

LA LETTRE ÉCONOMIQUE DE L'AFRIQUE DE L'EST ET DE L'OCEAN INDIEN

UNE PUBLICATION DES SERVICES ÉCONOMIQUES DE L'AEOI

N° 39 – Novembre 2023

Le secteur des « Bâtiments Travaux Publics » en AEOI

Editorial

Bonjour,

Commençant cet éditorial, je voudrais d'abord souhaiter la bienvenue à Jeanne Guiouillier, notre nouvelle VIA qui remplace Julie Trognon au pôle Développement durable du SER de Nairobi. J'en profite pour aussi féliciter Julie Trognon, qui après deux années passées au SER de Nairobi, poursuit sa carrière dans le réseau international de la DG trésor au sein du SE d'Addis-Abeba en qualité d'adjointe. Par ailleurs, nous accueillons depuis quelques semaines notre collègue soudanais Almuiz Mouhamad Elhassan, évacué de Khartoum lorsque la guerre s'est déclarée au Soudan, qui assurera depuis Nairobi un suivi de la situation du Soudan et du Soudan du Sud.

Cette Lettre régionale est consacrée au secteur du BTP. Un secteur important dans les économies de la région, qui souvent occupe une place prépondérante dans le PIB (cf. près de 21% en Ethiopie). Ce sont des pays qui ont beaucoup investi dans les infrastructures ou ont engagé d'ambitieux programmes de construction de logements abordables pour faire face à leur croissance démographique et urbaine. Le secteur a été fortement impacté par la hausse du coût de l'énergie (production de ciment) ou plus généralement des cours de matières premières importées (acier). Le niveau d'endettement de plusieurs des pays de la zone, a eu plus récemment pour effet un ralentissement des investissements publics dans les infrastructures (cf. Kenya), le secteur privé immobilier essayant alors de compenser la baisse de la commande publique. Les entreprises chinoises dominent généralement le marché, avec selon les pays, également les entreprises turques (par exemple en Somalie, au Rwanda, ou pour le SGR en Tanzanie) ou indiennes. En revanche, on trouve peu d'entreprises occidentales à quelques exceptions près (cf. le portugais Mota au Rwanda). Quelques entreprises françaises parviennent à tirer leur épingle du jeu : dans le domaine de l'ingénierie par exemple avec la présence de plusieurs bureaux d'étude, ou des matériaux de construction (présence de Saint-Gobain au Kenya ou en Tanzanie), et même dans le génie civil (Sogea-Satom du groupe Vinci, Eiffage ou Colas). Des opportunités peuvent exister dans le verdissement du secteur, mais cela reste encore marginal.

Merci aux services économiques d'Addis-Abeba, Dar es Salaam, Kampala, Tananarive et à notre collègue de Kigali, ainsi qu'au pôle développement durable du SER de Nairobi pour son travail de synthèse.

Bonne lecture

Jérôme BACONIN
Chef du Service économique régional

Sommaire

Note méthodologique et glossaire des termes	3
Perspectives régionales	5
Le secteur bâtiment travaux publics en AEOI	
Le graphique du mois	7
Importation de fer et d'acier en 2022 en AEOI	
Communauté d'Afrique de l'Est	8
Burundi – Le BTP au Burundi, un secteur fragile	
Kenya – Le secteur de la construction, vecteur de croissance de l'économie kenyane, avec une bonne résilience malgré un contexte récent plus favorable	
Ouganda - Le secteur de la construction est en pleine expansion	
Rwanda – Le secteur du BTP au Rwanda	
Soudan du Sud – Le secteur du BTP au Soudan du Sud	
Tanzanie – Le secteur de la construction en Tanzanie	
<i>Indicateurs régionaux</i>	
Corne de l'Afrique.....	22
Djibouti - Le secteur du BTP à Djibouti	
Érythrée - Rayonnement restreint du secteur de la construction en Erythrée	
Éthiopie - Un secteur pilier de l'économie, contraint par l'accès difficile aux matériaux de construction	
Somalie - Malgré un contexte très contrainte, un dynamisme récent du secteur de la construction	
Soudan - Le secteur du BTP au Soudan	
<i>Indicateurs régionaux</i>	
Océan Indien.....	34
Comores - La construction aux Comores, un secteur à fort potentiel de croissance	
Madagascar - Un secteur de la construction structurant pour le développement et en progression à Madagascar	
Maurice - Le secteur du BTP à l'île Maurice	
Seychelles - Un secteur BTP seychellois au service du tourisme et de la pêche	
<i>Indicateurs régionaux</i>	
Contacts	44



Note méthodologique et glossaire des termes

Par le SER de Nairobi

Préambule et méthodologie

Cette lettre intitulée « Le secteur bâtiment travaux publics en AEOI » a pour ambition – au niveau régional et pour chacun des 15 pays de la zone Afrique de L’Est et Océan Indien – d’établir un état des lieux du secteur du BTP et de la construction (part dans le PIB, emplois, dépendance ou non aux importations de matériaux), de présenter l’organisation institutionnelle et réglementaire du secteur ainsi que les besoins du pays. Les projets nationaux, notamment financés par les bailleurs, ainsi que la présence et les opportunités pour les entreprises françaises seront également discutées. Selon les pays, l’enjeu de la construction durable sera abordé. Du fait du contexte national, le cas du Soudan ne sera pas abordé.

Glossaire des termes

Bâtiments travaux publics. Secteur d’activité qui regroupe les activités de conception, de construction et de rénovation des bâtiments publics et privés, des infrastructures telles que les routes, les barrages ou les canalisations. Il sera également désigné de manière interchangeable dans cette lettre sous le terme « secteur de la construction »

Contrat EPC (*Engineering Procurement and Construction*). Contrat de construction pour lequel le contractant s’occupe de l’ensemble du projet, de l’installation, fourniture des matériaux nécessaires à la construction.

Génie civil. Désigne la conception et la réalisation d’ouvrages d’infrastructures tels que les ponts, barrages, tunnels, routes, bâtiments architecturaux.

Gros-œuvre. Ensemble des travaux de construction qui contribuent à l’ossature d’un bâtiment ou d’une infrastructure.

Acronymes et abréviations

AEOI	Afrique de l'Est et Océan Indien
AFD	Agence Française de Développement
BAD	Banque Africaine de Développement
BTP	Bâtiments Travaux Publics
hab	Habitant
j	Jour
JICA	Japanese International Cooperation Agency
KES	Shilling kényan
M	million
Mds	Milliards
MEUR	Million d'euros
Mt	Million de tonnes, soit 10^9 kg
MUSD	Million de dollars américains
pdp	point de pourcentage
PPP	partenariat public-privé
RDC	République Démocratique du Congo
t	tonnes soit 10^3 kg
UE	Union Européenne
USD	Dollar américain

Perspectives régionales

Par le SER de Nairobi

Le secteur de la construction et des travaux public représente dans beaucoup de pays de la zone une part significative du PIB et plus encore du nombre d'emplois même si ceux-ci restent souvent largement informels et peu qualifiés. Les principaux vecteurs de croissance du secteur sont la croissance démographique et urbaine avec les logement et bâtiments commerciaux (financement largement privés) et les grands projets d'infrastructures (financements publics notamment des bailleurs). De entreprises françaises sont présentes sur l'ensemble de chaîne de valeur : génie civil mais aussi fourniture de matériaux, ingénierie et architecte. Les entreprises locales sont souvent de petite taille et peu armées pour des grands projets mais la concurrence étrangère est très présente notamment chinoise mais aussi indienne ou turque. Même si peu mature à ce jour, le verdissement du secteur via des réglementations et innovations se développe et peut-être source d'opportunité pour des marchés plus favorables à l'offre française.

Un poids significatif dans l'économie avec une importance dépendance aux importations pour certains intrants.

Secteur structurant et moteur du développement d'infrastructures, **le secteur du BTP et de la construction est un pilier de l'économie pour de nombreux pays dans la région. Il représentait en Éthiopie 20,6% du PIB en 2021/2022, 13,1% en 2021 en Tanzanie et 7,6% du PIB au Rwanda. Il est un pourvoyeur d'emplois important dans la région**, comme au Rwanda où il est le premier secteur en termes de nombre d'emplois (12,6 %), **même si ces derniers restent peu qualifiés et souvent informels**. Le manque de formation nuit ainsi souvent à la productivité des entreprises dans le secteur.

Au-delà de l'activité des entreprises de construction et travaux publics, **l'approvisionnement en intrants est également un enjeu économique majeur** mais une situation assez différenciée entre les deux principaux matériaux de base : le ciment (relative autonomie de la zone) et le fer/acier (dépendance forte aux importation). **Les principaux producteurs de ciment dans la région AEOI sont** : le Kenya avec une production de 9,8 Mt en 2022 (+5,5% par rapport à 2021), l'Éthiopie avec une production qui s'est élevée à 7,7 Mt sur FY20/21 (production inférieure à la demande en raison de contraintes de productions), et la Tanzanie avec 7,5 Mt de ciment produit en 2022, (+9,7% depuis 2021).

L'ensemble des pays de la région sont tributaires des importations en acier et en fer (voir graphique du mois), pour une valeur de totale 3,98 Mds\$ en 2022, avec la Chine comme principal fournisseur¹. Le Kenya a ainsi importé un volume de 1,7 Mt en 2021 **pour une valeur de 1,3 Md EUR en provenance de la Chine, du Japon et de l'Inde**. Si quelques entreprises locales de transformation d'acier existent, la production brute est faible malgré des réserves de minerais de fer significatives (Éthiopie par exemple). Le secteur est ainsi fortement affecté par les cours mondiaux des matières premières, ce qui se répercute, par une forte augmentation des coûts de construction. Faute de devises, les importations en Éthiopie sont ainsi fortement contraintes depuis 2019 (-44%),

Un secteur tiré par la demande de logement et bâtiments commerciaux ainsi que par les grands projets d'infrastructures

Conséquence d'un taux de croissance urbaine rapide (+4,2% par an au Kenya, +4,5% en Tanzanie, +5% en Ouganda) et de l'essor démographique dans la zone AEOI, les besoins dans le secteur de la construction sont importants dans les secteurs résidentiels et tertiaire. La grande majorité des logements et des nouvelles constructions tertiaires sont financés par le secteur privé et résistent donc partiellement aux contraintes des finances publiques.

Afin de faire face au déficit de logements abordables (déficit de deux millions d'unités au Kenya et de 5,5 millions au Rwanda), **des programmes nationaux ont également été mis en œuvre par plusieurs**

¹ Principalement de la Chine, du Japon, de Turquie, d'Inde, d'Afrique du Sud, de la Corée du Nord, d'Italie, des Emirats Arabes Unis.

gouvernements de la région, mais les contraintes de financement restent fortes et les résultats globalement faibles à ce jour. A Djibouti, le gouvernement a ainsi lancé le programme « Zéro bidonville » pour contenir l'expansion des logements précaires et informels. Au Kenya, le programme du gouvernement Ruto en la matière semble freiné par le coût des terrains et les obstacles à l'accès au financement des ménages et des organismes publics. Dans le domaine du bâtiment tertiaire, au-delà des projets d'immeubles de bureaux, communs à de nombreuses capitales de la région, on peut citer le tourisme avec l'implantation de grands groupes étrangers qui dope la construction hôtelière (Tanzanie, Seychelles, Maurice, Madagascar notamment).

Des besoins importants en infrastructures dans la région soutiennent le développement du secteur de la construction, mais leurs concrétisations se heurtent souvent aux manques de capacités des autorités publiques et aux contraintes de financements. Au-delà de quelques projets financés sur fonds propres des gouvernements (comme le barrage du GERD en Ethiopie) ou sur financements commerciaux (SGR Tanzanien), **les bailleurs contribuent historiquement au financement d'infrastructures du BTP** en soutenant notamment les secteurs des transports. A titre d'exemple, l'AFD a approuvé un projet de réhabilitation et construction de routes dans les régions arides au nord du Kenya.

Malgré une forte concurrence, notamment chinoise, des opportunités pour les acteurs françaises, d'ampleur variables selon les géographies et segments de marché.

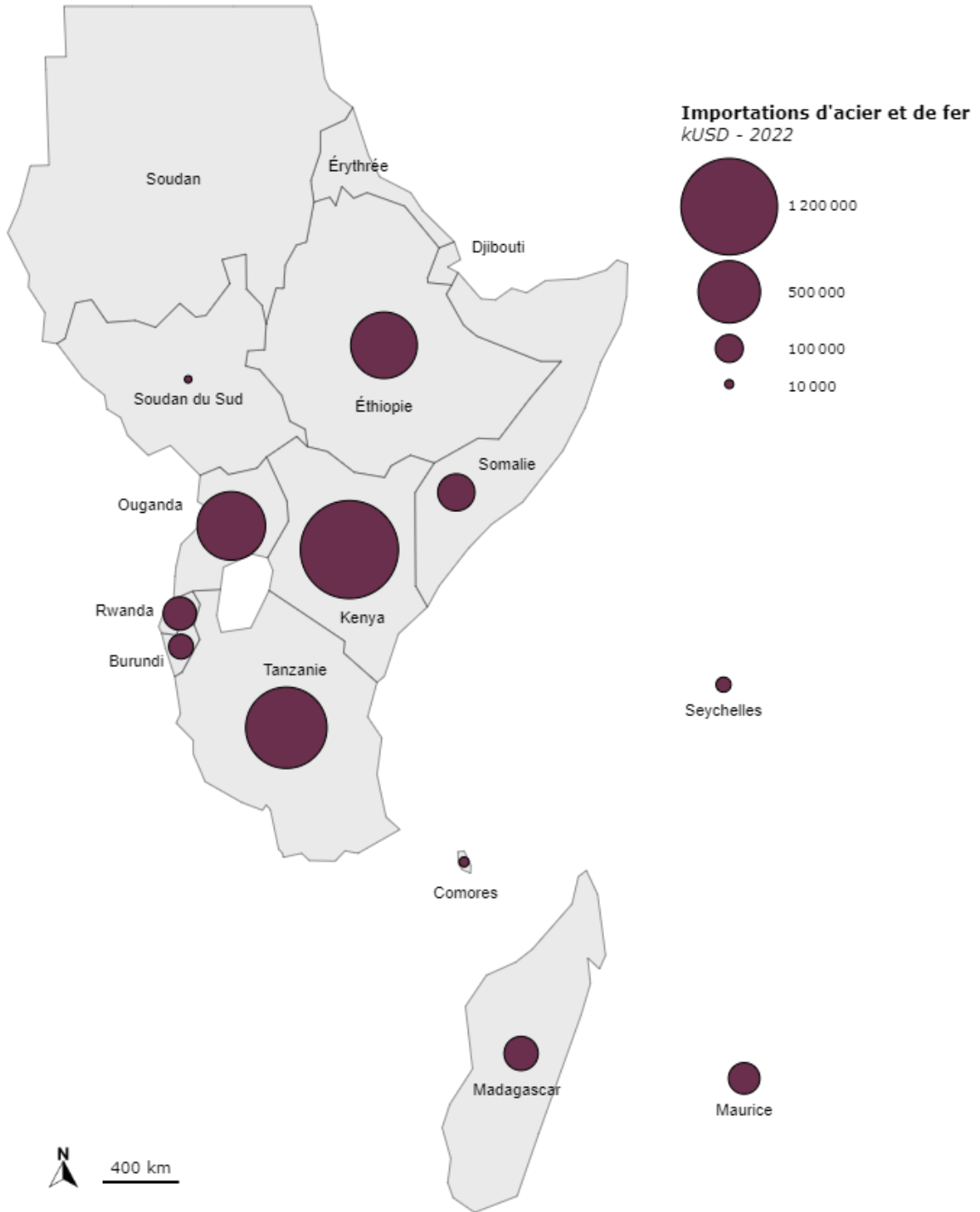
Du fait de leurs tailles souvent réduites, les entreprises locales, pourtant nombreuses, sont largement concurrencées par les entreprises étrangères pour les projets de grande ampleur. **Au Kenya, en Tanzanie et en Ethiopie, le marché de la construction est dominé par les entreprises chinoises qui concurrencent les fabricants locaux et les entreprises françaises encore peu positionnées malgré de réelles opportunités.** L'Éthiopie est devenue le plus grand bénéficiaire des activités de construction chinoises en Afrique². Parmi les nombreuses entreprises chinoises actives, il est possible de citer deux des principales entreprises (majoritaires détenues par l'Etat chinois) : China Communication Construction Company (CCCC, SGR Kenyan et de nombreux projets routiers au Kenya) ou *China Civil Engineering Construction Corporation* (rail éthio-djiboutien). Certaines entreprises européennes restent actives comme l'Italien *Webuild*, qui réalise les activités de génie civil du GERD, ou le Portugais Mota-Engil qui réalise la première phase de l'aéroport de Bugesera au Rwanda. **Au Rwanda et en Somalie, les grands projets ont principalement profité à des entreprises turques** comme EBS (Base militaire turque, hôpital ou bureaux Mogadishio). Des entreprises indiennes, comme *Larsen and Toubro* sont également bien placées sur plusieurs marchés (eau, énergie, transports) de la région comme en Ouganda, au Kenya, en Ethiopie ou à Maurice.

