *Quality of life index* est attendu ; sa définition et sa méthode de calcul ne semblent toutefois pas clairement arrêtées à ce stade.

POLITIQUES SECTORIELLES :

L'Egypte consolide ses projets régionaux d'interconnexion électrique



Les accords signés entre le Caire, Athènes et Riyad en octobre 2021 participent à la construction d'une infrastructure énergétique partagée entre l'Afrique, le Moyen-Orient et l'Europe. Bien que l'Egypte bénéficie de 20 GW d'excédent électrique¹³ et affirme ses ambitions en matière d'énergies renouvelables, la forte pression démographique, et l'épuisement de ses champs de gaz historiques, font peser une incertitude sur le paysage énergétique du pays sur le plus long terme. C'est dans ce contexte que s'inscrivent les projets de connexion du réseau électrique égyptien à l'Europe, à l'Arabie saoudite et aux pays voisins (6 GW de nouvelles capacités d'échanges au total) ; ils assureront au Caire une sécurité d'approvisionnement, de nouveaux relais d'exportations tout en ouvrant la voie à une coopération économique régionale accrue.

L'Egypte souhaite valoriser son excédent de production électrique...

L'Egypte entreprend un virage stratégique dès 2015 avec la construction massive d'infrastructures de production d'électricité

Suite à la révolution de 2011, l'Egypte a traversé une crise énergétique importante qui a conduit à des délestages fréquents jusqu'en 2015. Afin de remédier à

cette situation fragile, le gouvernement égyptien s'est engagé à construire d'importantes infrastructures de production d'électricité. Siemens a ainsi participé au développement de trois centrales à gaz à cycle combiné (4,8 GW chacune – mise en service en 2017) et qui ont permises à elle seules une augmentation de la génération d'électricité du pays de 40%, tandis que le parc solaire de Benban (le plus grand au monde au moment de sa mise en service en 2019) a permis de raccorder une capacité supplémentaire de 1,8 GW au réseau. Fin 2020, la capacité installée en Egypte s'établissait à 60 GW.

La mise en service successive de nouvelles capacités débouche sur un excédent structurel d'électricité, au moins à court terme

Selon le ministère de l'électricité et des énergies renouvelables, la demande en électricité augmentera à un rythme annuel de 3% jusqu'en 2027. Bien que l'Egypte souffre d'une forte pression démographique, la faible industrialisation du pays impliquera un rythme de croissance modéré de la demande en électricité pour les prochaines années, et alors même que de nouvelles capacités (parc solaire de Kom Ombo – 200MW développé par le saoudien ACWA Power ainsi que le parc éolien Ras Ghareb II – 500MW développé par le consortium Engie/Toyota/Orascom) viendront rapidement renforcer l'offre existante. Conscientes du problème, les autorités souhaitent orienter les nouvelles capacités de renouvelables (hors réseau) vers la production d'hydrogène vert et les usines de dessalement. En parallèle, le Caire souhaite maximiser et valoriser ses sources de générations d'électricité par la construction d'interconnexions électriques (près de 6 GW de capacité d'échange) avec ses voisins qui seront autant de relais à l'échelle continentale (Grèce, Chypre) mais aussi régionale (Libye, Soudan).

¹³ L'excédent électrique correspond à la différence entre la production et la demande (peak load)



[...par la réaffirmation de ses alliances stratégiques à l'échelle régionale](#)

[L'accord tripartite Egypte/Grèce/Chypre d'interconnexion du réseau électrique participe à une plus grande intégration économique en Méditerranée orientale...](#)

Le 19 octobre 2021, le président égyptien Abdel Fattah al-Sissi, son homologue chypriote Nicos Anastasiades, ainsi que le premier ministre grecque Kyriakos Mitsotakis, ont signé un accord portant sur le raccordement de leurs réseaux électriques, confirmant l'accord préliminaire signé deux ans plus tôt par ces trois pays. Ce contrat d'une valeur de 4 Mds USD, porté par le consortium « EuroAfrica Interconnector », vise à relier l'Afrique (Egypte) à l'Europe (Chypre et Grèce) par la construction d'interconnexions *High Voltage Direct Current* (courant continu haute tension) et d'un câble électrique sous-marin. La première phase du projet, qui requiert 2,4 Mds EUR d'investissement, devrait être achevée à l'horizon 2023 pour une capacité d'échange envisagée de 1 GW. Les sources de financements ne sont pas encore connues mais le montant de l'investissement questionne alors que les marges budgétaires égyptiennes sont faibles. Les bénéfices devraient être mutuels pour l'Egypte et l'Europe en permettant notamment un déphasage des pics énergétiques, une accélération du développement

des énergies renouvelables et une diversification des fournisseurs énergétiques.

[...tandis que le partenariat égypto-saoudien est renforcé par un accord économique structurant qui ouvre la voie à une intensification des échanges énergétiques avec le Moyen-Orient](#)

La coopération bipartite entre Riyad et le Caire est importante sur le plan économique (30 Mds USD d'investissements saoudiens en Egypte) et commercial (5,5 Mds USD d'échanges en 2020¹⁴). La signature le 5 octobre 2021 du projet d'interconnexion du réseau électrique saoudien et égyptien réaffirme la volonté du Caire et de Riyad de porter un agenda économique commun. Le japonais Hitachi Energy, l'égyptien Orascom ainsi que le saoudien SSEM ont remporté l'appel d'offres pour la construction d'une ligne d'une capacité d'échange de 3 GW. L'investissement est estimé à 1,8 Md USD dont 500 MUSD pour la partie égyptienne ; la Banque islamique de développement contribuera également. Le projet pourrait être opérationnel dès 2025. L'Egypte et l'Arabie saoudite bénéficient d'une saisonnalité différente de leurs pics énergétiques, ouvrant la voie à des échanges énergétiques bénéfiques pour les deux pays. Une volonté commune se dessine concernant le caractère renouvelable que devront prendre ces échanges entre l'Egypte et l'Arabie saoudite, alors que les énergies vertes ne représentent encore qu'une faible part de leur mix énergétique malgré des ambitions fortes en la matière¹⁴. Cet accord permettra à Riyad de diversifier et sécuriser ses importations d'énergie renouvelable tout en diminuant l'empreinte carbone de son mix et en sécurisant l'approvisionnement énergétique de Neom, projet phare de Mohammed Ben Salmene.