Les Entreprises françaises sont présentes dans la région sur la chaîne de valeur du BTP, principalement en matière de fourniture de matériaux et d'ingénierie/architecte mais aussi sur le génie civil (Groupes Vinci, Eiffage ou Colas). **Des opportunités existent aussi pour les entreprises françaises sur le segment du bâtiment durable.** C'est par exemple le cas au Kenya et en Tanzanie, où Saint-Gobain a ouvert des bureaux et déploie différentes solutions de matériaux d'isolation économes en énergie aux systèmes de construction durables et innovants et possède également une usine locale. Schneider Electric se positionnent aussi dans ces deux pays pour la fourniture de matériel électrique. Le développement de plusieurs complexes résidentiels de luxe dans ces deux géographies représente des opportunités pour l'offre française, sur les segments de l'éclairage haut de gamme par exemple. Le segment du logement abordable reste peu porteur pour l'offre française en raison de la concurrence à bas coût, locale ou étrangère (chinoise notamment).

Concernant le verdissement du secteur, via des matériaux plus durables ou l'efficacité énergétique notamment, il reste à un niveau globalement faible même si la réglementation (comme au Kenya, s'inspirant de celle européenne) évolue et des initiatives privées se développe. L'adaptation au changement climatique des infrastructures (routes, barrages, etc.) est également un enjeu de plus en plus pris en compte notamment sur les projets financés par des bailleurs multilatéraux ou bilatéraux.

² [Employment construction and manufacturing sectors.pdf \(soas.ac.uk\)](https://soas.ac.uk/employment-construction-and-manufacturing-sectors.pdf)

Le graphique du mois



Carte réalisée à partir de données TradMap (2022)

Communauté d'Afrique de l'Est – Burundi Par le SER de Nairobi



Le BTP au Burundi, un secteur qui reste fragile

Si le secteur du BTP et de la construction ne représente qu'une part limitée du PIB, le potentiel de créations d'emplois et de revenus existe. Dans le cadre du plan de développement décennal, les autorités burundaises souhaitent développer les infrastructures nationales (transports, production d'électricité, centres de santé). Ces ambitions se heurtent à la forte dépendance aux importations d'acier et à une production locale de ciment insuffisante. Le soutien des bailleurs reste essentiel au financement d'infrastructures, notamment routières, et contribue à dynamiser le secteur de la construction. Malgré l'existence de nombreuses petites entreprises de construction locales, la concurrence chinoise est importante.

Un secteur de la construction confronté à d'importantes pénuries de matériaux et dépendant des importations

Structurellement, le secteur du BTP ne représente qu'une part relativement limitée du PIB³, l'agriculture restant le pilier de l'économie. Le secteur s'est développé lors de la période de paix de 2005 à 2009, mais a fortement ralenti à partir de 2010, avec une forte contraction entre 2015 et 2018, en lien avec la situation politique. Les projets dans le domaine des marchés publics ont en effet été fortement contraints lors du gel des investissements des bailleurs. Il s'agit toutefois d'un secteur créateur d'emplois et de revenus. Le nombre d'employeurs en activité dans le secteur du BTP est en augmentation, passant de 1192 en 2016 à 1697 en 2020 (+42 %).

Les autorités ont élaboré et adopté en 2018 un Plan national de développement décennal (2018-2027).

Un des piliers du plan est d'assurer la construction et la maintenance des infrastructures (transports, énergie, santé). Les besoins sont en effet nombreux dans le pays. S'agissant du secteur routier, sur les 7043 km de réseau routier classé (routes nationales, provinciales et certaines communales selon leur intérêt, éco, social, stratégique, touristique), seuls 1526,7 km sont revêtus, soit 21,6 % ; en prenant en compte le réseau non classé (4710 km de pistes rurales), seuls 13,0 % du réseau est bitumé⁴. Le gouvernement burundais a intégré l'amélioration de l'accès à l'électricité dans son Plan National de Développement, les autorités estiment un besoin en capacité de 1000 MW à horizon 2040, et misent principalement sur le développement de capacités hydroélectriques.

Le Burundi reste particulièrement dépendant des importations de fer et d'acier, matériaux indispensables au secteur. Le montant des importations s'est élevé à 78,7 MUSD en 2022, provenant essentiellement de la Chine (44,3 %) ; de la Turquie (21,3 %) et du Kenya (13,6 %). **Il existe une production locale de ciment, essentiellement assurée par l'entreprise Buceco (Burundi Cement Company) en activité depuis 2011.**

Toutefois, depuis 2021, cette production ne suffit pas à répondre à la demande croissante, entraînant des pénuries et une augmentation de prix localement, en partie sous l'effet de spéculations. En janvier 2023, le sac de 50 kg de ciment était vendu entre 30 500 et 32 000 francs burundais, malgré un prix officiel fixé à 28 500 francs burundais.

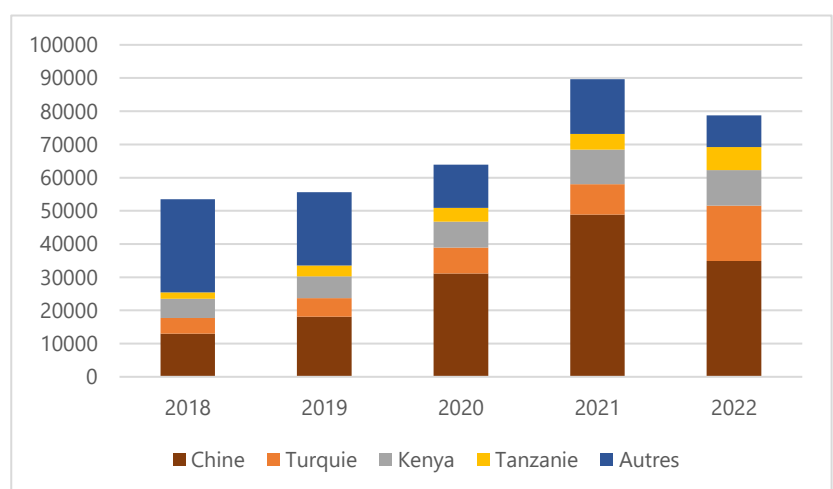


Figure 1 : Montant et provenance des importations de fer et d'acier, en milliers USD (TradeMap, 2023)

³ L'industrie (dont la construction) représentait 10,6 % du PIB du Burundi en 2022 (Banque mondiale)

⁴ [Annuaire-statistique-2020.pdf \(insbu.bi\)](#)

Les ciments importés de Tanzanie ou de Zambie sont rarement disponibles sur le marché, faute de devises, et à des prix bien supérieurs (environ 40 000 francs burundais le sac de 50 kg)⁵. Face à cette situation, les constructeurs sont parfois tentés de réduire la quantité de ciment pour construire une infrastructure, dégradant sa durabilité et qualité.

Le retour des bailleurs a contribué à redynamiser le secteur, porté notamment par les infrastructures routières

Les bailleurs soutiennent le secteur des transports. A titre d'exemple, la Banque mondiale et la Banque Africaine de Développement ont récemment approuvé des projets de réhabilitation d'axe routier frontalier, respectivement Burundi-Tanzanie (120 MUSD) et Burundi-Rwanda. La BAD et l'UE financent par ailleurs le projet de réhabilitation du port de de Bujumbura (79 MUSD).

Plusieurs projets hydroélectriques sont également en cours. Le projet Jiji Mulembwe (49,5 MW) est un des plus important, financé par des subventions (BAD, Banque mondiale, UE) mais connaît d'importants retards. Le projet Kaburantwa (20 MW) est financé par un prêt souverain de l'*Exim Bank Of India* (80 MUSD) et sa construction est en cours par une entreprise indienne ; ou la centrale hydroélectrique de Ruzibazi financée par un don en nature de la Chine (15 MW) inaugurée en septembre 2022. Le projet hydroélectrique Ruzizi III est un autre projet structurant pour la génération d'électricité au Burundi, mais le closing financier est toujours en attente, les tensions régionales compliquant l'avancée des discussions.

Dans le secteur hydroélectrique, plusieurs entreprises de construction étrangères sont présentes (Sinohydro, chinois ; Orascom, égyptien ; Angelique International, indien), aux côtés d'européens également (CMC, italien). De nombreuses entreprises burundaises sont par ailleurs spécialisées dans la construction d'infrastructures ou la rénovation de bâtiments (BECOGE, ETRAC, GETRA). La concurrence chinoise est importante et soutenue au plus haut niveau de l'Etat, en témoignent le nombre de bâtiments publics construits sur dons chinois : Ecole Normale Supérieure, complexe hospitalier de Bubanza, palais présidentiel (2008), et d'écoles rurales (2008), majoritairement réalisés par des entreprises chinoises. Peu d'acteurs français sont présents au Burundi sur ce segment d'activité. L'entreprise française de construction et travaux publics, Sogea-Satom, filiale du groupe Vinci, dispose de bureaux au Burundi et est impliquée sur plusieurs projets d'infrastructures routières.

⁵ [Appel à l'augmentation de la production du ciment BUCECO – ABP – Agence Burundaise de Presse \(abpinfo.bi\)](https://abpinfo.bi)

Communauté d'Afrique de l'Est – Kenya

Par le SER de Nairobi



Le secteur de la construction, vecteur de croissance de l'économie kenyane, avec une bonne résilience malgré un contexte récent plus favorable.

La construction est un secteur clé de l'économie kenyane, contribuant à hauteur de 7,1 % du PIB en 2022. Malgré la hausse récente des prix de l'énergie et des matériaux, le secteur maintient son dynamisme et sa croissance. Les bailleurs contribuent historiquement au financement d'infrastructures soutenant ainsi le secteur. Si les entreprises chinoises dominent le marché de la construction, concurrençant entreprises locales et étrangères sur la quasi-totalité de la chaîne de valeur, certaines opportunités existent pour les entreprises françaises (conception, supervision, bâtiments durables, domotique, fourniture d'équipements hauts de gamme, etc).

Un secteur clé pour l'économie et l'emploi local

Conséquence de la croissance démographique et de l'urbanisation rapide, les besoins dans le secteur de la construction sont immenses. L'urbanisation accélérée au Kenya, avec un taux de croissance annuel moyen de 4,2 % par an depuis 2010 - soit 600 000 citoyens supplémentaires tous les ans – a **généralisé un déficit cumulé de logements qui dépasserait deux millions d'unités.** Par ailleurs, près de 4 Mds USD d'investissements par an (4 % du PIB) seraient nécessaires au cours de la prochaine décennie pour combler les besoins en infrastructures routières⁶. Pour atteindre les objectifs d'accès universel à l'eau et à l'assainissement d'ici 2030, le Kenya mise par ailleurs sur la construction de barrages hydrauliques (100 identifiés de manière prioritaire), nécessitant des travaux de construction importants. Le coût de construction des 56 barrages les plus avancés en termes d'études de faisabilité, est estimé à 844 Mds KES (6,2 Mds EUR).

Le secteur de la construction, qui représentait 7,1 % du PIB kenyan en 2022 (953,8 Mds KES), a crû de + 4,1 % au cours de la même année, une croissance moins forte que les années précédentes (+10,1 % en 2020 ; +6,7 % en 2021). Selon les données officielles, le secteur de la construction employait formellement, en 2021, 226 500 personnes, essentiellement dans le secteur privé (95,9 %). Il est toutefois estimé que les emplois informels et peu qualifiés constituent la majorité des emplois du secteur (371 500).

Sur le marché des matériaux de construction, en 2022, près de 9,8 Mt de ciment ont été produites au Kenya et 9,5 Mt consommées, en augmentation de, respectivement, + 5,5 % et + 3,9 % par rapport à 2021, pour un chiffre d'affaires total proche de 1 Md USD.

Bamburi Cement PLC, détenu à 58,9 % par *Holcim-Lafarge Group*, domine la production de ciment (32 % de parts de marché), suivi par *National Cement Company*, filiale du groupe kenyan *Devki* (21 %) ; *Mombasa Cement* (16 %) ; *East Africa Portland Cement Company*, détenue à 41,7 % par *Holcim-Lafarge* (15 %) et *Savannah Cement* (15 %). **Le fer et l'acier sont principalement importés de Chine, du Japon et d'Inde**, pour un volume qui s'est élevé, en 2021, à 1,7 Mt (-2 % par rapport à 2020) et une valeur de 155,5 Mds KES soit 1,3 Md EUR (+48 %). Quelques entreprises locales de transformation d'acier

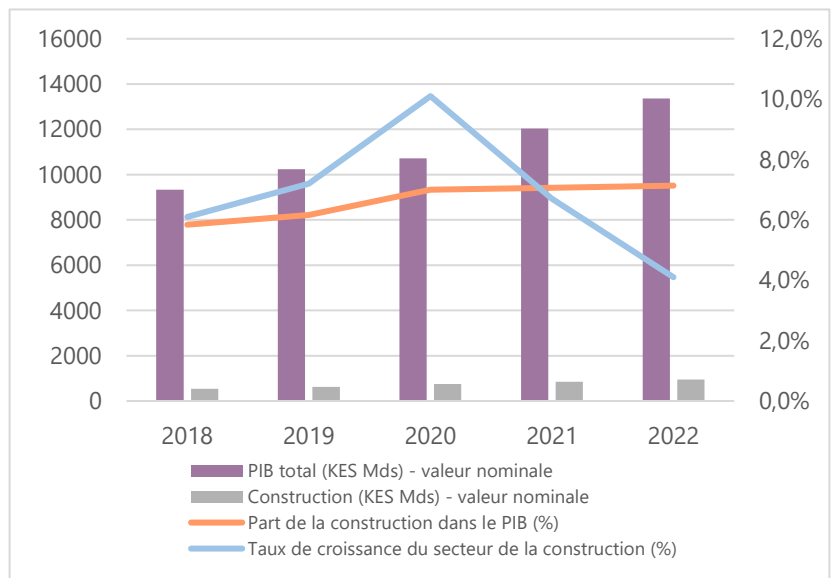


Figure 1 : Evolution du secteur de la construction 2018-2023 (KNBS, 2023)

⁶ [Kenya: Enabling Private-Sector Participation in Infrastructure and Social Services \(worldbank.org\)](https://www.worldbank.org/) Le réseau routier existant du Kenya, qui s'étend sur 178 000 kilomètres (routes classifiées et non classifiées), n'est bitumé que sur 10% de son réseau.

existent : *Apex Steel*, *Tononoka Steel* ou *Abyssinia Group* ainsi qu'une plus récente usine produisant de l'acier brut inaugurée en 2022 par *Devki* (500 kt de capacité, comté de Kwale)

Le secteur est affecté par une forte augmentation des coûts de construction : + 16,4 % entre décembre 2019 et le troisième trimestre 2023⁷. Cette hausse s'explique notamment par l'augmentation du prix des matériaux : le prix de l'acier a fortement augmenté sur cette période (+ 83,7 %), tandis que le prix d'un sac de ciment (50 kg) a presque doublé localement, à la suite des cours mondiaux de l'énergie. La dépréciation du shilling kényan face au dollar a également renchéri les prix locaux à l'import. **Les acteurs du secteur blâment de plus un système de taxation défavorable.** La *2020 Tax Laws* a entraîné la suppression de la réduction de 30 % sur le prix de l'électricité introduite en 2019 pour les entreprises manufacturières, tandis que le *2021 Finance Act* a introduit une taxe d'accise et prélèvements sur certaines matières premières (peintures, etc). La *National Environment Management Authority* (NEMA) a par ailleurs réintroduit, au 1^{er} juin 2022, l'évaluation d'impact environnemental et ses frais associés de traitement et de suivi (0,1 % du coût total du projet), supprimés en 2016 afin de réduire les coûts de construction et favoriser le développement de logements abordables⁸.