[L'Egypte cherche à accélérer ses exportations électriques dans la région](#)

Bien que l'Egypte soit reliée aux réseaux électriques libyen, jordanien et soudanais (respectivement depuis 1998, 1999 et 2020), moins de 0,2% de la production d'électricité égyptienne est destinée à l'export. Le Caire envisage aujourd'hui d'augmenter substantiellement ses exportations vers son voisin soudanais en

¹⁴ L'Arabie saoudite vise une part de 50% d'énergies renouvelables dans son mix d'ici 2030 quand l'Egypte souhaite la porter à 43% d'ici 2030.

s'appuyant sur la récente interconnexion électrique d'une capacité d'échange de 60 MW, qui devrait être portée à 300 MW à plus long terme (Siemens participe actuellement à la construction de deux stations de stabilisation). Les exportations vers la Libye ont repris depuis 2015 pour atteindre 482 GWh en 2019. Depuis 1998, les réseaux électriques des deux pays sont reliés par une capacité d'échange de 200 MW, que le gouvernement égyptien souhaite voir porter à 450 MW dans un avenir proche, puis à 1 GW à terme. Enfin, l'Egypte pourrait s'appuyer sur la ligne existante avec la Jordanie, d'une capacité d'échange de 550 MW, pour exporter de l'électricité vers l'Iraq. Les exportations égyptiennes vers la Jordanie sont importantes, bien que la tendance soit baissière (300 GWh en 2020 contre 1GWh en 2011).

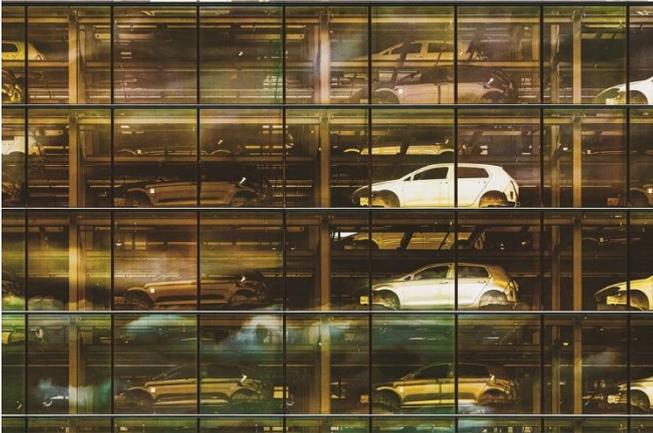
Antoine COSSON

Attaché sectoriel Infrastructures et Développement
durable

antoine.cosson@dgtresor.gouv.fr

POLITIQUES SECTORIELLES :

L’Egypte veut relancer son industrie automobile



L’Egypte a annoncé le lancement d’une nouvelle stratégie nationale, attendue sous peu, visant à développer sa filière automobile, un projet vieux de 10 ans. L’objectif sera de renforcer le tissu industriel existant, en ajoutant de la valeur aux pièces fabriquées localement et d’attirer de nouveaux investisseurs sur de nouvelles chaînes de montage. Son succès dépendra de la capacité du gouvernement à accompagner les industriels par des mesures suffisamment incitatives.

[La production de véhicules automobiles : nouvelle priorité industrielle de l’Egypte](#)

[La relance de la filière automobile, une antienne du président Sissi](#)

Une nouvelle **stratégie nationale** pour la **production de véhicules automobiles** en Egypte devrait être présentée **dans les prochaines semaines**. Elle reflète la volonté du gouvernement égyptien de **renforcer sa base industrielle** et de mieux **tirer profit de ses atouts géographiques** (potentielle plateforme logistique pour l’Afrique et le Moyen-Orient). **Coordonnée par le Premier ministre**, cette stratégie vise la mise en place d’un **cadre global** incitatif pour les constructeurs, mais aussi pour les équipementiers de rang 1 et 2. Initiée par

le **ministère de la Production militaire**, elle associe le **ministère de l’Industrie et du Commerce** et le **secteur privé**, notamment via l’**Association africaine des constructeurs automobiles**. Elle envisageait initialement un objectif de production nationale annuelle de **500 000 véhicules d’ici 2022¹⁵** dont **100 000 unités destinées à l’export**.

Elle repose sur **une série d’incitations**, notamment fiscales, pour encourager les **constructeurs étrangers à produire sur place des composants**. Les acteurs locaux de cette filière sont aujourd’hui en perte de vitesse, **fragilisés par de multiples crises** : les **révolutions de 2011 et 2014**, la **dévaluation** de la livre égyptienne en **2016**, la **campagne « Let it Rust » de 2018** appelant au boycott des véhicules neufs en réaction à la **hausse des prix de vente**, et l’épidémie de **COVID 19**. **L’entrée en vigueur en 2019 de l’exonération des droits de douane sur les véhicules importés de l’UE** telle que prévue dans **l’accord d’association UE-Egypte** mais aussi des **nouveaux accords de libre-échange** avec la **Turquie** et le **Maroc** en **2020** ont également **fortement pesé sur l’ensemble de la filière locale** (cf. infra).

L’Egypte, **premier pays** de la région à proposer un **modèle local** (la voiture *Chahine*), et ce dès 1961, cherche ainsi à renouer avec un âge d’or de l’automobile. Cette possible renaissance passe notamment par la recherche d’un partenaire pour relancer la production au sein de **l’usine El-Nasr Automotive Manufacturing Company (NASCO)¹⁶**, autour **d’un modèle électrique**.

[Une filière dominée par des chaînes d’assemblage et les entreprises d’alimentation automobile](#)

L’industrie automobile égyptienne est basée sur **l’assemblage**, la réglementation insistant sur

¹⁵ Compte-tenu du retard pris dans la publication de la stratégie – annoncée en 2019 – cet objectif sera probablement repoussé à 2023-2024.

¹⁶ L’usine a été fondée en 1961. Alors en situation de monopole, elle produira jusqu’à 21 000 véhicules avec une part de contenu local

estimé à 30 %, en partenariat avec l’italien FIAT, mais aussi des camions et des bus, fabriqué localement à 70 %. La levée de l’interdiction sur l’importation de véhicules étrangers en 1974 plonge l’usine en récession ; en 1994 elle est intégrée dans le programme national de privatisation, mais ne trouve preneur.

l'importance d'intégrer des composants locaux. Pour être reconnu comme véhicule « **produit localement** », la loi égyptienne exige en effet une part locale d'**a minima 45 %** répartie comme suit : (i) **17 %** qui correspondent à l'**assemblage local** (ii) **28 %** qui correspondent à la **production locale de composants**¹⁷. **Au total près de 44 821 véhicules passagers ont été assemblés localement** en 2020 soit **27 % du marché**, une baisse de 5 % par rapport à 2019.

Quatre marques représentent à elles seules **plus de 80 % du marché des véhicules assemblés localement**. **Nissan**, seul **fabricant d'équipement d'origine (OEM) actif** en Egypte, produit **un tiers des véhicules** assemblés localement. Deux **entreprises locales** dominent ensuite très largement le marché : l'**assembleur GH Ghabbour Auto** - pour les marques asiatiques **Chery** (21,8 % du marché en 2020, en forte progression) et **Hyundai** (15,1 % du marché en 2020) - et **Mansour Automotive**, qui assemble notamment des **Chevrolet** (13,1 % du marché) dans le cadre d'une **joint-venture avec General Motors** – une des premières entreprises étrangères à s'être implantée en Egypte dans les années 80. Cette industrie du véhicule individuel **s'exporte très peu** (3 MUSD en 2020, dont deux tiers vers la Libye). A l'inverse, la **production de bus** (2467 bus fabriqués en 2020) est **majoritairement tournée vers l'export** (près de 70 %).

L'Egypte dénombre officiellement environ **500 équipementiers**¹⁸ automobile mais **seulement 80 entreprises** desservent réellement les **16 usines d'assemblage égyptiennes**, principalement en composants dont la **valeur ajoutée** reste **limitée** : systèmes d'échappement, unités de climatisation, radiateurs, plastiques intérieurs, pare-brise, rétroviseurs, disques de frein, batterie et sièges. Cette **filière** a pu bénéficier des **mesures incitatives** mises en place en **2006-2007** pour attirer les investisseurs et encourager les constructeurs à assembler localement (Mercedes Benz, Jeep, BMW). Très largement **tournée vers l'export (1,6% du total des exportations)**, elle représente par ailleurs une **source de devises importante** pour le pays avec **près de 500 MUSD par an** (à **80 % exportés vers l'Europe**).

[Un marché encore modeste, mais qui pourrait se révéler prometteur](#)

[Un marché domestique de petite taille, mais des perspectives positives](#)

Le marché égyptien pour les véhicules automobiles neufs est **modeste** mais les **perspectives de croissance** pourraient être intéressantes. L'évolution du marché dépendra de la **conjoncture économique**, la demande étant **très sensible aux facteurs externes** (cf. supra). Le **taux de pénétration** est encore **faible** : environ **5 millions de véhicules** privés pour une population totale de **102 millions d'habitants**. Si les ventes de voitures restent aujourd'hui **plafonnées à environ 200 000 véhicules par an**, certains experts estiment que les ventes **pourraient atteindre 500 000 dès 2025**. La demande devrait atteindre **220 000 véhicules dès 2021** contre **175 000 en 2020** et **160 000 en 2019**. Ces prévisions optimistes sont alimentées par la **hausse de la demande intérieure** – avec une population jeune (près de 70 % de moins de 30 ans) qui augmente de près de 2 % par an, et la **performance de l'économie égyptienne**, dont la croissance est attendue à plus de 5% en 2022. **L'é étroitesse de la classe moyenne** (estimée à moins de 20 millions d'habitants) et un **taux de pauvreté** qui reste élevé (supérieur à 30%) constituent autant de facteurs limitants.



Plusieurs éléments pourraient favoriser un essor du marché. L'accès facilité à des financements **pour l'achat d'une voiture** est aujourd'hui perçue par les distributeurs comme le **meilleur levier pour stimuler la demande à court-terme**, malgré le faible accès de la

¹⁷ Une pièce est enregistrée comme telle si *a minima* 22 % de sa valeur ajoutée est locale.

¹⁸ A noter la présence de VALEO en Egypte (mais uniquement actif sur la R&D et la fabrication de logiciels)

population au crédit et des taux d'intérêts élevés. Ainsi, plus de la moitié des usagers achètent encore leur voiture au comptant en Egypte. Certains **distributeurs**, spécialisés dans la vente automobile, cherchent désormais à **proposer directement leurs propres prêts automobiles**. La mise en place éventuelle d'**aides financières par le gouvernement** pour l'achat de véhicules neufs alimente la tendance. Ainsi, le ministre du Commerce et de l'Industrie a lancé en juillet 2020 un plan de substitution aux véhicules anciens ciblant le remplacement de près d'1,3 million de véhicules individuels de plus de 20 ans d'ici 2025.