Les projets de développement contribuent au dynamisme du secteur de la construction

L'AFD participe au secteur de la construction par le financement de différents projets d'infrastructures.

Dans le secteur routier d'une part, elle soutient la réhabilitation et construction de routes dans les régions arides et semi-arides du nord du Kenya à travers un prêt de 60 MEUR, couplé à une subvention de 30 MEUR de l'UE. D'autre part, dans le développement hydraulique, l'AFD finance, conjointement avec la Banque mondiale, le système d'approvisionnement en eau de Mombasa, les travaux de la phase amont, le barrage de Mwache, sont assurés par l'entreprise chinoise Sinohydro, tandis que les appels d'offres pour la station de traitement et canalisations sont encore à venir. La Banque Africaine de Développement (par exemple autoroute Kenol-Sagana-Marua), l'UE (Mombasa-Mariakani), la JICA (contournement Sud-Ouest de Mombasa) ou la Banque Mondiale (corridor vers le Sud-Soudan) soutiennent également la réhabilitation ou construction d'axes routiers. De nombreux projets de construction d'infrastructures, notamment routières et hydrauliques, sont également envisagés selon un format PPP mais leurs concrétisations se heurte souvent aux manques de capacités des autorités publiques et aux contraintes de financements

Des développements prometteurs mais encore balbutiants en matière de construction durable

A l'échelle globale, le secteur de la construction et de l'opération des bâtiments représente en effet 33,6 % des émissions de CO2 annuelles et 36,0 % de la demande énergétique. Au vu des coûts élevés de la rénovation des infrastructures dans les pays industrialisés, l'intégration en amont de concepts de construction durable au Kenya permettrait d'éviter la reproduction d'un modèle de développement peu durable.

Le Kenya (principalement sa capitale Nairobi) est devenu en quelques années le second marché pour le bâtiment vert en Afrique, après l'Afrique du Sud. Selon l'association *Kenya Green Building Society* (KGBS), acteur local majeur du secteur de la construction durable, plus d'une cinquantaine de projets visent ou ont obtenu une certification au Kenya (contre 25 début 2021).

Adopté en 1969, le cadre réglementaire pour les matériaux de construction (*Building Code*), était jusqu'en avril 2022, largement inadapté, n'intégrant pas les nouvelles technologies de construction, freinant leur adoption sur le marché kényan. En 2012, le ministère du logement a proposé une revue totale du code de la construction afin de le rendre plus dynamique, à même de s'adapter à de nouvelles techniques. Ce nouveau code, adopté en avril 2022, inclut les standards européens de l'Eurocode, promeut l'efficacité énergétique, exige la prise en compte de stratégies de conception passives (méthodes de refroidissement naturelles, dispositifs de protection solaire, utilisation de l'éclairage naturel, orientation appropriée, matériaux de construction locaux) et des énergies renouvelables.

⁷ Kenya National Bureau of Statistics, 2023. *Construction input price indices for the third quarter of 2023*.

⁸ Selon la définition d'ONU-Habitat, le prix moyen d'un logement abordable (à l'achat) ne doit pas dépasser 3 fois le revenu annuel du ménage et être inférieur à 25 % du revenu mensuel net du ménage pour une location.

Un marché dominé par les entreprises chinoises qui concurrencent les constructeurs locaux, et des entreprises françaises encore peu positionnées malgré de réelles opportunités

Si un certain nombre d'entreprises de construction et d'ingénierie civile locales sont actives au Kenya⁹, elles ont été progressivement concurrencées par des entreprises chinoises, telles que China Road and Bridge, China Wu Yi, China Jiangxi International, China State Construction Engineering Corporation, Sinohydro qui ont remporté de nombreux contrats de construction d'immeubles (commerciaux et résidentiels) ou de projets d'infrastructures. Les entreprises chinoises se positionnent par ailleurs sur l'ensemble de la chaîne de valeur : fourniture de matière premières¹⁰, conception, construction, peinture, électrification... concurrençant également des entreprises, notamment françaises, sur le segment de la conception. Plusieurs entreprises françaises ont en effet une présence au Kenya depuis quelques années et sont actives en matière de supervision, ou pour les études de conception (Egis, Seureca, Ingerop par exemple).

Les entreprises françaises commencent à investir le Kenya, en particulier sur le segment du bâtiment durable et de la fourniture d'équipements. Saint-Gobain a ouvert en 2014 des bureaux à Nairobi, et déploie ses différentes solutions dans le domaine de l'isolation au bruit et d'optimisation acoustique, de l'efficacité énergétique des bâtiments, de qualité de l'air en intérieur, et a récemment fait l'acquisition d'une usine pour la production de plâtre. Pour la fourniture des équipements domotique et électriques, des entreprises telles que Schneider Electric, qui possède un bureau à Nairobi, se positionnent également. Le développement de plusieurs complexes résidentiels de luxe dans le grand Nairobi représente des opportunités pour l'offre française, sur les segments de l'éclairage haut de gamme par exemple (GHM-Eclatec, Ragni), ou la fourniture de solutions d'énergie renouvelable (Engie Energy Access, TotalEnergies, CMR Group). Le segment du logement abordable reste peu porteur pour l'offre française en raison de la concurrence à bas coût, locale ou étrangère (chinoise notamment).

9 Epc Builders, Seyanis Brothers & Company, Intex Construction, Landmark Holdings, H Young & Co. (E.A.) Ltd

10 L'entreprise China Wu Yi, a par exemple construit une usine de fabrication de matériaux de construction à Nairobi pour ses besoins et la vente au marché local.

Communauté d'Afrique de l'Est – Ouganda

Par le SE de Kampala



Le secteur de la construction est en pleine expansion

Le développement de l'industrie pétrolière est un facteur de croissance important de la construction en Ouganda, entraînant dans son sillage un besoin accru d'infrastructures de base (construction de routes, de ponts, de barrages, de centrales électriques et d'autres installations publiques). La demande de nouveaux logements en lien avec la forte pression démographique (+3% par an) est également très forte. Si le secteur de la construction est dominé par quelques acteurs privés installés depuis des décennies, à l'origine de la réalisation d'ouvrages significatifs -avec très peu de considérations environnementales- les grands chantiers sont confiés à l'expertise internationale, en particulier chinoise avec l'appui des bailleurs. L'accès aux intrants est à géométrie variable mais bénéficie actuellement d'une relative stabilité des prix.

Le développement d'un complexe industriel pétrolier entraîne dans son sillage une réorientation des travaux de construction dans la zone Nord-Ouest du pays

Le secteur de la construction représente moins de 7% du PIB mais affiche des performances de croissance supérieures à la moyenne nationale (+8% pour l'année fiscale 2022/23 par rapport à l'année précédente) tirées par les investissements en cours dans l'extraction pétrolière, entraînant dans leur sillage une demande croissante en infrastructure de base (routes, ouvrages de franchissements). En revanche, sur une population active dont la taille est estimée à 10 M de personnes, le secteur n'en emploie que 2% avec une part prépondérante d'hommes avec peu, voire pas de qualifications.

Le projet industrialo-pétrolier du gouvernement ougandais est actuellement en phase de préparation. Il conjugue extraction dans le sous-sol du lac Albert¹¹, transport du pétrole brut par l'oléoduc d'Afrique de l'Est (1445 km passant principalement par la Tanzanie), et des développements industriels, notamment en matière de raffinage. Pour faciliter l'accès à ce complexe, de nouvelles routes, un nouvel aéroport et des unités de production électrique ont été ou sont en cours de construction.

En zone urbaine, la construction de bâtiments est également dynamique (+6% sur la dernière année fiscale) avec 64,5% des chantiers octroyés en 2022 en faveur d'unité à usage résidentiel et 24% à usage commercial (le solde étant constitué de structure à usage mixte ou institutionnel). Pour autant, le besoin en logements nouveaux, estimé à 300 000 par an, est deux fois à trois supérieurs aux livraisons annuelles créant des tensions sur le marché de l'immobilier en lien avec la transition urbaine en cours et la pression démographique (+3% par an, près de 5% par an de croissance urbaine).

Cette dynamique est appelée à se poursuivre avec **l'ambition des pouvoirs publics de développer les villes secondaires à moyen terme** qui entrainera la construction de nouvelles infrastructures en y associant des objectifs en matière de développement durable, encore trop peu pris en compte dans les projets en cours. Par ailleurs, le gouvernement a identifié des projets prioritaires dans le cadre du plan d'investissement publics 2021/24 consultable en ligne¹² dont le développement d'une autoroute entre Jinja et Kampala via un montage en PPP avec l'appui des bailleurs internationaux.

Un marché oligopolistique dominé par une expertise étrangère, le plus souvent asiatique

Les grands développements publics et privés sont confiés à des groupes privés établis depuis de nombreuses années sur le marché ougandais. Dans le secteur du bâtiment, les groupes les plus actifs appartiennent à des familles d'origine indiennes. Les plus connus sont SBI International Holdings filiale des sociétés israéliennes Shikun et Binui, Roko Construction Limited, Seyani Brothers & Co, Krishna Construction, Raghwani Construction. En revanche, la construction des grands ouvrages -routiers et énergétiques- sont confiés principalement à des entreprises chinoises. La Chine a par exemple fortement investi dans le secteur électrique comme en la méga-centrale électrique de Karuma (600 MW). Le coût du projet de 1,7 Md fait l'objet d'un financement de l'Exim Bank of China à hauteur de 85% (le solde de 15% étant financé par le gouvernement

¹¹ Deux projets concrétisent ce développement, Tilenga au centre et Kingfisher au Sud-est du lac

¹² [Public Investment Plan Multiple \(finance.go.ug\)](https://finance.go.ug/public-investment-plan-multiple)

ougandais) et la construction a été confié à Sinohydro. CCCC est pour sa part à l'origine de la construction de milliers de kilomètres de route dont l'unique tronçon autoroutier du pays entre Entebbe et Kampala.

Les entreprises françaises sont également actives dans le secteur de la construction. La filiale britannique de Colas en lien avec SBI International citée précédemment est en charge de la construction du nouvel aéroport de Hoima situé à proximité du complexe pétrolier du lac Albert (ce projet aéroportuaire accompli à 92%, d'une valeur de 300 MUSD, bénéficie d'un financement d'UK Export Finance de la Standard Chartered Bank). Sogea Satom intervient principalement dans le secteur de la production/distribution de l'eau avec l'appui des bailleurs (notamment AFD).

L'approvisionnement en matériaux de construction reste tributaire des importations

Bien que l'indice des prix à la construction soit depuis un an orienté vers une stabilisation (+2% en variation annuelle en septembre dernier contre +9,1% en sept 2022¹³), le marché des intrants de la construction est tributaire des importations malgré l'ajout récent de capacités industrielles et des réserves significatives sous exploitées (les réserves prouvées de minerais en fer sont estimées à plus de 500 MT, industrie locale de la métallurgie fonctionnant à 50 % des capacités). **L'Ouganda est ainsi importateur net de fer et d'acier** à hauteur de **510 MUSD** en 2022, s'approvisionnant majoritairement de **Chine** (27%), du **Japon** (22%) et du **Kenya** (16%). Ses capacités lui ont cependant permis d'exporter à hauteur de 100 MUSD dans les pays périphériques (dont 35% au **Soudan du Sud**).

L'industrie de l'acier est composée d'une quinzaine d'acteurs, Thembo Steel Uganda Limited est le premier producteur de minerai de fer en Ouganda avec une capacité de production estimée à plus de 1,5 MT, possédant à Iganga (Est du pays), la plus grande fonderie d'Afrique de l'Est inaugurée en 2022

Dans le secteur du ciment, l'Ouganda connaît en revanche une situation de surcapacité avec une capacité de production estimée à plus de 6 MT de tonnes alors que la demande n'excède pas 2,5 MT par an. Cependant la perspective de nouvelles constructions et les possibilités d'exportation au sein de la région laissent entrevoir des perspectives positives en lien avec des mouvements récents de fusion-acquisition. Fin novembre, dans le cadre d'une stratégie de recentrage de ses activités, la filiale Kenyane (Bamburi cement) du cimentier suisse Holcim a cédé sa filiale ougandaise Hima Cement au conglomérat Sarrai Group pour un montant de 120 MUSD. Cette filiale ougandaise appartenait au groupe Lafarge devenu propriété d'Holcim en 2015.

Le secteur de la construction en Ouganda est dynamique mais intègre encore trop peu l'innovation et les considérations environnementales. La clémence du climat explique en partie ce retard mais la récurrence d'évènements climatiques¹⁴ et la hausse des températures affectent de plus en plus l'intégrité d'infrastructures très peu résilientes, suscitant une réflexion croissante au sein de l'appareil politique et des bailleurs sur les mesures à prendre pour atténuer les risques climatiques.

¹³ [10_2023CIPI_SEPTEMBER_2023_PRESS_RELEASE.pdf \(ubos.org\)](#)

¹⁴ En effet, la variabilité croissante de la pluviométrie se matérialise de plus en plus par des pluies abondantes avec des inondations, des glissements de terrain/coulées de boue

Communauté d'Afrique de l'Est – Rwanda

Par l'Ambassade de France au Rwanda



Le secteur du BTP au Rwanda

Le secteur du BTP et de la construction représente une part importante du PIB et des emplois au Rwanda. Pilier de la stratégie du pays, le développement des infrastructures représentent une part importante de la vie économique du pays. Les projets d'envergure se multiplient au risque d'une surchauffe et surtout d'un endettement étatique important alors que la croissance démographique et la densification extrême interroge sur les capacités du pays à faire face à une crise du logement. Le Rwanda est par ailleurs particulièrement dépendant de ses importations tandis que les travailleurs du secteur demeurent peu formés.

La construction, secteur clé pour l'économie rwandaise

Au cœur de la stratégie rwandaise, le développement des infrastructures et donc du secteur de **la construction continue d'être un secteur majeur de l'économie rwandaise représentant 7,6% du PIB en 2022**. En constante augmentation depuis 15 ans, le poids du secteur de la construction représente désormais 810 millions d'euros soit environ un tiers du secteur de l'industrie. **Le secteur est également l'un des plus gros pourvoyeurs d'emplois avec 12,6% des salariés du pays.**

Ce poids important du secteur dans l'économie rwandaise s'explique par les besoins réels d'infrastructures notamment de logements dans un contexte de pression démographique et de densification du pays, d'accès à l'eau et l'énergie, d'infrastructures de transport mais également pour construire les projets d'envergure du gouvernement rwandais dans le cadre de sa vision 2050.

Le gouvernement rwandais a fait du développement des infrastructures l'un de ses six piliers de sa vision 2020. S'agissant du secteur routier, le Rwanda dispose de 12 000 km de routes dont près de 45% sont revêtus et 1606 km soit 13,3% sont bitumés.

Néanmoins, le Rwanda reste très dépendant de ses importations en matériaux de construction notamment de fer et d'acier. Le montant des importations s'est élevé à 142 MUSD en 2022 essentiellement de Chine (60%) et dans une moindre mesure de ses voisins Kényans (15%) et Tanzanien (7%). A noter cependant que le Rwanda réexporte environ la moitié (71 MUSD) de la valeur de ses importations de fer et d'acier vers la Zambie (63% de l'export) et la RDC (36%). **Conscient de sa dépendance sur les matériaux de construction, le Rwanda a entrepris une politique d'attraction des investisseurs pour produire localement.** Dans le domaine de l'acier, plusieurs entreprises transforment des matériaux de construction localement comme *MasterSteel* (240 000 tonnes/années), *SteelRwa* ou *Simaco*. Dans le domaine du ciment, quatre sociétés majeures sont actives dans la production : *Cimerwa* (Kenya), *PrimeCement* (Angola), *Anjia* (Chine) et *ARM* (Kenya). Le dernier arrivé sur le marché, le chinois *Anjia*, a annoncé en 2023 un investissement de 100 MUSD pour produire 1 million de tonnes de ciment annuellement. La demande actuelle de ciment au Rwanda s'élève à 950 000 tonnes annuelles dont 480 000 sont actuellement produites localement.

Le Rwanda travaille par ailleurs à réduire son empreinte écologique en travaillant sur des alternatives aux matériaux traditionnels en lançant des initiatives notamment dans le bambou en partenariat avec ENABEL et Racines de France. Le pays pourrait également démarrer un programme de récompense pour les bâtiments verts dans le pays sans que les contours aient été pour l'instant définis.