[Une nouvelle stratégie qui vise l'export vers les marchés étrangers](#)

Si la nouvelle stratégie vise à **satisfaire le marché domestique**, elle ambitionne également de **conquérir de nouveaux marchés à l'export, en particulier en Afrique et au Moyen-Orient**. Le marché africain est encore très largement dominé par le **véhicule d'occasion** - 5 à 10 millions de véhicules importés chaque année dont 90 % sont d'occasion ; la tendance pourrait s'inverser dans les prochaines années, grâce à une **classe moyenne grandissante** et la **mise en place de politiques incitatives**. L'UE pourrait à terme **interdire l'export de voitures usagées**, peu fiables et source de pollution majeure, une mesure qui devrait **dynamiser l'industrie régionale**.

Pour ce faire, l'Egypte pourrait s'appuyer sur les **accords de libre-échange** existants avec le **Moyen-Orient (GZALA) et l'Afrique (COMESA, ZLECA)**. Deux compétiteurs régionaux ont déjà pris une longueur d'avance dans cette course au marché africain : (i) **l'Afrique du Sud**, premier producteur africain de véhicules (600 000 unités produites/an)¹⁹ dont 50 % de la production est destinée à l'export (notamment les modèles BMW et Daimler) et (ii) **le Maroc avec l'appui des constructeurs français qui produit 500 000 unités par an, environ 90% de la production étant destinée à l'export (Europe, Afrique francophone)**.

Pour traduire cette ambition, les autorités locales investissent aussi dans les infrastructures. Fin 2019,

le consortium formé par **Bolloré Ports** et les japonais Toyota et Yusen Kabushiki Kaisha, a signé, une convention de concession avec la Zone économique du Canal de Suez, en vue de **construire, équiper et gérer un terminal roulier**, à l'est de la ville de Port-Saïd, en Egypte. Ce terminal offrira des services dédiés à l'industrie automobile notamment en matière d'importation, d'exportation et de réexpédition. Il sera doté d'un quai de 600 mètres et d'un parc de stockage de 21 hectares pour la réception et la livraison des véhicules. À l'issue des travaux (qui devraient débiter au premier trimestre 2022), le consortium sera en mesure d'assurer la maintenance de près de 800 000 véhicules par an.

[Le développement de la filière automobile, conditionné à la levée de plusieurs barrières](#)

[Des importations européennes et chinoises dopées par les accords de libre-échange](#)

Depuis 2019, l'Europe peut **exporter sans droits de douane** des voitures en Egypte. Cette nouvelle situation a **bénéficié aux exportations de véhicules provenance de l'UE** dont la part de marché a progressé de **52 % en 2018 à 60 % à 2019**. En 2020, elle s'est stabilisée (59 % pour un total de **1,6 million de véhicules importés - +93 632 véhicules par rapport à 2019**). Cinq pays européens concentrent 84 % des exportations vers l'Egypte : **l'Allemagne, la République Tchèque, la Slovaquie, l'Espagne et la France**. Les marques européennes ne sont pas les seules à bénéficier de ces accords.

Les marques chinoises enregistrent pour leur part **une forte progression**, avec une percée rapide de MG en 2020 (15 195 véhicules importés contre 0 l'année précédente). Elle s'expliquerait en partie par la **baisse de la production locale de véhicules d'entrée de gamme** liée à la concurrence des voitures européennes, les importations chinoises permettant de **combler une partie du déficit sur ce créneau**. Ce dernier est également affecté par la conjoncture internationale : les pénuries actuelles de microprocesseurs encouragent les constructeurs

¹⁹ Plusieurs constructeurs (Ford, Toyota, Volkswagen, BMW, Daimler, Tata) produisent en Afrique du Sud. Stellantis chercherait à s'installer en Afrique du Sud.

européens à privilégier la production et l'export de voiture haut de gamme, pénalisant la production des véhicules les moins chers.

[Un succès conditionné à la capacité de l’Egypte d’attirer des investisseurs étrangers](#)

Si les traités commerciaux actuels restent en vigueur, il sera difficile pour l'industrie automobile égyptienne de devenir compétitive : il est aujourd'hui **30 à 40% plus cher d'assembler un véhicule en Egypte plutôt qu'en Europe**. En effet, contrairement aux véhicules importés, les pièces automobiles non européennes sont soumises à des droits de douane (entre 5 à 7 % environ) et à des frais de développement compris entre 3 et 8,5 %. L'ensemble de **l'écosystème automobile local** est de fait affaibli par ces accords.

Au-delà de la question douanière, le succès de la nouvelle stratégie industrielle de l'Egypte dépendra d'abord de sa **capacité à attirer des investisseurs**. L'Egypte dispose déjà d'atouts réels comme sa position de plateforme géographique et le faible coût de sa main d'œuvre. Une des mesures phare proposée est la construction d'une **infrastructure industrielle partagée** dans la **zone économique spéciale du canal de Suez**, qui comprendrait **3 lignes** visant la production de **50 000 à 100 000 unités chacune**. Située à East Port Saïd, cette plateforme permettrait de faire baisser les coûts pour les constructeurs, en proposant un partage des infrastructures les plus coûteuses. D'autres **obstacles réglementaires et administratifs** devront également être levés.

Enfin, l'Egypte, dans un **contexte post-pandémique** défend le modèle de la **relocalisation** pour attirer les investisseurs étrangers aujourd'hui installés en Asie, en vantant sa proximité avec le marché européen.

Top 10 des exportateurs de véhicules automobiles vers l’Egypte (en milliers USD)

**Voitures automobiles et autres véhicules à moteur principalement conçus pour le transport de personnes, y compris les breaks et les voitures de course*

Pays	2018	2019	2020
Unité : en milliers USD			
Allemagne	335 897	518 088	592 454
Turquie	254 698	294 531	340 545
République tchèque	303 874	251 146	267 386
Chine	130 263	101 788	211 388
Slovaquie	171 239	152 371	193 099
Corée du Sud	319 180	161 848	170 563
Espagne	277 750	171 292	156 324
France	102 174	191 012	143 497
Royaume-Uni	107 858	95 296	106 530
Maroc	133 642	98 634	105 907

Sylvia MALINBAUM
Cheffe du pôle Infrastructures et Développement durable
sylvia.malinbaum@dgtresor.gouv.fr

POLITIQUES SECTORIELLES :

La production de véhicules électriques en Egypte : état des lieux et perspectives



L’Egypte affiche son ambition de produire ses propres véhicules électriques (VE). Ce projet devrait être intégré dans la nouvelle stratégie nationale sur la mobilité durable, ainsi qu’à la future stratégie automobile, toutes deux en cours d’élaboration. Il répond à un triple objectif : améliorer la qualité de l’air, réduire la facture carburant et développer de nouvelles capacités industrielles. Le gouvernement a déjà fait plusieurs annonces relatives à la production à venir de VE.

La voiture électrique « Made in Egypt » : une ambition industrielle et environnementale...

Un regain d’intérêt pour la filière automobile, parent pauvre des politiques industrielles égyptiennes...

Alors que, sous la présidence Sissi, **l’Egypte a déjà lancé, avec succès, plusieurs programmes de modernisation industrielle** autour de filières clés - raffinerie, pétrochimie, terminaux gaziers, le gouvernement ambitionne désormais de **relancer la filière automobile**, fragilisée par de de **multiples crises** : la **révolution** (2011), la **dévaluation de la**

monnaie nationale (2016), puis **l’ouverture du marché égyptien aux importations** (2019). Historiquement, la filière automobile faisait pourtant la fierté du pays : sous **Nasser**, la compagnie nationale **El Nasr Automotive** avait ainsi permis **l’émergence d’une industrie automobile fonctionnelle**, événement remarquable dans la région au début des années 60.

Conscient des enjeux associés au développement du **véhicule électrique**, le gouvernement égyptien ne souhaite pas se limiter à la production de véhicules thermiques. Au-delà des retombées économiques, le développement d’une filière automobile électrique permettrait de répondre à des **enjeux socio-économiques forts** (baisse du pouvoir d’achat, taux de chômage important chez les jeunes, etc.) **en créant des emplois durables et de qualité**. La **stratégie nationale pour l’automobile**, attendue depuis des années, devrait sortir prochainement, et pourrait inclure un volet électrique. Elle vise à répondre aux **besoins domestiques grandissants**²⁰ et cible également **l’export**, en particulier le Moyen-Orient et l’Afrique. Elle devrait **stimuler les équipementiers locaux**, tout en attirant de **nouveaux investisseurs étrangers** (chaines d’assemblage). Selon le premier ministre Madbouly, des **subventions ciblées** seront accordées aux **pièces automobiles produites en Egypte**. Plusieurs **points de blocage** demeurent cependant, avec au premier rang l’existence d’une **politique commerciale peu favorable** (absence de droits de douanes sur les véhicules importés en Egypte depuis l’UE, la Turquie et le Maroc).

...qui devra se développer en cohérence avec son agenda climatique

Aucune régulation n’encadre les émissions de CO₂ des véhicules thermiques en Egypte, ce qui se répercute directement sur la **qualité de l’air** dans les grandes agglomérations. Alors que l’Egypte affiche désormais ses ambitions environnementales – le pays accueillera la COP 27 en novembre 2022 – il apparaît

²⁰ Taux de pénétration faible : 60 véhicules pour 1000 habitants malgré une population très jeune. Près de 200 000 voitures ont été

vendus en 2020 en Egypte, ce chiffre pourrait augmenter à 500 000 d’ici 2025, selon certaines sources les plus optimistes.

urgent de réduire l'empreinte carbone de son parc automobile. La **stratégie nationale contre le changement climatique** (à horizon 2050), doit être rendue publique prochainement ; elle introduit l'usage de la mobilité électrique. Une stratégie dédiée, relative à la **mobilité électrique (e-mobility)**, est également en cours d'élaboration, avec l'appui de la **BERD**. Elle est cohérente avec la stratégie de verdissement du mix électrique égyptien : **42 % d'énergies renouvelables d'ici 2035**.

Le ministère de l'Environnement a en ce sens annoncé son intention de travailler sur des **mécanismes d'atténuation (gaz) mais aussi et surtout d'adaptation (électricité et hydrogène vert) pour un secteur des transports plus écologique**. Pour favoriser une mobilité plus durable, l'Egypte pourra s'appuyer sur son excédent de production électrique mais également sur ses importantes ressources gazières (voiture au gaz naturel). Ces nouveaux modes de mobilité apparaissent particulièrement adaptés à la politique urbaine en vigueur qui fait des villes nouvelles, dont la nouvelle capitale administrative, un écosystème privilégié, qui souhaite développer davantage la mobilité durable et intelligente.

[...mais une stratégie d'ensemble encore en développement](#)

[Une gouvernance encore en construction...](#)

L'élaboration d'une stratégie pour la **mobilité électrique** implique le développement d'écosystèmes indépendants mais étroitement liés. Au-delà de la seule **construction d'une chaîne de valeur du VE** (batterie et assemblage), les autorités doivent coordonner le **développement d'une infrastructure de recharge** et permettre un **approvisionnement en électricité** bon marché. L'**implication de plusieurs entités gouvernementales** est nécessaire pour assurer le développement du VE en Egypte.