Le gouvernement rwandais finance ses infrastructures sur le budget de l'Etat ce qui pèse sur sa dette

Dans son rapport de 2021, la *Banque Mondiale* alertait sur la trajectoire de la dette rwandaise compte tenu de des investissements massifs du gouvernement dans les infrastructures. En effet, en 2019, **le Rwanda a consacré 13% de son PIB en investissement public**. Ce montant plaçait le Rwanda en troisième position au niveau mondial. La politique économique dirigiste du Rwanda explique cette particularité. En effet, celle-ci lui a permis d'avancer rapidement sur ses principaux projets comme le *Kigali Convention Center*, la *Kigali Arena* ou le *Stade Amaohoro* qu'elle finance et détient. Néanmoins, cette politique ne semble plus être tenable dans un contexte de dette et de resserrement fiscal. La *Banque Mondiale* indique dans son rapport que si les besoins et les

financements en infrastructures demeurent essentiels, il convient désormais au gouvernement d'attirer de l'investissement privé.

Le Rwanda a fondé son développement sur l'essor d'entreprises publiques ou parapubliques incitées à développer des projets d'infrastructures rentables ou non. Ainsi, les principales entreprises du domaine de la construction sont rattachées de près ou de loin à l'Etat, le groupe *Horizon* est détenu par le gouvernement rwandais, *Ultimate Developers* est une société du RSSB (fonds de pension du Rwanda) et *NPD* appartient à la galaxie *Chrystal Ventures* détenue par le *FPR*, le parti au pouvoir.

Outre l'Etat Rwandais, **les bailleurs internationaux demeurent clés dans le développement des infrastructures** notamment sur les routes (Banque Mondiale), l'eau et l'assainissement (BAD), l'énergie (KfW, UE). L'Union Européenne prévoit également la construction d'un marché de gros à Kigali. *L'Agence Française de Développement* (AFD) est active au Rwanda dans la réhabilitation de quartiers précaires de Kigali et surtout dans la réhabilitation de l'hôpital de Musanze, deuxième ville du pays.

Le pays fait face à un besoin important et urgent en matière de logement

Pays le plus densément peuplé du continent, le Rwanda a une démographie encore rapide avec une population estimée en 2050 à 22 millions d'habitants contre 13,5 millions en 2022. Cet essor démographique pose la question de l'accès au logement. Pour répondre aux besoins en la matière, **le pays devrait construire 150 000 unités par an pour atteindre les 5,5 millions de logements nécessaires pour faire face à cet enjeu.** Les sociétés françaises *Girinzu* et *Imara Properties* font partie des sociétés travaillant sur la question du logement abordable mais les initiatives restent insuffisantes pour répondre au défi posé par cette démographie.

De plus, le secteur pâtit d'un manque de formation criant. Les travailleurs ne sont souvent peu voire pas formés ce qui a un impact très fort sur la productivité des entreprises du secteur. Afin de pallier ce problème le Rwanda travaille sur les sujets de formation pour permettre à d'avantages de rwandais de se former dans les métiers du bâtiment (maçonnerie, plomberie, électricité etc..).

Des acteurs internationaux marqués par la forte présence des entreprises turques et une faible présence chinoise

Alors que le pays fait face à un besoin urgent en matière de logements, **celui-ci continue de développer des projets d'envergure mobilisant les acteurs locaux mais également internationaux.** C'est le cas surtout de la société portugaise *Mota Engil* particulièrement présente dans le projet de nouvel aéroport de Kigali, financé par le Qatar et sur les infrastructures routières. La société turque *Summa* est, elle, fortement présente dans les infrastructures plus complexes (stades sportifs, convention center, immeuble du Niss...). **Les entreprises chinoises sont également présentes mais en nombre plus faibles que dans les pays voisins du Rwanda. Ces dernières interviennent surtout sur les infrastructures routières souvent dans le cadre de projets financés par la Banque Mondiale.** Enfin, les entreprises françaises dans le domaine de la construction sont également présentes au Rwanda : 3 bureaux d'études (*Egis*, *Artelia* et *Rincent BTP*), 3 constructeurs (*Imara Properties*, *Girinzu* et *Sogea Atom*), 1 promoteur (*Groupe Duval* qui développe le projet de centre commercial *Inzovu Mall* au cœur de la capital rwandaise) et 1 fournisseur d'équipement (*Tractafric* – distributeur des engins de chantier *Caterpillar* et *Manitou*). **Le secteur de la construction constitue le principal secteur d'activité des entreprises françaises (un quart de la quarantaine d'entreprises françaises dans le pays) au Rwanda devant l'énergie et la logistique, deux secteurs également indirectement liés à la construction.**

Communauté d'Afrique de l'Est – Soudan du Sud

Par le SE de Kampala



Le secteur du BTP au Soudan du Sud

Le secteur du BTP au Soudan du Sud est faible et peine à répondre à un besoin important de construction, d'un pays très pauvre en infrastructures. Son développement se heurte à une économie précaire et très liée à l'industrie du pétrole dont la production a fortement reculé après l'indépendance du pays. A cela s'ajoute un coût élevé des chantiers résultant de la dépendance de l'importation des matériaux de construction et des coûts logistiques. La Chine domine le secteur de la construction, comme principal bailleur de fonds notamment pour des grands projets d'infrastructures (aéroport, routes, ponts, etc.) confiés à ses entreprises. Le pays compte néanmoins quelques entreprises privées locales dans la construction de bâtiments.

Un secteur ralenti par une conjoncture économique défavorable alors que les besoins sont immenses

A son indépendance le Soudan du Sud souffrait d'un déficit considérable en infrastructure. La relance de la construction du pays se fait lentement compte tenu d'une situation économique toujours fragile. Ravagé par une guerre civile (2013 – 2016), le pays a traversé une série de crises provoquées surtout par les inondations et le COVID, alors que sa production pétrolière, principale ressource économique, a été en constante dégradation. Le besoin est donc toujours fort pour la construction/réhabilitation de routes, aéroports, centrales électriques, réseaux électriques et d'eau, hôpitaux, écoles, bâtiments publics et particuliers.

A l'exception d'une petite production de fer, le Soudan du Sud compte sur l'importation pour assurer ses besoins en matériaux. En 2021, les importations de ciment ont compté pour plus de 5 MUSD, fournies majoritairement par le Kenya, le Japon et les EAU. Le prix de la vente de ciment à Juba s'élève à 400 USD la tonne mais est bien supérieur dans les autres régions en raison du coût élevé du transport.

Le gouvernement accorde une priorité majeure à la construction d'infrastructure aéroportuaire et pétrolière ainsi qu'au projets de routes et de ponts. Parmi les grands projets en cours, dans le domaine routier : le projet de la route Juba - Nimule (192 km) devrait être achevé en 2024 avec un coût de 1,5 Mds USD. Un autre projet majeur, la route Juba – Bor – Malakal (200 Km), à un coût de 2 Mds USD, dont le secteur Juba-Bor a été inauguré en janvier 2023, devrait être achevé en 2025. Dans le secteur pétrolier, deux chantiers importants sont en cours : la construction d'une raffinerie « Unity State Refinery », mise en place par le groupe russe « SAFINAT », avec une mise en exploitation prévue pour 2026 avec une capacité de 100.000 barils/jour ; et le nouveau siège de la « Nile Petroleum » construit par le groupe chinois « Zhonghoa Overseas » pour une surface de plancher de 100.000 m². Dans le secteur aéroportuaire, le gouvernement a lancé la réhabilitation de l'aéroport de Juba, mise en place par deux sociétés chinoises : « China Harbour Engineering Company », pour une nouvelle tour de contrôle, et « China's Communications Construction Company » pour la construction d'un nouveau terminal.

La Chine est le premier créancier dans la construction

La Chine est très active dans le financement des projets de construction à travers la « China Export-Import Bank ». Celle-ci a octroyé deux prêts au Soudan du Sud, l'un de 158 MUSD en 2014 et l'autre de 249 MUSD en 2018, pour le financement de projets d'infrastructure et de transport, dont l'agrandissement de l'aéroport de Juba cité précédemment.

En début 2023, le Soudan du Sud a plusieurs entreprises chinoises spécialisées notamment dans la construction de routes, de ponts, d'aéroports et de bâtiments. Une des plus grandes parmi celles-ci est la « Shandong Hi-Speed Group Company Ltd » (SDHS) active dans la construction de routes. Il existe quelques entreprises locales privées de construction qui sont plus présentes dans la construction de bâtiments comme

“CMC Bricks, Engineering & Construction Co. Ltd”, « JMC Construction and Trading Company » et « Leen Construction ».

Communauté d'Afrique de l'Est – Tanzanie

Par le SE de Dar es Salam



Le secteur de la construction en Tanzanie

La Tanzanie, un pays aux paysages riches et aux centres urbains en plein essor, connaît une ère de croissance sans précédent du secteur de la construction. Alors que le pays poursuit son essor économique, le secteur de la construction est devenu un secteur clé de l'économie tanzanienne, contribuant à 13,1% du PIB en 2021. Malgré la récente hausse des prix de l'énergie et des matériaux, le secteur maintient son dynamisme et sa croissance. Les bailleurs de fonds participent historiquement au financement des infrastructures et contribuent à dynamiser le secteur de la construction. Les entreprises chinoises dominent le marché, concurrençant fortement les entreprises locales et étrangères.

Le secteur de la construction est devenu un acteur clé, moteur du développement des infrastructures

Au cours des dix dernières années, le secteur de la construction en Tanzanie a connu une croissance remarquable, contribuant de manière significative au PIB national. Avec un taux de croissance annuel moyen de 7%, le secteur est devenu un pôle d'attraction pour les investissements locaux et internationaux. L'urbanisation rapide, à un taux annuel de 4,5 %, a entraîné une demande accrue d'infrastructures modernes. L'augmentation de la population urbaine a nécessité l'expansion des logements, des espaces commerciaux et l'amélioration des équipements publics. **Le secteur de la construction, représentait ainsi 13,1 % du PIB tanzanien en 2021, un pourcentage au-dessus de la moyenne régionale.**

Dans un contexte de stabilisation politique et économique, de nombreux grands projets, initiés pour la plupart par le prédécesseur de l'actuelle présidente Samia S Hassan, reviennent sur le devant de la scène en Tanzanie. Ces projets se concentrent principalement dans la construction d'infrastructures, notamment dans les secteurs ferroviaire, routier, portuaire, aéroportuaire et énergétique. Dans sa stratégie de développement, d'une manière générale, les infrastructures de base et les infrastructures de transport et la construction de barrages hydrauliques en particulier ont été retenues par la Tanzanie comme l'un des piliers de son développement en raison de leurs effets multiplicateurs. Les investissements dans les infrastructures de transport ont ainsi dépassé 3,5 Mds USD en 2021. A Zanzibar, le développement sans précédent du tourisme a dopé le secteur de la construction hôtelière et résidentielle, avec un parc immobilier qui ne cesse de croître à mesure que le nombre de touristes augmente et en ligne avec les prévisions très favorables de croissance du secteur.

Sur le marché des matériaux de construction, en 2022, près de 7,5 Mt de ciment ont été produites en Tanzanie, contre 6, 8 Mt en 2021, soit une augmentation de +9,7 %. L'industrie cimentière tanzanienne comprend aujourd'hui six usines intégrées et plusieurs installations de broyage de clinker d'une capacité de production d'environ 11 Mt. Les plus grands producteurs de ciment de Tanzanie sont Portland Cement (Twiga), Tanga Cement (Simba) et Dangote Cement (groupe Nigérian).

Selon la banque mondiale, en Tanzanie, **la demande annuelle d'acier devrait atteindre environ un million de tonnes par an au cours des 5 prochaines années, contre 0,5 million de tonnes consommées en 2022.** Le fer et l'acier sont principalement importés de Chine, du Japon et d'Afrique du sud, pour une valeur de 0,9 Md EUR. Kamal Steel est le premier producteur d'acier en Tanzanie.

Le retour des bailleurs a contribué à redynamiser le secteur, porté notamment par les grands projets d'infrastructures

Le principal secteur d'intervention des bailleurs multilatéraux en Tanzanie est le secteur des transports (26,6%). L'AFD participe au secteur de la construction en finançant divers projets d'infrastructures. L'AFD s'est historiquement concentrée sur le secteur des infrastructures de base (eau, assainissement, énergie, transports) en ligne avec les priorités des plans quinquennaux du gouvernement tanzanien (FYDP II et III).

Les quelques grands projets retenus par le pays comme l'un des piliers de son développement comprennent :

Le projet de construction d'une nouvelle ligne à écartement standard (Standard Gauge Rail - SGR). **Ce nouveau réseau de 2 102 km, entre Dar es Salam, Mwanza et Kigoma, est découpé en 6 tronçons avec différents**

stades d'avancement, dont le budget total est estimé à 10 Mds USD. Au niveau régional, des projets d'extension du SGR tanzanien sont envisagés pour étendre le réseau le long du corridor central et relier Dar es Salaam au Burundi, au Rwanda, à l'Ouganda et à l'est de la République démocratique du Congo (RDC).

Le projet de construction de Bus Rapid Transit (BRT), **ce projet est activé en six phases qui couvriront l'ensemble de la ville. Le projet se déroule en plusieurs phases, à différents stades d'avancement. La première phase opérationnelle depuis 2016.** La phase 2, financée par la BAD (159 MUSD) est en cours de construction (90% d'avancement) pour une entrée en opération en 2024. La phase 3 (23,6 km) financée par la Banque Mondiale (148 MUSD) est en cours de construction et devrait être finalisée en 2025. La Banque mondiale a également accordé 98 MUSD pour la mise en œuvre de la quatrième phase tandis que la phase 5 sera financée par l'AFD à hauteur de 192 MUSD.

Le projet de centrale hydroélectrique de Julius Nyerere (JNHPP 2,115 MW) ; achevé à 90 % en octobre 2023, ce projet mis en œuvre par les entreprises Égyptiennes Elsewedy Electric Co S.A.E. et Arab Contractors (AC), pour plus de 3 Mds USD, verra la capacité installée de la Tanzanie passer de 1 600 MW actuellement à environ 3 700 MW.

Un marché dominé par les entreprises chinoises qui concurrencent les fabricants locaux, les entreprises françaises sont encore peu positionnées

Il existe un nombre croissant d'entreprises locales de construction et de génie civil opérant en Tanzanie, qui concurrencent progressivement les entreprises chinoises, telles que China National Building Material (CNBM), China Road and Bridge, China Jiangxi International, China State Construction Engineering Corporation, Sinohydro qui a remporté de nombreux contrats pour la construction de bâtiments (commerciaux et résidentiels) ou de projets d'infrastructures. **Très peu d'entreprises françaises se positionnent sur ce marché.** Les entreprises chinoises se positionnent également sur l'ensemble de la chaîne de valeur, approvisionnement en matières premières, conception, construction, électrification...

Certaines entreprises françaises commencent à investir en Tanzanie, en particulier sur le segment du bâtiment durable et de la fourniture d'équipements. Saint-Gobain a ouvert en 2017 un bureau en Tanzanie, déploie ses différentes solutions de matériaux d'isolation économes en énergie aux systèmes de construction durables et innovants et possède également une usine locale.

Pour la fourniture de matériel électrique, des entreprises comme Schneider Electric, qui possède un bureau dans le pays, se positionnent également. Le développement de plusieurs complexes résidentiels et commerciaux dans le pays représente des opportunités pour l'offre française, dans les segments de la fourniture de solutions d'énergies renouvelables. Le segment du logement abordable reste peu prometteur pour l'offre française en raison de la concurrence du low-cost, local ou étranger, chinois notamment.