Plusieurs ministères sont aujourd'hui impliqués dans le développement du VE ; la gouvernance est dès lors complexe et nécessitera un effort de coordination important : le **ministère de la Production militaire**, le ministère des **Entreprises publiques**, le **ministère de l'Electricité et des énergies renouvelables** (approvisionnement en électricité et infrastructures de recharge), le **ministère du Commerce et de l'Industrie** (mise en place d'incitations fiscales et

douanières notamment). Le cabinet du **Premier ministre** assure la coordination de l'ensemble.

[...un cadre juridique et réglementaire insuffisant](#)

En mars 2018, le gouvernement égyptien a **exempté de droit de douane** les véhicules électriques **importés de moins de 3 ans** – l'importation de véhicules thermiques d'occasion étant interdits en Egypte – afin **d'encourager son usage**. Cependant ces mesures restent très insuffisantes pour stimuler la demande. **Le pays souffre également d'un manque de régulation** manifeste pour encourager la production de VE. Une structure institutionnelle reste à créer pour assurer la supervision du secteur et notamment accorder les licences et certifications nécessaires.

[...un développement qui sera conditionné à la capacité à attirer des investisseurs privés](#)

L'Egypte devra **attirer des capitaux et constructeurs étrangers** afin de produire un volume suffisant de véhicules. Plusieurs initiatives portées par des entreprises privées émergent mais leurs réalisations rencontrent des difficultés. Dès 2018, le groupe égyptien *Darshal* signe un contrat de **53 MUSD** avec les **chinois Dongfeng et Vasworld** pour construire une usine d'assemblage de véhicules électriques en Egypte. Cependant, l'objectif de production fixé de 1000 voitures par an reste faible. Par la suite, **El Nasr Automotive** a annoncé une collaboration (par la suite annulée) avec le constructeur chinois *Dongfeng*. Plus récemment en décembre 2021, **General Motors** – qui bénéficie déjà d'une chaîne de production locale – et la société égyptienne **Mansour** ont signé un protocole d'accord pour étudier la fabrication de VE en Egypte. Le consortium a déjà annoncé que **le projet ne sera viable économiquement que si le gouvernement accorde des subventions ciblées**. L'Egypte, qui possède une industrie du bus établie, peut faire état de **plusieurs avancées notables dans le bus électrique**. Dès 2018, le **chinois BYD** a approvisionné en bus électriques la ville d'Alexandrie. Plus récemment, le constructeur et assembleur **MCV** s'est associé avec le ministère égyptien de la production militaire afin de produire un bus électrique localement.

De nombreux défis demeurent, et nécessiteront la mise en place de politiques incitatives fortes

Encourager la demande dans un contexte de faible compétitivité-prix de l'électrique face au thermique

Si le véhicule électrique devrait être **plus compétitif que le thermique d'ici 2025/2030** à l'échelle mondiale, le **faible coût de l'essence**, le **manque d'infrastructure de recharge** et son **prix élevé** sont autant d'obstacles à son développement en Egypte. Des politiques publiques ambitieuses et des **incitations financières** seront nécessaires.

La promotion des véhicules au gaz naturel et l'intérêt grandissant du pays pour la mobilité hydrogène pourraient freiner le développement d'une filière électrique. L'Etat est engagé dans un large programme visant le remplacement progressif du parc automobile âgé de plus de 20 ans et à ce titre, il favorise le CNG (*Compressed Natural Gas*), le retrofit étant mal adaptés à l'électrique. Le véhicule CNG est bien adapté aux voitures individuelles, le recours à la technologie hydrogène (pile à combustible) est à privilégier pour les bus et camions longues distances. **Les prix actuels des véhicules électriques importés²¹** (à partir de 400 000 EGP, soit 22 570 EUR) le rendent inaccessible à la grande majorité de la population égyptienne **à court-terme.**

Mais aussi se positionner comme plateforme régionale pour exporter en Afrique et au Moyen-Orient

L'**export vers l'Afrique, le Moyen-Orient, voire vers l'Europe** pourrait ouvrir de nouveaux débouchés, face à une **demande domestique limitée.** A court et moyen-terme, **l'usage du véhicule électrique dans les régions limitrophes de l'Egypte devrait toutefois être faible.** Dans un premier temps, la demande à l'export devrait se concentrer sur le véhicule thermique. Chaque année, l'Afrique importe **5 à 10 millions de véhicules par an** dont 90 % sont des véhicules d'occasion ayant eu une première vie en Europe ou en Asie. Remplacer ces vieux véhicules importés par des nouvelles voitures qui seraient produites en Afrique,

permettrait d'industrialiser le continent tout en proposant un moyen de locomotion plus fiable (aujourd'hui sources majeures d'accidents et de pollution). **L'Egypte pourrait profiter d'un coût du travail faible pour devenir une plateforme régionale et fournir l'Afrique, le Moyen-Orient (accords de libre-échange dans la zone déjà en place), voire l'Europe.**

Mettre en place une chaîne de production de batteries et faire émerger une infrastructure de recharge

Le gouvernement égyptien considère un véhicule comme produit localement s'il affiche au moins 45 % de contenu local. Alors que la **batterie** représente à elle seule **entre 35 et 50 % du coût d'un véhicule électrique** (cf. annexe 1), sa production sur le territoire égyptien semble **clé** pour développer une filière du véhicule électrique. Enfin, **l'utilisation de la batterie dans un contexte égyptien (climat désertique) pourrait être difficile** ; les batteries s'usent plus rapidement avec la chaleur²², et demandent donc d'être refroidies, ce qui consomme davantage d'électricité.