Indicateurs régionaux : Communauté d'Afrique de l'Est

Indicateurs Pays	Burundi	Kenya	Ouganda	Rwanda	Sud Soudan	Tanzanie
Population (M hab.) BM 2022	12,9	54,0	47,2	13,8	10,9	65,5
Croissance démographique (%) BM 2022	2,7	1,9	3,0	2,3	1,5	3,0
Doing Business (classement) 2020	166	56	116	38	185	141
Rang Indice de corruption - Transparency international 2022	171	123	142	54	178	94
Macroéconomie						
PIB (Mds USD) FMI 2023	3,2	112,7	52,4	13,9	6,3	84,0
PIB par habitant (USD) FMI 2023	246	2 188	1 163	1 032	417	1 327
Croissance du PIB réel (%) FMI 2023	3,3	5,0	4,6	6,2	3,5	5,2
Taux d'inflation moyen annuel (%) FMI 2023	20,1	7,7	5,8	14,5	16,3	4,0
Finances Publiques						
Solde budgétaire, dons compris (%PIB) FMI 2023	-5,0	-4,7	-4,2	-5,0	8,4	-3,3
Dette publique (%PIB) FMI 2023	72,7	70,2	48,3	63,3	60,4	42,6
Dette publique extérieure (%PIB) FMI - REO 2023	27,6	33,5	28,9	55,7	-	26,3
Echanges						
Balance des biens (%PIB) CNUCED 2022	-32,0	-12,4	-10,3	-10,5	-6,1	-8,8
<i>Exportation française vers (MEUR) Douanes françaises 2022</i>	9,6	174,5	59,7	32,2	3,6	71,3
<i>Importation française depuis (MEUR) Douanes françaises 2022</i>	1,5	142,7	24,8	6,2	0,2	35,8
Balance courante (%PIB) FMI 2023	-18,7	-4,9	-7,1	-12,7	2,3	-5,2
Transferts de la diaspora (%PIB) BM 2022	1,6	3,6	2,5	3,6	1,3	0,8
Réserves de change (mois d'import) FMI - REO 2023	2,2	3,0	3,4	3,7	0,5	3,8
Développement						
IDH BM 2021	0,43	0,58	0,53	0,53	0,39	0,55
Espérance de vie à la naissance BM 2021	61,7	61,4	62,7	66,1	55,0	66,2
Taux de pauvreté (<1,90 USD/jours, %) BM*	65,1	29,4	42,2	52,0	67,3	44,9
Emissions de CO ² par habitant (kg) BM 2020	58	374	128	105	164	234
Notation Dette Souveraine						
S&P	-	B	B	B+	-	-
Moody's	-	B3	B2	B2	-	B2
Fitch	-	B	B+	B+	-	B+
Politique Monétaire						
Taux directeur*	-	12,50	9,50	7,50	-	5,00

*Dernière donnée disponible

Corne de l'Afrique – Djibouti Par le SE d'Addis-Abeba



Le secteur du BTP à Djibouti

Porté par l'expansion économique et les grands projets d'infrastructures nationaux, le secteur de la construction a connu une croissance non négligeable sur la dernière décennie et contribue à hauteur de 5,8 % du PIB en 2022. Les ambitions de diversification de l'économie ainsi que les importants besoins en infrastructures générés par l'urbanisation croissante promettent de donner au secteur du BTP un rôle moteur dans l'économie djiboutienne ; le gouvernement ambitionne de porter la part du secteur dans le PIB à 16% d'ici 2035. Le coût élevé des intrants ainsi que le déficit de capital humain pénalisent les entreprises locales, en premier lieu, qui peinent à maintenir leur compétitivité face à la concurrence, chinoise notamment.

Un secteur dynamisé par les dépenses publiques mais confronté à un coût des intrants élevé

Le secteur du BTP constitue la principale activité industrielle de Djibouti mais ne représente qu'une part relativement limitée du PIB, le tertiaire et notamment le portuaire restant le pilier de l'économie. Le PIB du secteur de la construction a doublé entre 2013 et 2020 passant de 17,4 M FDJ à 33,05 M FDJ. Sa part dans le PIB a, elle, connu une augmentation plus mesurée au cours de la même période, de 4,8 % du PIB en 2013 à 5,8 % en 2020¹⁵. **Le développement du secteur a été porté par l'avènement des grands projets d'infrastructures nationaux** visant à exploiter la rente géographique du pays tel que visé dans la stratégie nationale de long terme "Vision 2035" qui ambitionne de positionner Djibouti comme principal hub commercial et logistique régional. Dans cette stratégie, le secteur du BTP est identifié comme un moteur de croissance et de diversification pour l'économie djiboutienne dont la part dans le PIB doit être portée à 16% à l'horizon 2035.

Djibouti est dépendant des importations de fer et d'acier¹⁶, matériaux indispensables au secteur. Le montant des importations s'est élevé à 452,3 MUSD en 2022, provenant essentiellement de la Chine (71,9%) et de la Turquie (13,6%). **Il existe une production locale de ciment issue de deux unités de production :** la cimenterie publique d'Ali-Sabieh mise en route en 2013 (capacité annuelle de 240 000 t ; extension en cours) et la cimenterie développée par Nael Cement Products, filiale du groupe émirien Nael General Contracting, et inaugurée en 2013 (capacité annuelle de 220 000 t). Ces deux sites de fabrication fonctionneraient en sous-capacité avec une production agrégée de 190 000 t en 2018¹⁷. **Le secteur est affecté par des coûts de construction importants** sous l'effet combiné (i) de prix élevés des matériaux produits localement (industrie énergivore alors même que le coût de l'électricité est très élevé à Djibouti), (ii) des licences d'importation restrictives et des taxes d'importation sur les matériaux importés imposées par le gouvernement pour valoriser la production locale (introduction dans la loi de finances n° 142/AN/21/8e de 2022 d'une surtaxe de 100 % sur les importations d'acier et de ciment). La tonne de ciment se vendait ainsi à 28 000 FDJ sur le marché djiboutien en 2022, soit 22% de plus qu'au Kenya et 55% de plus qu'au Yémen (Banque Mondiale, 2022).

Un marché segmenté et contraignant qui peine à valoriser les entreprises locales

Les acteurs internationaux dans le secteur de la construction à Djibouti sont visibles sur les grands projets d'infrastructures financés par des pays tiers. Le statut de premier bailleur du pays assure à la Chine et à ses entreprises une forte présence. Parmi les contractants principaux chinois, il est possible de citer : China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC) et China Construction Harbour and Channel Engineering Bureau Group Company Limited (port polyvalent de Doraleh), Baoye Huvei Construction (port de Tadjourah) ; ou encore *China Civil Engineering Construction Corporation* (rail éthio-djiboutien) et Dalian Port Corporation (zone franche internationale de Djibouti).

L'écosystème d'entreprises locales de construction est actif en particulier sur les projets de construction de taille réduite. Plusieurs entreprises de droit local avec un fort ancrage étranger (Dji-Fu Sarl étroitement lié à CCECC ; Cosmezz appartenant au groupe Mezz dirigé par l'italien Sergio Mezzedimi, Hawk International &

¹⁵ Institut National de la Statistique de Djibouti, 2022

¹⁶ L'acier est importé brut et découpé sur place par la société Nael General Contracting notamment.

¹⁷ Oxford Business Group, 2023

Construction Djibouti rattaché au groupe yéménite Hawk) **dominent le marché** et interviennent parfois sur financement bailleur (prestation d'Hawk sur le projet de développement urbain PDUI 2 de l'AFD). **Il est néanmoins constaté une diminution du nombre de PME formelles dans le secteur** en raison du coût élevé des intrants et du manque structurel de compétences professionnelles affectant à la fois la productivité et la qualité de la production et dégradant la compétitivité de ces dernières par rapport aux entreprises internationales. **Par ailleurs, le code des Marchés Publics ne prévoit pas de quotas de sous-traitance pour les PME locales.** En 2019, 974 entreprises étaient enregistrées dans le secteur de la construction et des travaux publics ; en 2021 seules 151 entreprises restaient actives.

Peu d'acteurs français sont actifs sur ce secteur. Le groupe Vinci est implanté à Djibouti sous la forme d'une succursale depuis 2011 et réalise actuellement des projets hydrauliques pour le compte de l'Office National de l'Eau et de l'Assainissement de Djibouti à savoir : (i) la construction d'une deuxième station d'épuration des eaux usées située à Balbala) ; (ii) le doublement de capacité de la station d'épuration de Douda (projet PERRAD financé par l'AFD). Egis assure les études et la supervision des travaux pour le projet PERRAD ainsi que la maîtrise d'ouvrage pour la nouvelle station d'épuration de Balbala. Les entreprises françaises Parlym, Negri et Artelia sont, elles, intervenues sur le projet portuaire et industriel de Damerjog, pour de la construction ou de la revue de travaux, aux côtés du marocain Somagec qui a remporté un contrat pour le développement de la jetée pétrolière et du dépôt pétrolier.

Des besoins importants au regard des ambitions de développement du pays

La volonté structurante du gouvernement de développer le secteur portuaire (complexe industriel de Damerjog), les transports (projet d'un nouvel aéroport près de Damerjog) ainsi que de faire émerger une activité touristique et de moderniser ses infrastructures énergétiques offrent des perspectives d'expansion pour le secteur du BTP.

Le soutien des bailleurs fléché sur des projets d'infrastructures dans différents secteurs est également porteur. S'agissant des infrastructures routières, la Banque Mondiale a approuvé début 2022 un crédit de 70 MUSD visant notamment la réhabilitation et la mise à niveau des tronçons routiers le long du corridor sud Djibouti-Addis Abeba. Djibouti a également bénéficié en 2022 de l'octroi de financements de la Banque Mondiale et de la BAD pour la construction d'une 2ème ligne d'interconnexion électrique avec l'Ethiopie. Plusieurs projets d'infrastructures sont également en développement au niveau de l'AFD : (i) financement d'un nouveau collecteur d'eaux usées à Balbala (10 MEUR délégués par l'UE à l'AFD) ; (ii) construction du nouveau centre d'enfouissement de Djibouti (coût total de 14 MEUR dont 5 MEUR apportés par l'UE et 9 MEUR apportés par l'AFD).

L'inclusivité géographique et sociale des projets d'infrastructures est une préoccupation grandissante des bailleurs et du gouvernement au regard des contrastes de développement au sein du territoire et de la population djiboutienne. En matière de logement particulièrement, Djibouti connaît un déficit important évalué aujourd'hui à 30 000 unités (pour une population de moins d'1 M de personnes). Ce problème devrait s'amplifier au cours des prochaines années et devenir un enjeu majeur pour le développement du pays, en raison notamment de la croissance démographique (1,4 % par an sans prendre en compte la hausse du nombre de migrants et réfugiés s'implantant à Djibouti, pays de passage) et de la croissance urbaine (1,6 % par an) ; deux phénomènes qui devraient impacter en premier lieu Djibouti ville. Le gouvernement se saisit de la problématique du déficit de logements abordables via son programme « Zéro bidonville » lancé en 2018 pour contenir l'expansion des logements précaires et informels. La Banque Mondiale a, elle, lancé un projet visant le développement d'outils financiers adaptés pour faciliter l'accès au logement des ménages à faibles et moyens revenus ainsi que favoriser l'implication du secteur privé dans la construction de logements abordables.

❖ Corne de l'Afrique – Érythrée

Par le SE d'Addis Abeba



Rayonnement restreint du secteur de la construction en Érythrée

Pays où les investissements dans la construction et le BTP sont limités, l'Érythrée dispose de peu d'infrastructures alors que les besoins sont importants. Même si les investissements dans le domaine semblent augmenter en chiffre, le taux de réalisation reste très faible.

Pays éprouvé par la guerre pour l'indépendance obtenue en 1991 et plusieurs conflits depuis, l'Érythrée n'a guère développé le secteur de la construction, limitant la contribution de cette dernière en termes de PIB et en matière d'emplois. Le pays s'est plutôt concentré sur les secteurs agricoles et de services et le secteur industriel, au sein duquel est comptabilisé celui de la construction, se développe très lentement. En 2017, la contribution de ces secteurs s'élevée à 11,7% pour l'agriculture (agriculture, pêche, sylviculture), 29,6% pour l'industrie (mines, industrie manufacturière, énergie, et construction) et 58,7% pour les services (activités gouvernementales, communication, transport, finance et le restant du secteur privé)¹⁸.

Le réseau routier a fait l'objet de rénovations et d'extensions depuis l'indépendance de 1991, passant de 5 000 km à 15 000 km. Concernant l'habitat, la capitale Asmara s'est étendue depuis l'indépendance, avec de nouvelles constructions, notamment des villas, financées par la diaspora érythréenne qui en fait des résidences secondaires. Pour le reste, notamment l'immobilier de bureaux ou à vocation administrative, peu de constructions sont observées. Au fil du temps, même si la construction d'infrastructures essentielles a été limitée, quelques routes, barrages et centres de santé ont été construits. Les micro-barrages d'Adi Keshi et d'Adi Gebru¹⁹ ainsi que de Gala Nafhi et de Serejeka²⁰ inaugurés en 2020 dans la région centrale du pays, sont quelques exemples que l'on peut citer. 124 barrages et micro-barrages existent dans la région avec une capacité cumulée de 74 millions de mètres cubes d'eau. D'autre part, d'après le ministère de l'information, 193 M de Nafka (12,8 M USD) ont été dépensés pour la construction de centres de santé ainsi que la mise en place de la médecine moderne dans la région Sud, entre 1991 et 2021²¹.

Les acteurs principaux du secteur sont en nombre limité : le groupe national *Segen Constructions Company*, qui a notamment construit plusieurs barrages dans les années 2000, occupe une part dominante, complété par l'entreprise italienne *Piccini Group*, *Gedem construction company* et, à l'occasion, par des sociétés chinoises. Les besoins existent pourtant clairement dans les infrastructures, qu'il s'agisse de la construction ou la rénovation des aéroports, moyens de transports, énergie, logement, hôpitaux... Le gouvernement reconnaît ces besoins dans le document *Vision 2030* publié en avril 2020. Le document identifie sept piliers pour prôner le développement d'une économie verte, notamment les infrastructures de première nécessité telles que l'eau et l'assainissement, les logements, l'électricité, les soins de santé... A travers ce document, le gouvernement exprime également sa volonté de privatiser les terrains, de développer des plans directeurs pour les villes ainsi que de construire des villes secondaires afin d'alléger la pression sur Asmara.²² On doit toutefois rappeler que des projets de construction annoncés dans les années 2010 n'ont pas été menés à terme comme par exemple les projets de renforcement des capacités d'accueil touristique de la ville côtière de Massawa avec la création de *Resorts* (Piccini Group) ou bien d'un quartier de logements à Asmara, quasiment à l'arrêt. D'autre part, il est de plus en plus difficile pour les investisseurs étrangers non érythréens de devenir propriétaires en Érythrée, y compris des biens qu'ils construiraient.

Gedem Cement Factory, inaugurée en 2011, a été construite grâce à des prêts préférentiels du gouvernement chinois. L'usine de production, qui est située dans une région à proximité de Massawa, possède

¹⁸ [GDP - composition, by sector of origin - The World Factbook \(cia.gov\)](#)

¹⁹ [Construction of dams in Adi-Keshi and Adi-Gebru – Eritrea Ministry Of Information \(shabait.com\)](#)

²⁰ [Construction of dams in Gala-Nafhi and Serejeka – Eritrea Ministry Of Information \(shabait.com\)](#)

²¹ [Substantial investment for construction of health facilities – Eritrea Ministry Of Information \(shabait.com\)](#)

²² [Eritrea Vision 2030 - Booklet 324.pdf \(eri-platform.org\)](#)

une capacité de production de 20 000 sacs de ciment par jour. D'après le ministère de l'information, les prix du ciment ont diminué considérablement (de 75%) dès le début de la production par l'entreprise en question²³. En ce qui concerne l'industrie du fer et de l'acier, selon *The Observatory of Economic Complexity*, l'Erythrée a importé 6,7 M USD en fer et acier en 2021²⁴.

Pour l'avenir, **le plan de développement économique, annoncé par les autorités pour la fin de l'année**, devrait permettre de préciser, notamment dans le secteur des infrastructures, comment les autorités souhaitent combiner protection de l'indépendance du pays et ouverture des entreprises nationales du secteur aux investisseurs étrangers potentiels. Les autorités érythréennes ont aussi fait savoir leur intérêt à la réhabilitation de bâtiments de la ville d'Asmara, bâtie par les Italiens, parfois surnommée « la petite Rome de l'Afrique » et classée en 2017 au patrimoine mondial de l'Unesco.

²³ [Cement price drops significantly following the commencement of operations by Gedem Cement Factory – Eritrea Ministry Of Information \(shabait.com\)](#)

²⁴ [Iron & steel in Eritrea | The Observatory of Economic Complexity \(oec.world\)](#)

❖ Corne de l’Afrique – Éthiopie

Par le SE d’Addis-Abeba



Un secteur pilier de l’économie, contraint par l’accès difficile aux matériaux de construction

Le secteur de la construction représentait 20,6 % du PIB éthiopien en 2021/2022. Affichant une croissance annuelle moyenne de près de 10 % sur les 5 dernières années, le secteur est depuis 2020 contraint par les pénuries régulières de ciment, et les difficultés d’importation de fer et d’acier, liées à la pénurie de devises. Les ambitions éthiopiennes en matière de développement hydroélectrique ou d’infrastructures de transport, ainsi que les importants besoins de reconstruction au Tigré, devraient soutenir le développement du secteur de la construction dans les prochaines années. Outre la place importante des entreprises de construction locales (Midroc, Sunshine, Afro-Tsion), les entreprises chinoises sont parmi les plus actives, présentes dans tous les secteurs, tandis que la présence des entreprises françaises reste marginale (production de certains matériaux, architectes consultants).

Un secteur de la construction particulièrement dynamique au cours des 10 dernières années mais récemment affecté par les pénuries de ciment

La construction est un des principaux secteurs économiques du pays, représentant 20,6 % du PIB en FY21/22.

Le PIB du secteur de la construction a connu une augmentation constante entre 2013 et 2022 (+ 303 %), passant de 116,6 Mds ETB à 468,4 Mds ETB. Sa part dans le PIB a doublé au cours de la même période, de 10,5 % du PIB en 2013 à 20,1 % en 2019. Il se stabilise depuis aux alentours de 20 % du PIB (voir Figure 1).

Le secteur revêt une dimension sociale importante. La majorité des emplois du secteur sont caractérisés par une forte informalité : près de 65 % des travailleurs dans la construction ne possèdent pas de contrat de travail. Ce taux est plus élevé chez les travailleurs peu qualifiés (78 %) que chez les semi-qualifiés (39 %) ²⁵.

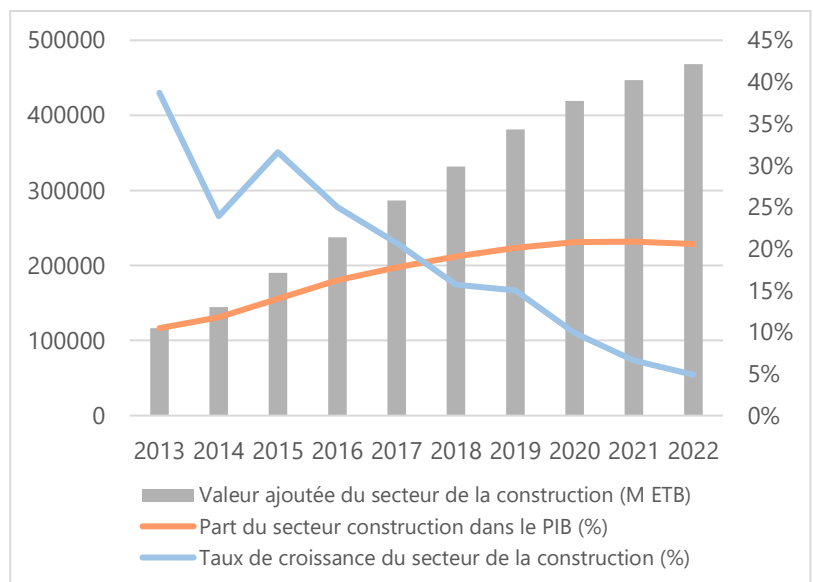


Figure 1 : Evolution du secteur de la construction 2013-2022 (NBE, 2023)

L’Éthiopie est le 7^{ème} producteur de ciment du continent – et le premier de la région AEIO – avec une production qui s’est élevée à 7,7 Mt sur FY20/21. Elle est assurée par 23 usines opérées par 13 entreprises locales et étrangères. L’entreprise nigériane *Dangote Cement Ethiopia* est un des principaux acteurs du marché (environ 30 % de la production) – sa contribution aux recettes fiscales du pays s’élevant à 58 MUSD (1% du total des recettes) – suivie par *Derba Midroc Cement*, *Mugher*, *Messebo*, *Habesha* et *National Cement*. En dépit de capacités installées de 18 Mt, la production reste toutefois inférieure à la demande (gap de 5,5 Mt en FY20/21) à cause d’un accès limité aux pièces détachées des machines de production (liés aux problèmes de devises) et aux coupures d’électricité régulières. Le problème d’accès aux devises propre au secteur est particulièrement aigu, le gouvernement ayant interdit en 2018 l’exportation de ciment pour sanctuariser la production en faveur du marché national, supprimant la capacité des cimentiers à générer de la devise. Suite à la levée du blocage des investissements étrangers dans la production de ciment en 2020, plusieurs projets de construction d’usines de production ont été annoncés. *Lemni National Cement*, co-entreprise entre l’éthiopienne *East African Holding Company* et *West China Cement Limited*, construit actuellement une usine de production de ciment d’une

²⁵ Schaefer, F, and Oya, C. 2019. *Employment patterns and conditions in construction and manufacturing in Ethiopia: a comparative analysis of the road building and light manufacturing sectors*. IDCEA Research Report, SOAS, University of London.

capacité de 10 000 t/jour qui devrait être achevée en mars 2024. Les pénuries restent toutefois très fréquentes et contraignent le développement du secteur, la production ayant subi une diminution de -23 % entre le T1 de FY21/22 et le T1 de FY22/23. Les prix ont ainsi doublé au cours de l'année 2022, contraignant le Ministère du Commerce et de l'Intégration régionale à réguler le prix de sortie d'usine à partir de septembre 2022, augmentant le commerce parallèle de ciment. Le prix maximum de vente a été officiellement fixé à 1200 ETB / 100 kg en janvier 2023 (19,65 €).

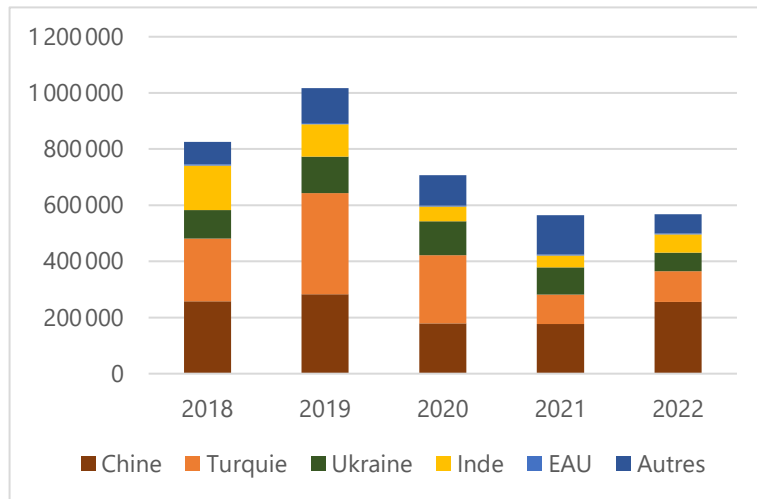


Figure 1 : Montant et provenance des importations de fer et d'acier, en milliers USD (TradeMap, 2023)

Le pays est également dépendant des importations de fer et d'acier indispensables au secteur. Une dizaine d'entreprises de production d'articles en fer ou acier sont implantées en Ethiopie, la plupart importent l'acier et le fer brut pour les transformer en divers sous-produits. Malgré la présence de réserves (en région Amhara notamment) et l'existence d'un plan de développement sectoriel du ministère des Mines, il n'y a pas à l'heure actuelle d'activités d'extraction et d'exploitation du minerai de fer en Ethiopie. Les importations sont en diminution régulière depuis 2019 (- 44 %) faute de devises. La Chine est le premier fournisseur d'acier et de fer en 2022 (45,0 %), suivie par la Turquie (19,1 %) et l'Inde (11,5 %) (voir Figure 2).

Les ambitions éthiopiennes et les forts besoins en infrastructures soutiennent le développement du secteur de la construction

L'Ethiopie entend devenir une puissance électrique régionale par la construction de barrages, dont le plus emblématique est le GERD avec 5,2 GW de capacité à terme. Le gouvernement a par ailleurs annoncé en 2018 le lancement de plusieurs projets en PPP. Si ces ambitions se heurtent pour le moment à de nombreuses difficultés de concrétisation (problème de devises, manque de financement, faible degré d'appropriation des PPP par les autorités), ces projets pourraient à terme dynamiser le secteur de la construction. Par ailleurs, afin de mettre en œuvre son plan de développement du secteur des transports (2020-2030), le gouvernement envisage de mobiliser 3,0 trillions ETB (58 Mds USD) au cours des 10 prochaines années. Ce plan inclut notamment : le développement du rail (*Master rail network development plan*), des transports urbains, d'entrepôts logistiques, aéroports et terminaux. **S'agissant du segment routier, le gouvernement a étendu son réseau de routes, à travers l'*Ethiopia's Road Sector Development Program* notamment, mais les besoins restent importants.** En juin 2020, l'Ethiopie possédait près de 144 000 km de routes, soit 41 % du réseau estimé nécessaire ; l'objectif affiché est de porter ce réseau à 246 000 km en 2030²⁶. Le gouvernement affiche également des ambitions de construction de parcs industriels et de logements. Les besoins de reconstruction au Tigré viendront également soutenir la croissance du secteur de la construction. **Les bailleurs occupent une place importante dans le financement de ces infrastructures et des activités de construction.** Parmi les projets récemment octroyés, il est possible de noter le don de 730 MUSD de l'AID pour construire une route 2*2 voies sur un tronçon du corridor Addis Abeba-Djibouti.

Le secteur du bâtiment est encadré par les quatorze standards du code de construction qui détaillent les normes de construction ainsi que les exigences de fonctionnement, de conception et d'installation. Un conseil de construction supervise le secteur et l'application des standards. Peu de bâtiments en Ethiopie sont conçus et construits en adoptant des concepts de construction écologiques. Seuls trois, situés à Addis-Abeba, ont reçu la certification LEED : le siège de *Horn of Africa Regional Environment Centre*, le projet de nouveau siège social de la Banque Centrale et le bureau du Département d'État des États-Unis.

²⁶ [Ethiopia - Roads, Railways and Logistics \(trade.gov\)](https://trade.gov)

Le secteur reste dominé par les entreprises locales et chinoises

L'écosystème d'entreprises locales de construction est actif (Midroc, Afro-Tsion, Sunshine), en particulier sur les projets de construction de taille réduite. L'entreprise éthiopienne, *Sur Construction*, était en 2019/2020 la première entreprise de construction en Ethiopie et le septième acteur privé en termes de contributions fiscales (66 MUSD). Les autorités éthiopiennes ont introduit en juillet 2021 une directive légalisant les co-entreprises entre les contracteurs locaux et les entreprises internationales dans le secteur de la construction, pour favoriser l'intégration des entreprises locales dans les mégaprojets.

Les acteurs internationaux présents dans le secteur de la construction sont majoritairement chinois. Entre 2014 et 2017, les IDE chinois dans le pays ont doublé, atteignant plus de 2 Mds USD de stocks accumulés. L'Éthiopie est également devenue le plus grand bénéficiaire des activités de construction chinoises en Afrique²⁷. Parmi les contracteurs principaux, il est possible de citer : *China Communications Construction Group* (terminal T2 de l'aéroport de Bole), *China Civil Engineering Construction Corporation* (rail éthio-djiboutien), ainsi que l'indien *Larsen & Toubro*. L'italien *Webuild*, qui réalise les activités de génie civil du GERD, était en FY19/20 le 3^{ème} contributeur du secteur privé aux recettes fiscales du pays (134 MUSD – 2 % des recettes totales). Yapi Merkezi (turc) est actif dans la région du Tigré depuis près de 10 ans pour la construction de lignes de chemin de fer, et a construit la ligne Awash-Kombolcha-Hara Gebaya.

Les entreprises françaises sont quasi-absentes de ce secteur, à quelques exceptions près. Saint Gobain s'est établi en Ethiopie en 2015, et a inauguré une usine de production en 2020 à 65 km de la capitale. L'usine assure la fabrication de solutions à base de mortier, de produits chimiques et matériaux pour la construction et la rénovation. Le bureau d'architecte Plan Libre est également implanté dans la capitale et assure la conception et supervision de travaux pour des bâtiments scolaires et résidentiels.

²⁷ [Employment construction and manufacturing sectors.pdf \(soas.ac.uk\)](https://soas.ac.uk/employment-construction-and-manufacturing-sectors.pdf)

Corne de l'Afrique – Somalie

Par le SER de Nairobi



Malgré un contexte très contraint, un dynamisme récent du secteur de la construction

Le contexte somalien est marqué par une absence prolongée d'un réel Etat depuis de 30 ans et les stigmates des destructions d'une guerre civile qui n'est pas encore terminée. Le secteur, est aujourd'hui marqué par un certain dynamisme, dans les zones les plus sécurisées Mogadiscio ou Somaliland notamment. Malgré l'existence de nombreuses petites entreprises de construction locales et des risques sécuritaires qui restent non négligeables, des entreprises étrangères sont présentes, notamment turques, chinoises ou des pays du Golfe.

Un secteur du bâtiment qui reste très informel porté par le dynamisme de la reconstruction

La Somalie a été confrontée à des défis importants au cours des trois dernières décennies : conflits armés, l'instabilité politique, ce qui a fortement freiné le développement des infrastructures et le secteur de la construction. **Malgré la faible qualité des statistiques, le secteur du BTP** est un vecteur de croissance important de l'économie somalienne. Le nombre d'employeurs en activité dans le secteur du BTP dépasse aujourd'hui le millier.

Les constructions de bâtiments sont concentrées à Mogadiscio et au Somaliland. Une certaine amélioration de la situation sécuritaire s'est accompagnée d'un boom de la construction à la fois pour des logements et des équipements commerciaux (centres commerciaux, hôtels...). Ces projets sont largement financés par des investissements de la diaspora somalienne et mis en œuvre par des entreprises locales, souvent assez petites mais en structuration rapide.

La Somalie reste particulièrement dépendant des importations de fer et d'acier, matériaux indispensables au secteur. Le montant des importations s'est élevé à 177 MUSD en 2022, provenant essentiellement de la Chine (67 %) et de Turquie (32 %). **A ce jour il n'existe pas de production locale de ciment**, qui est donc entièrement importé, principalement d'Inde, de Turquie, d'Éthiopie et des pays du Golfe. Mais un projet de construction d'une usine à Berbera a été annoncé en 2022 par MSG Group (Dubai) et Tianjin Cement (Chine). Il vise une capacité de production de l'ordre de 0,7 Mt par an de ciment en 2024.

Les bailleurs et investisseurs étrangers portent le secteur notamment par les infrastructures routières, largement réalisées par des entreprises étrangères.

Les bailleurs soutiennent le secteur des transports, notamment la Banque mondiale et la Banque Africaine de Développement avec respectivement le Horn of Africa Infrastructure Integration Project ou la route de Hargeisa à Berbera et le Programme d'infrastructure routière (12 M UA en dons, accordé en 2019).

Des bailleurs bilatéraux sont également actifs, notamment comme le Qatar pour la route Mogadishu-Afgooye (200 M€) ou le contournement d'Hargeisa (FCDO britannique). Coté investissements privés, le principal est, de loin, celui de DP World pour l'extension du Port de Berbera au Somaliland (440 M USD visés).

Ces grands projets ont principalement profité à des entreprises de construction étrangères notamment turques ou chinoises, malgré les préoccupations sécuritaires qui restent significatives²⁸. On peut citer les entreprises turques ATAC Mühendislik (Mogadishu-Afgooye), EBS (Base militaire turque, hôpital ou bureaux Mogadishio), İstanbul Mogadishu (immeubles de bureaux) ou Chinoises Chonging Overseas Construction Corporation (Projets routiers à Kismayo), CCECC (aéroport de Bossaso sur financement italien) ou CCCC.

Peu d'acteurs français sont présents en Somalie sur ce segment d'activité hormis quelques fournisseurs d'équipements spécialisés via des clients privés.