Le développement d'infrastructures de chargement dédiées (localisation, type de stations de recharge, nombre de stations) est une condition *sine qua non* pour encourager l'usage du VE en Egypte. Si le réseau de recharge est peu développé, des initiatives existent. Depuis 2018, le groupe **Revolta** en coopération avec l'entreprise d'Etat **Wataniya Petroleum** a développé plus de 200 stations de recharge dans près de 18 villes.

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

²¹https://www.electrifiedev.com/en-US/ev-cars/import?page=1&page_size=20&sort_by=modifieddate-descending&terms=price%3a320000-500000

²² Une batterie fonctionne normalement à une température ambiante comprise entre 15 et 20 °C

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).

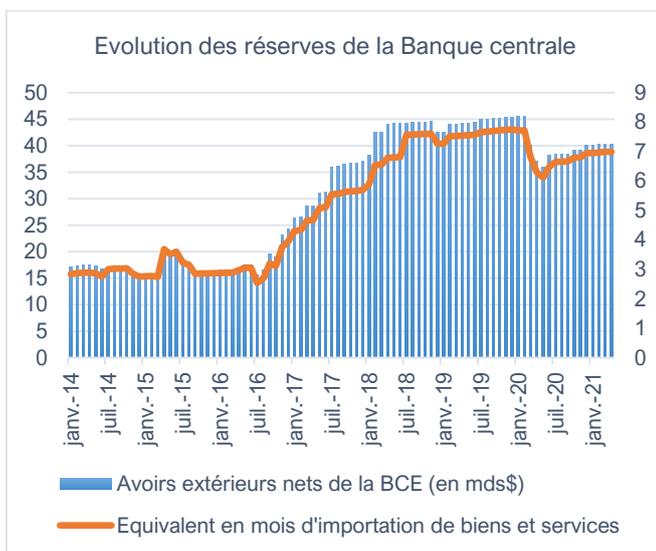
Pour les recevoir, vous pouvez contacter M. Julien VELUD : julien.velud@dgtresor.gouv.fr

1. L'Égypte a enregistré un excédent primaire de 3,2 Mds EGP au 1er semestre 2021/22

L'Égypte a enregistré un excédent primaire de 3,2 Mds EGP au 1er semestre 2021/22, en hausse de 10,3% par rapport à l'année précédente, a déclaré le ministre des Finances, Mohamed Maait, dans un communiqué. L'excédent est le résultat d'une augmentation de 15,7% des recettes fiscales par rapport au S12020/21. Les dépenses publiques ont augmenté de 12% pour atteindre 82 Mds EGP au cours de la période considérée, tirée principalement par le renforcement des services de santé et les projets de développement tels que l'initiative pour une vie décente (Hayah Karima).

2. Nouvelle augmentation des réserves de la Banque centrale en décembre

Le montant net des réserves de change s'affiche à 40,9 Mds USD fin 2021, équivalent à 6,9 mois d'importation de biens et de services. Sur le seul mois de décembre, il enregistre une légère hausse de 25 M USD par rapport au mois précédent (+0,06% en glissement mensuel). Le niveau des réserves n'a toujours pas atteint le niveau de février 2020 (45,5 Mds USD), après avoir chuté de près de 10 Mds USD, en grande partie à cause de la liquidation des actifs des marchés émergents dans le monde provoquée par la pandémie.



3. Entrée en vigueur du salaire minimum pour les employés du secteur privé

Le 1er janvier 2022 marque l'entrée en vigueur du salaire mensuel minimum fixé à 2 400 EGP (135 EUR) pour les employés du secteur privé. Cinq secteurs ont toutefois été exemptés de sa mise en œuvre, notamment certaines agences de tourisme, certaines écoles privées, certains commerces de vente en espèce, les usines du prêt à porter dont la production est destinée à l'exportation ou encore les sociétés boursières. Par ailleurs, des milliers d'entreprises diverses auraient formulées des demandes d'exemptions auprès des autorités et se sont vues accordées une période de grâce de six mois au cours de laquelle elles n'auront pas l'obligation de mettre en œuvre cette nouvelle mesure.

4. Nouveau record historique pour les recettes du Canal de Suez

Selon l'Autorité du Canal de Suez, cette hausse des recettes est notamment due à l'augmentation du nombre de passages des navires marchands (20 694 sur l'ensemble de l'année 2021, soit une progression de 9,9 % par rapport à l'année précédente) avec 1,3 milliard de tonnes de cargaisons diverses. Plus de 56 navires par jour en moyenne ont ainsi emprunté le passage en 2021. Cette progression pourrait également s'expliquer par la réception du paiement d'une pénalité par Ever Given – suite à l'échouement d'un navire ayant entraîné le blocage du passage pendant six jours. Pour mémoire, l'Autorité du Canal de Suez a annoncé une augmentation des 6% des droits de passage de 6% à compter de janvier 2022 pour tous les navires, à l'exception de ceux du gaz liquéfié et des navires touristiques.

5. Prolongation des mesures de soutien au secteur touristique par la Banque centrale

Les mesures prises par la Banque centrale pendant la crise sanitaire pour soutenir le secteur du tourisme seront étendues jusqu'au 31 décembre 2022. Elles prévoient notamment la possibilité pour les entreprises du secteur de demander un moratoire sur le remboursement de leur dette pendant une période allant jusqu'à trois ans, sans pénalités ni surcoûts. Les employés de l'industrie ont également la possibilité de demander un report des échéances de leurs prêts personnels.

pendant six mois. La Banque centrale a également annoncé la prolongation de certains assouplissements du cadre réglementaire pour le secteur bancaire en 2022 (levée de l'obligation relative à un taux de participation minimum pour les réunions des conseils d'administration et autorisation de leur tenue en ligne).

6. L'inflation repart à la hausse en décembre

Selon les données publiées par l'Agence nationale des statistiques Capmas, l'inflation urbaine enregistre une hausse de 5,9% en glissement annuel sur le mois de décembre, à comparer à 5,6% un mois plus tôt (niveau le plus bas enregistré depuis juillet 2021). L'inflation demeure ainsi dans la fourchette inférieure de l'objectif cible de la Banque centrale fixé à 7% ($\pm 2\%$). Sur une base mensuelle, l'inflation globale affiche toutefois une légère baisse pour la première fois depuis onze mois (-0,1%, après +0,1% un mois plus tôt).



7. Révision à la hausse des prévisions de croissance par la Banque mondiale

La Banque mondiale revoit à la hausse ses prévisions de croissance de l'économie égyptienne de 1 point de pourcentage à 5,5% sur l'exercice budgétaire 2021/22 (juillet à juin). Elle estime notamment que l'activité sera tirée par la hausse des exportations, le dynamisme des secteurs du numérique et du gaz naturel et la reprise du tourisme. Le ministère égyptien du Plan prévoit quant à lui une croissance comprise entre 5,5% et 5,7% en 2021/22, à comparer à 5,2% selon les dernières estimations du Fonds monétaire international (FMI). La Banque indique par ailleurs que la hausse du PIB se maintiendra à 5,5% sur le prochain exercice budgétaire, quand le ministère des Finances mise sur une augmentation à 5,7% en 2022/23 avant une accélération progressive pour atteindre 6% en 2024/25.

8. L'Egypte signe deux accords majeurs dans le secteur pétrolier

Eni a signé un accord avec la société pétrolière d'Etat Egyptian General Petroleum Corporation (EGPC), par lequel elle s'engage à dépenser au moins 1 Md d'USD dans l'exploration

et l'extraction pétrolière dans les régions du golfe de Suez et du delta du Nil. En parallèle, les deux parties ont également prévues un certain nombre d'initiatives conjointes sur la capture, l'utilisation et le stockage du carbone. La coentreprise sino-américaine Apache-Sinopec, plus grand producteur de pétrole en Egypte, a signé un nouvel accord de production de 3,5 Md d'USD sur 20 ans avec le ministère du Pétrole et des ressources minérales. A travers cet investissement, Apache cherche à renforcer sa présence dans le pays afin d'atteindre 47% de part de marché du pétrole en Egypte d'ici 2025 contre 40% actuellement.

9. Les recettes du tourisme ont retrouvé leur niveau pré-pandémique en 2021

Les recettes du tourisme ont dépassé les 13 Mds USD en 2021, retrouvant ainsi le niveau qui prévalait en amont de la pandémie, selon le vice-ministre du tourisme, Ghada Shalaby. Les recettes du tourisme avaient atteint un niveau record de 13 Mds USD en 2019 avant de chuter de près de 70% en 2020 en raison de la crise sanitaire. La majorité des recettes ont été collectées au 2nd semestre 2021 (9,9 Mds USD contre 3,1 Mds USD au 1er semestre 2021), selon les données de la Banque centrale. La reprise du secteur s'explique principalement par la levée des restrictions de voyage et le succès des programmes de vaccination menés dans le pays et à l'étranger.

10. Le déficit budgétaire se creuse à 3,9% du PIB au 1er semestre 2021/22

Le déficit budgétaire atteint 3,9% du PIB au 1er semestre de l'exercice 2021/22 (juillet à juin), contre 3,6% au premier semestre de l'exercice budgétaire précédent, a déclaré le ministre des Finances Mohamed Maait. Ces résultats s'inscrivent dans la continuité de la tendance observée au 1er trimestre 2021/22 au cours duquel le déficit s'est creusé en glissement annuel, passant de 2,7% à 3,1% sur la période juillet-octobre 2021. Le déficit budgétaire devrait s'établir à 6,9% à la fin de l'exercice 2021/22 (à comparer à 7,4% en 2020/21), le ministère ayant revu à la hausse la semaine dernière ses prévisions antérieures de 6,7% sur la base des données du 1er semestre. Selon les dernières estimations des autorités, le déficit budgétaire est attendu en baisse 6,1% en 2022/23.

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 en Mds USD	Solde commercial	-9,4	-8,4	-8,6	-10,6	-11,4
	<i>dont hydrocarbures</i>	0	0,4	0,1	-0,2	0,1
	Balance des services	2,1	0,6	0,8	1	1,3
	<i>Revenus du tourisme</i>	2,3	0,3	0,8	1	1,3
	<i>Revenus du canal de Suez</i>	1,4	1,3	1,4	1,5	1,45
	Transferts privés (nets)	7,8	6,2	7,9	7,1	7,8
	Compte courant	-2,8	-3,8	-2,8	-4,9	-5,7
	Compte de capital et financier	-1,1	1,3	3,9	5,2	8
	<i>dont flux nets d'IDE</i>	1	1,5	1,6	1,7	1,4
	<i>dont flux nets d'inv. de portefeuille</i>	-8,2	0,6	6,7	3,5	5,8
Balance des paiements	-5,5	-3,5	-0,1	1,5	0,3	

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

Indicateurs mensuels 2020/2021		Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Inflation (y/y) en %	IPC urbain	5,4	5,7	6,6	6,3	5,6	5,9
	Inflation sous-jacente	4,6	4,5	4,8	5,2	5,8	6
Taux d'intérêts (corridor BCE) en %	Taux de rémunération des dépôts	8,25	8,25	8,25	8,25	8,25	8,25
	Taux de refinancement	9,25	9,25	9,25	9,25	9,25	9,25
Taux de change <i>moyenne mensuelle, cours médian</i>	LE pour 1EUR	18,55	18,48	18,5	18,22	17,93	17,76
	LE pour 1USD	15,69	15,7	15,71	15,71	15,72	15,72
Réserves officielles (en Mds USD) à la fin du mois		40,6	40,7	40,8	40,9	40,9	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