²⁸ Par exemple plusieurs attaques mortelles contre des employés turcs en 2020 et 2021

Corne de l'Afrique – Soudan

Par le SER de Nairobi



Le secteur du BTP au Soudan

La construction au Soudan avait connu une période dynamique dans les années 2000 grâce au développement de l'exploitation pétrolière. Elle a été fortement impactée ensuite par la crise économique durant la période suivant la sécession du Soudan du Sud pour reprendre progressivement après la révolution de 2018. Cette tendance s'est brutalement inversée à l'avènement de la guerre civile qui ravage le pays depuis le 15 avril 2023. En cas de stabilisation de la situation, la reconstruction du pays serait en tête des priorités du le gouvernement, constituant au même temps un défi financier en l'absence de bailleurs internationaux. Malgré une capacité de production relativement importante de ciment, de fer et d'acier, ces industries sont pénalisées par la hausse du coût d'énergie et une surtaxation. Le retrait des bailleurs arabes et asiatiques, du fait des dettes non remboursées, s'est traduit par l'absence d'entreprises étrangères dans le secteur et le monopole des marchés publiques de construction par un petit nombre de grandes groupes locaux.

Un secteur en pleine crise à cause de la guerre civile

Historiquement, le secteur du BTP a eu une contribution plutôt faible dans le PIB du Soudan (celle-ci a été de 4,8% en 2022)²⁹ comparé à l'agriculture ou les services. Néanmoins, ce secteur a connu une croissance visible à partir du début des années 2000, en parallèle avec le développement de l'exploitation pétrolière. Après avoir été frappée par la forte crise économique causée par la séparation du Soudan du Sud, la construction a progressivement retrouvé vie après la révolution de décembre 2018 pour s'arrêter complètement à cause du conflit militaire qui a éclaté le 15 avril 2023.

La reconstruction/réhabilitation des infrastructures, des bâtiments et installations affectés par la guerre serait sans doute dans le haut des priorités du gouvernement. Toutefois, le financement de cette reconstruction/réhabilitation serait un défi majeur vu l'état de crise grave que traverse actuellement l'économie à cause de la destruction massive subie par le pays, et l'énorme perte de revenus financiers par l'Etat dont les établissements administratifs se trouvent dans un état de quasi paralysie depuis le début de la guerre. **Les routes, les ponts, les aéroports, les bâtiments publics, les hôpitaux, les centrales électriques, les stations d'eau, en plus des infrastructures pétrolières, tous seraient concernés par la reconstruction/réhabilitation.** Sans oublier le secteur privé et les biens particuliers qui ont subi également des destructions aussi importantes.³⁰

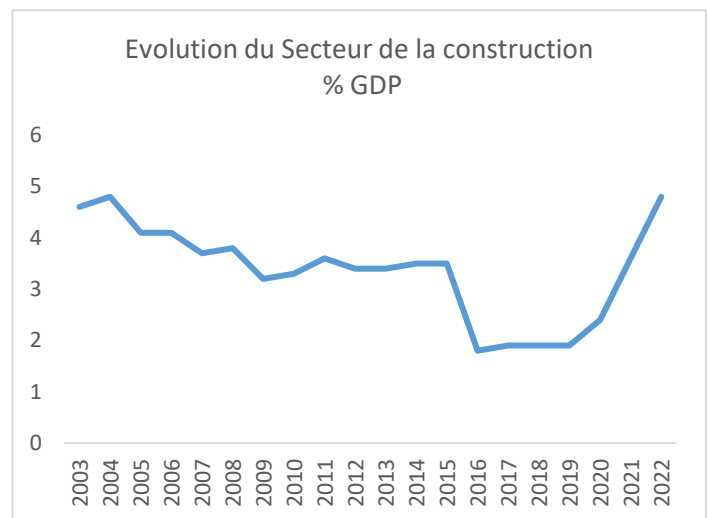


Figure 1 : Banque centrale du Soudan (CBOS)

Le Soudan possède six cimenteries d'une capacité totale de 7 millions de tonnes/an, mais la production effective y est largement inférieure. A 2,2 millions de tonnes en 2022, celle-ci a chuté de 50% par rapport à 2017. Cette diminution est due à de nombreux problèmes auxquels fait face le secteur du ciment, dont la pénurie et le prix élevé de l'énergie en plus des multiples taxes et frais gouvernementaux. Le coût de production d'une tonne de ciment au Soudan est de 114 USD environs, auxquels s'ajoute 20 USD de taxes et frais. Ce coût

²⁹ Sudan Central Bank

³⁰ En l'absence d'un bilan officiel, le nombre de bâtiments partiellement ou totalement détruits serait de 33000 dont 2000 bâtiments publics, en plus de monuments historiques

est de 37 USD en Egypte. Le secteur du ciment se caractérise par la présence forte d'investissements étrangers (Egypte, Arabie Saoudite et EAU). En plus des frais et taxes, ces investisseurs doivent céder 35% de leur production au bénéfice de l'Etat. **Le pays dispose également d'une vingtaine d'usines de fer et acier qui couvrent près de 50% du besoin du marché.** Il s'agit d'entreprises privées locales avec quelques partenariats étrangers, notamment turques. La pénurie d'énergie constitue un obstacle de taille, obligeant celles-ci à fonctionner à une capacité bien réduite. En 2022, le Soudan a importé plus de 560000 tonnes de fer et d'acier principalement fournies par la Chine, la Turquie et l'Egypte.

Avant l'éclatement du conflit, trois grands projets étaient en cours de conception : 1. Le projet de la ligne ferroviaire liant Port Sudan à la ville d'Adri (Tchad), à un coût de 15 Mds USD, dont le contrat de financement a été signé fin 2022 avec le groupe Qatari « Gulf Petroleum Limited » ; 2. Le projet du nouveau port d'Abu Omama (200 Km au nord de Port Sudan), lancé en décembre 2020, qui comprend un aéroport, une zone industrielle en plus d'une exploitation agricole à Abuhamad à l'Etat du Nil, financé à un coût de 6 Mds USD par les Emirats-Unis ; 3. Le projet de réhabilitation de l'aéroport actuel de Khartoum à un coût de 160 MUSD mais pour lequel le gouvernement était en quête de financement. Ce projet a été conçu suite à l'échec du financement du nouvelle aéroport de Khartoum (700 MUSD) par la China Eximbank.

Un rôle faible des bailleurs internationaux à cause de la dette

Hors pays du Golfe, la Chine et, dans une moindre mesure, la Turquie, le rôle des bailleurs internationaux dans les projets de construction est faible. Cependant, les financements arabes et asiatiques ont significativement diminué au cours des dernières années du fait du non remboursement par le Soudan de ses dettes. Parmi les grands projets financés par ces bailleurs dans le secteur hydroélectrique : le barrage de Méroé (2009, 1250 MW) financé à hauteur de 2,9 Mds USD par la Chine et des fonds et gouvernements arabes³¹ ou le barrage d'Atbara et Siteit (2017, 150 MW) dont le coût total a été de 1,9 Mds USD.³² Le projet de la réhabilitation de la ville Historique de Swakin devrait être mis en place par un financement turque de 10 MUSD, mais a été arrêté après le début des travaux suite aux évolutions politiques entrainées par la chute de l'ancien régime fin 2018.

Le retrait des bailleurs internationaux se traduit par l'absence d'entreprises étrangères et la domination des marchés publics de construction, notamment de routes, par un petit nombre de grandes groupes locaux. Parmi ceux-ci DANFODIO, MAM et « National Company for Roads & Bridges ». Quelques-uns de ces groupes, appartenant à des personnalités et institutions liés à l'ancien régime, ont fait l'objet de saisissement de leurs biens par le « le comité du démantèlement de l'ancien régime ». A côté de ceux-ci, il existe également des petits groupes spécialisés dans la construction et dans le béton pré-mélangé. (Abu Abid, Alsafa Eng., Abu Zain Eng.)

³¹ Arab Fund for Economic & Social Development, Kuwait Fund For Arab Economic Development, Abu Dhabi Development Fund, Saudi Fund for Development, gouvernements de la Chine, du Sultanat d'Oman et de Qatar.

³² Chine, Arab Fund for Economic and Social Development, Kuwait Fund for Arab Social & Economic Development, Saudi Fund for Development et Islamic Development Bank.

Indicateurs régionaux : Corne de l'Afrique

Indicateurs Pays	Djibouti	Erythrée**	Ethiopie	Soudan	Somalie
Population (M hab.) BM 2022	1,1	3,7	123,4	46,9	17,6
Croissance démographique (%) BM 2022	1,4	1,7	2,5	2,6	3,1
Doing Business (classement) 2020	112	189	159	171	190
Rang Indice de corruption - Transparency international 2021	130	162	94	162	180
Macroéconomie					
PIB (Mds USD) FMI 2023	3,9	2,7	155,8	25,6	11,5
PIB par habitant (USD) FMI 2023	3 761	715	1 473	534	717
Croissance du PIB réel (%) FMI 2023	5,0	2,9	6,1	-18,3	2,8
Taux d'inflation moyen annuel (%) FMI 2023	1,2	6,4	29,1	256,2	5,7
Finances Publiques					
Solde budgétaire, dons compris (%PIB) FMI 2023	-3,6	-0,1	-2,7	-4,2	-0,4
Dette publique (%PIB) FMI 2023	41,8	146,3	37,9	256,0	0,0
Dette publique extérieure (%PIB) FMI - REO 2023	-	45,8	18,2	-	-
Echanges					
Balance des biens (%PIB) CNUCED 2022	-23,4	-26,4	-9,5	-22,9	-5,3
<i>Exportation française vers (MEUR) Douanes françaises 2022</i>	<i>85,8</i>	<i>5,0</i>	<i>321,7</i>	<i>52,8</i>	<i>15,6</i>
<i>Importation française depuis (MEUR) Douanes françaises 2022</i>	<i>1,3</i>	<i>0,6</i>	<i>82,5</i>	<i>77,6</i>	<i>15,2</i>
Balance courante (%PIB) FMI 2023	-3,2	14,1	-2,4	-1,0	-9,6
Transferts de la diaspora (%PIB) BM 2022	1,6	-	0,3	2,9	21,4
Réserves de change (mois d'import) FMI - REO 2023	n.c	-	0,6	n.c	-
Développement					
IDH BM 2021	0,51	0,49	0,50	0,51	n.c
Espérance de vie à la naissance BM 2021	62,3	66,5	65,0	65,3	55,3
Taux de pauvreté (<1,90 USD/jours, %) BM*	19,1	n.c.	27,0	15,3	n.c.
Emissions de CO ² par habitant (kg) BM 2020	392	199	154	468	40
Notation Dette Souveraine					
S&P	-	-	CCC(+)	-	-
Moody's	-	-	Caa2(-)	-	-
Fitch	-	-	CCC	-	-
Politique Monétaire					
Taux directeur*	-	-	-	-	-

*Dernière donnée disponible

**Données FMI du WEO d'avril 2023

Océan Indien – Comores

Par le SE de Tananarive



La construction aux Comores, un secteur à fort potentiel de croissance

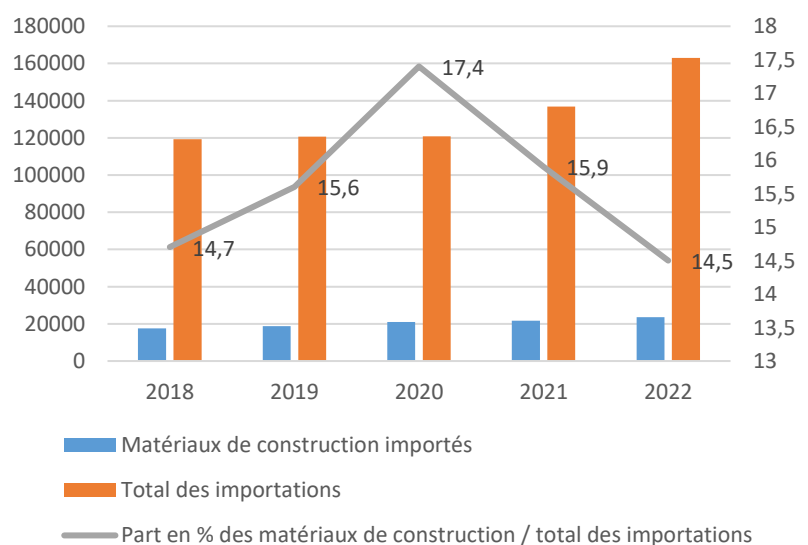
L'archipel des Comores fait face à d'importants besoins en termes de logements et d'infrastructures du fait d'une croissance démographique dynamique et de la faiblesse des infrastructures existantes. L'Etat a entrepris divers projets pour construire ou rénover les biens publics, notamment dans le secteur des transports. Ces projets, particulièrement les chantiers de l'hôpital El Maarouf, de l'hôtel Galawa et la modernisation de l'aéroport de Moroni, ont permis de dynamiser le secteur de la construction. Du fait des capacités financières limitées de l'Etat, les bailleurs jouent un rôle central dans le financement de ces projets. Tandis que les sociétés françaises du secteur sont dans une phase de retrait des Comores, les sociétés chinoises du BTP démontrent leur grand intérêt pour ce marché. L'organisation des Jeux des îles de l'Océan Indien aux Comores en 2027 devrait contribuer au soutien du secteur de la construction sur le moyen terme.

Les Comores font face à d'importants besoins en infrastructures pour répondre à la croissance démographique

L'urbanisation de son territoire est modérée (70% des habitants sont ruraux) mais en progression, engendrant d'importants besoins en termes de logements et d'infrastructures, d'autant que l'état des infrastructures existantes est relativement dégradé. L'Union des Comores est un archipel constitué 837 000 d'habitants au total, a la démographie dynamique (+1,8% en 2022). Les infrastructures existantes sont souvent vétustes, voire défectueuses, ce qui limite le potentiel économique du pays. L'archipel a été fortement touché par le cyclone Kenneth en avril 2019, qui a dégradé des bâtiments publics. Les coûts de transport et de manutention dans le pays représentent 20% de la valeur des marchandises, contre une moyenne mondiale de 8%. Le port de Mutsamudu (Anjouan) est l'unique port en eau profonde (9 m de profondeur) de l'archipel. Les Comores ont un accès aux services de base en matière d'assainissement relativement limité (35,9 %) en raison du manque d'investissement dans ce secteur, l'urbanisation et les pressions anthropiques aggravant cette tendance.

Pour remédier à cette situation, l'Etat comorien a lancé plusieurs projets structurants. Ainsi les dépenses publiques en capital, financées sur ressources propres, ont atteint 4,2 Mds KMF au 1^{er} semestre 2023, en hausse de 32,1% par rapport au 1^{er} semestre 2022. Plusieurs projets essentiels pour l'archipel sont en cours, en particulier celui du nouvel hôpital El-Maarouf, l'extension et la modernisation de l'aéroport de Moroni, ainsi que la réhabilitation des infrastructures routières des trois îles. Un autre projet d'importance est la reconstruction en cours de l'hôtel Galawa, fermé puis rasé au début des années 2000. En termes de logements, dont les besoins sont très importants du fait de la pression démographique, la construction est très largement assurée par le secteur privé. L'obtention par les Comores de l'organisation des Jeux des îles de l'Océan Indien de 2027, devrait faire effet levier sur d'importants investissements dans les infrastructures sportives.

Importation des matériaux de construction aux Comores - En M de KMF



Source : Banque centrale des Comores

Les besoins élevés en logements et des grands projets en cours ont entraîné un fort accroissement des importations de matériaux de construction. L'importation des matériaux de construction a été dynamique en 2021 et 2022, atteignant respectivement 21,7 Mds KMF (+3,5%) et 23,6 Mds KMF (+8,6%). Cette catégorie

de produit a représenté 14,5% de l'ensemble des imports de 2022. L'acquisition à l'étranger de matériaux de construction a cependant décliné de -7% au 1^{er} semestre 2023 par rapport à la même période en 2022. Les Comores sont largement dépendantes de l'extérieur pour leur approvisionnement en matériaux de construction.

Un secteur fortement dynamisé par le soutien des bailleurs de fonds

Le soutien des bailleurs bilatéraux et multilatéraux est déterminant dans le financement de nombreux projets d'infrastructures, particulièrement dans le secteur des transports. La Banque mondiale finance la rénovation de 55 km de routes rurales. Plusieurs projets importants ont été signés l'an dernier par celle-ci, dont un soutien à la production d'électricité avec le financement d'une centrale solaire par île (43 M USD) et à la modernisation des infrastructures portuaires à Mohéli (20M USD). La réhabilitation du port comprend l'allongement le brise-lame et l'approfondissement du quai. Ces travaux entrent dans le projet plus global de l'amélioration de l'interconnectivité entre les îles de l'archipel, qui inclut également un renforcement des acteurs institutionnels et un remplacement des navires.

La Banque africaine de développement (BAD) est elle aussi très présente aux Comores. Le document stratégie-pays 2021-2025 de la BAD s'appuie sur un pilier unique, assez proche du précédent : le développement des infrastructures dans les secteurs des transports et de l'énergie. En 2022, la BAD a notamment approuvé un projet de financement de 21,6 M USD pour la réhabilitation du réseau routier. Plusieurs bailleurs, dont **la Banque islamique de développement (BID)** et la Banque mondiale, soutiennent le projet du nouvel hôpital El Maarouf, appelé à être le premier centre de santé du pays. Celui-ci devrait être inauguré en 2024. **Le Fonds saoudien pour le développement** finance par un prêt de 17 M USD la réhabilitation sur 30 km d'une route de l'île d'Anjouan.

L'Agence française de développement est également très engagée. Elle finance notamment par un don de 20 M EUR la réhabilitation des infrastructures de 45 établissements scolaires publics (primaire, collège et lycée). A travers Adapt'Action, l'AFD a soutenu l'élaboration du schéma d'aménagement territorial (SAT) de Mohéli. Ce projet a notamment permis de cartographier les zones urbanisées et de déterminer les zones inconstructibles et à risques, tout en fournissant un cadre de référence pour les investissements à réaliser à l'avenir. Cette initiative pourrait permettre d'envisager une tentative de planification de la mobilité urbaine.

Certains projets sont néanmoins portés par le secteur privé. Moroni Terminal, la filiale d'**Africa Global Logistics** (ex-Bolloré Africa Logistics) et manutentionnaire du port de Moroni, a présenté en octobre les résultats d'une étude de faisabilité portant sur le projet d'agrandissement d'un quai du port.

Bien que le secteur du BTP compte des acteurs locaux, comme la **société Elamine**, quelques sociétés étrangères sont également présentes. **La société chinoise China Geo-Engineering Corp. (CGC)** est particulièrement active aux Comores. Elle a notamment la charge de la modernisation du port de Mohéli, ainsi que de la construction de routes. Quant aux **sociétés françaises du secteur, elles sont dans une phase de retrait des Comores**, à l'instar de **Colas qui s'est retiré du marché**. Les activités de **LafargeHolcim aux Comores ont été rachetées en 2021 par le groupe mauricien Taylor Smith, via sa filiale Cementis Investment.**

Océan Indien – Madagascar

Par le SE de Tananarive



Un secteur de la construction structurant pour le développement et en progression à Madagascar

A Madagascar, la construction est un secteur important (10,6 % du PIB en 2022), qui a cependant connu un net ralentissement par rapport à la période pré-Covid (de +10,3% en 2019 par rapport à +3,2% en 2022). Les bailleurs contribuent pleinement au financement des infrastructures, principalement routières. Les entreprises françaises, fortement implantées sur l'ensemble du territoire, et engagées sur la globalité de la chaîne de valeur, de la conception aux travaux, font face à une concurrence accrue des entreprises chinoises en matière de marchés publics. Les principaux projets privés de constructions sont développés par des groupes locaux, qui disposent traditionnellement d'une filiale BTP leur permettant de réaliser des infrastructures d'envergure, en autofinancement ou financées par les banques locales.

Des besoins importants et croissants en matière de construction à Madagascar, dans un contexte de croissance démographique et d'impératif de désenclavement

Les besoins de Madagascar dans le secteur de la construction sont très importants et en augmentation, principalement en raison de la situation d'enclavement d'une partie encore significative du territoire et d'une forte croissance démographique. La croissance démographique annuelle de l'agglomération de la seule capitale Tananarive est élevée : + 5,1% en moyenne durant la dernière décennie selon les Nations Unies, pour se situer à 3,7 millions d'habitants en 2022. Près d'un ménage sur 4 habite dans un bidonville ou est sans domicile fixe. En 2022 le gouvernement estimait les besoins à + 1,73 million de logements d'ici 2045, dont environ 700 000 dans les grandes villes. Concernant les infrastructures routières, près de 7,6 Mds USD seraient nécessaires d'ici à 2038 pour combler les besoins de Madagascar, dont le réseau routier est l'un des moins développés au monde (19% de routes bitumées, soit 6 000 km sur un total de 32 000 km).

En 2022, le secteur de la construction représentait 10,6 % du PIB malgache (473 MUSD), en légère croissance de 3,2 % mais largement en-deçà des performances de la période pré-Covid (+10,3 % en 2019 ; -9,3 % en 2020 et +2,8% en 2021). Selon les données du dernier recensement général de la population (2018), le secteur « construction et bâtiments et travaux publics (BTP) » employait 1,7% de la population active (15-59 ans) soit environ 165 600 personnes. Il représenterait près de 5% des emplois informels en 2020, surtout composés d'auto-entrepreneurs individuels.

Le secteur des matériaux de construction ne représente que 0,4% du PIB en 2022 (un taux relativement stable durant les cinq dernières années). Près de 200 000 t de ciment sont produites annuellement à Madagascar sur 1 Mt consommées.

Le groupe Cementis Océan Indien, filiale du groupe mauricien Taylor Smith (actif dans le secteur maritime, portuaire, logistique et la distribution) a repris les activités de la filiale malgache de LafargeHolcim en octobre 2021 (qui était jusque-là le principal opérateur du pays) avec la production de 180 000 t de ciment par an dans son usine d'Ibity. Kolos Cement, filiale du mauricien Gamma Civic Ltd, s'est implantée sur le territoire en 2021. L'Ivoirien AFG a également installé sa filiale SDM (Société de Ciment de Madagascar) début 2023. Les autorités malgaches mobilisent par ailleurs la *State Procurement of Madagascar*, société d'Etat qui importe du ciment, afin de maîtriser les coûts d'approvisionnement et réguler les prix à court terme. **Le fer et l'acier sont**

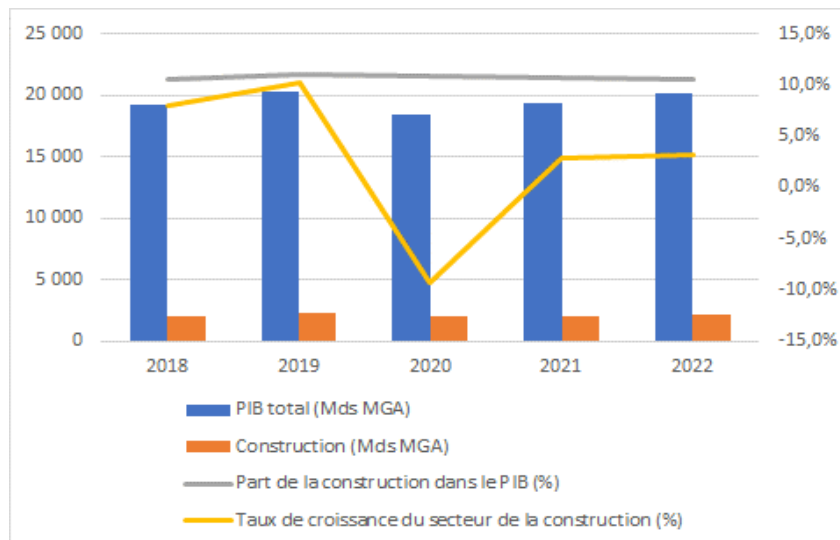


Figure 1 : Evolution du secteur de la construction 2018-2022 (Mds MGA, Banque centrale, 2023)

principalement importés de Chine, de Turquie et d'Espagne, pour un volume de l'ordre de 133 kt en 2022 (+50% % par rapport à 2021) et une valeur de 155,5 M USD (en forte hausse de 90%).

Un secteur privé de la construction porté par les projets miniers, immobiliers, hôteliers et résidentiels

Le secteur malgache de la construction est régi par un décret portant Code d'urbanisme et de l'habitat datant de 1963. Celui-ci n'a toutefois pas de valeur législative, ce qui a progressivement entraîné des défaillances importantes en matière de respect des normes. On observe ainsi une prolifération des constructions hors-normes, voire illicites, sur un territoire où plus de 70% des habitations sont construites avec des matériaux précaires (35% en milieu urbain et 78% en milieu rural). De nombreux remblais effectués dans l'agglomération de la capitale ne disposent d'aucun système d'évacuation des eaux, favorisant des inondations récurrentes dans les quartiers situés en contrebas durant la saison des pluies.

Les principaux projets privés de construction du pays ont bénéficié aux secteurs minier et touristique. Le plus important investissement étranger réalisé à Madagascar est le projet Ambatovy (nickel et cobalt, près de 8 Mds USD). Il comprend une mine située à Moramanga (100 km à l'est de Tananarive) connectée via un pipeline de 220 km à une grande usine de traitement basée à Tamatave (premier port du pays). Le projet Qit Madagascar Minerals (QMM, ilménite), a mobilisé un investissement d'1,1 Mds USD, comprenant une usine d'extraction de minerais basée au nord de Fort Dauphin, ainsi qu'un port franc (Ehoala, coût évalué à 221 M US) très largement sous utilisé. Le nouveau terminal international d'Ivato, inauguré en décembre 2021, est le plus récent projet d'envergure dans le secteur touristique, qui a nécessité un investissement de 215 M€. Andilana Beach (groupe Alpitour, Italie), le plus grand complexe hôtelier du pays, localisé sur l'île de Nosy Be, a quant à lui été rénové à la fin des années 2010.

Les autres projets d'envergure se concentrent dans le nord de la capitale Tananarive, plus particulièrement les quartiers d'affaires Ankorondrano et Andraharo. La Tour Redland, le plus haut immeuble du pays (36 étages, 100 m de hauteur) se situe à Ankorondrano, tandis qu'un hôtel 5 étoiles non encore opérationnel (24 étages, 85 m de haut) est situé près de l'aéroport d'Ivato. Sont également implantés dans ces quartiers de nombreux sièges sociaux de grands groupes locaux (Henri Fraise & Fils, Taloumis, Talys, Redland, Axian, etc.) et étrangers (Ambatovy, Vivo Energy, groupe Castel, etc.), des représentations diplomatiques (Nations Unies, Union européenne, Banque africaine de développement), des complexes résidentiels et hôteliers (Park Alarobia, Radisson, Ibis et Novotel) et des centres commerciaux (La City, Tana Water Front, etc.). Ceux-ci sont le plus souvent financés sur fonds propres par leurs promoteurs et par les grandes banques locales (Bank Of Africa, Société Générale, BNI Madagascar, etc.).

Des bailleurs fortement engagés dans les projets d'infrastructures routières, d'assainissement ou énergétiques

Les principaux partenaires internationaux du pays contribuent au financement de différents projets d'infrastructures publiques, surtout routiers. Les plus actifs sont la Banque mondiale (BM) au travers de projets de réhabilitation de grands axes routiers du pays (RN 44, RN 7, etc.), l'Union européenne (UE) et la Banque européenne d'investissement (RN 6, RN 13, rocade nord-est de Tananarive en cofinancement avec l'Agence française de développement) et la Banque Africaine de développement (RN 9). Certains bailleurs sont également pleinement engagés dans les programmes d'aménagement et d'assainissement urbain à l'instar de l'AFD, qui finance les projets Lalankely (Programme Intégré d'Assainissement d'Antananarivo 1 et 2), et le Programme d'appui et de développement des villes d'équilibre (PADEVE 1 et 2) ; ou la BM via le Projet de développement urbain intégré et de résilience du grand Antananarivo (PRODUIR, 75 M€). Au travers du projet TATOM, l'Agence Japonaise de coopération Internationale (JICA) finance quant à elle à hauteur de 411 M USD d'importants travaux d'extension du Port de Tamatave, qui ambitionne de devenir le plus grand hub maritime régional d'ici 2026.

De nombreux projets de construction d'infrastructures en partenariat public-privé (PPP) sont également proposés par les investisseurs étrangers, notamment des grands barrages hydroélectriques, actuellement à l'arrêt, notamment en raison de questions d'une gouvernance stratégique insuffisante. C'est le cas du projet Sahofika dont le chef de file est la BAD (investissement estimé à 1 Md €), du projet Volobe coordonné par la BM (420 M €) et du projet Antetezambato (300 M €, financement non encore identifié). D'autres sont déjà

opérationnels, tels que sous PPP/consortium Ravinala Airports (Meridiam, ADP, Bouygues/SFI, Proparco, EAIF) le nouveau terminal aéroportuaire d'Ivato et la rénovation de l'aéroport Fascène de Nosy Be.

Le gouvernement malgache a de son côté proposé au début de son mandat la création d'une ville nouvelle dite « Tanamasoandro » à Imerintsiasika (25 km à l'ouest de Tananarive), afin de désengorger la capitale de manière décisive et d'y déplacer son centre administratif. La voie rapide Ouest de Tananarive (VROT) devrait relier les deux villes. Un projet d'autoroute reliant Tananarive et Tamatave a également été initié en 2022 (950 M\$). Ces projets structurants ne connaissent cependant pas d'avancée.

Un marché de l'immobilier dominé par les opérateurs locaux, et un secteur BTP marqué par une forte implantation ancienne des entreprises françaises, de plus en plus concurrencées par les entreprises chinoises

Le secteur de l'immobilier reste dynamique à Madagascar, porté principalement par des opérateurs locaux, qui répondent globalement à une demande locale de la part d'une clientèle au pouvoir d'achat élevé. Le développement des projets immobiliers d'envergure et des complexes résidentiels de luxe sont principalement exécutés par leurs propres initiateurs. A titre d'illustration, la Tour Redland (ex-Tour Orange) du groupe Redland (ex-Sipromad) a été construite par sa filiale, la Société immobilière des Mascareignes (SIDM) ; le Park Alarobia et la zone Galaxy Andraharo du groupe Axian ont notamment été réalisés par sa filiale First Immo ; Cimelta et la Société de Construction et de Bâtiment (SCB) du groupe familial Rajabali ont assuré les travaux des hôtels Ibis et Novotel dont le groupe détient la franchise ainsi que « l'Immeuble de verre » d'Ankorondrano ; la zone commerciale de Tana Water Front appartenant au groupe Talys (famille Hassanaly) a été réalisée par leur filiale Société de Travaux métalliques et bâtiments (STMB), etc.

Les entreprises françaises sont implantées de longue date dans le secteur BTP à Madagascar, à l'image de Colas (groupe Bouygues), Sogea-Satom (Vinci) et Eiffage. Colas est positionné sur de nombreux projets, notamment routiers notamment le projet Lalankely, la réfection de la RN6 ou le transport par câble (TPC). Il a également contribué à la construction du nouveau terminal international d'Ivato. Sogea-Satom a assuré la construction de la rocade nord-est de Tananarive cofinancée par l'AFD, l'UE et la BEI. Pour sa part Eiffage a exécuté quelques ouvrages dont la construction du pont de la Kamoro (nord-ouest du pays). Schneider Electric est également un fournisseur connu d'équipements électriques. Plusieurs bureaux d'études français sont également engagés dans le secteur : le plus connues sont Egis-Inframad, Artelia, BRL Ingénierie, Ingerop Biotope Madagascar (études socio-environnementales) ou Setec...qui sont actives dans les études de conception et techniques relatives aux projets d'infrastructures. Globalement, les grands projets d'infrastructures représentent une opportunité pour les entreprises françaises. C'est notamment le cas du projet d'Ambatovy, qui a mobilisé 208 sous-traitants français lors de sa phase de travaux, tandis que le projet QMM a fait appel à 42 entreprises françaises parmi ses fournisseurs. Ces fournisseurs et sous-traitants couvrent des secteurs variés : BTP et construction (Colas, Henri Fraisse Fils & Cie), énergie (Air Liquide, Total, Vitogaz), restauration (Newrest), sécurité (Apave, Dirickx Guard), chimie (Technique et Précision).

Les entreprises françaises sont de plus en plus concurrencées par les entreprises chinoises, principalement implantées via deux grands opérateurs **la China Railways Construction Corporation (CRCC) et la China Road and Bridge Corporation (CRBC)** financés le plus souvent par l'Exim Bank of China (RN 5, voie express entre l'aéroport d'Ivato et le boulevard de l'Europe...). Leurs projets peuvent également être financés par des bailleurs de fonds multilatéraux, tels que la Banque mondiale (réfection de la RN 44 par la CRBC) ou la BAD (réfection d'une portion de la RN9 par la CRCC). D'autres se sont installées plus récemment sur le territoire afin de réaliser des infrastructures sportives d'envergure, tels que **la China State Construction Overseas Development (CSCOD)** qui a rénové le stade de football de Mahamasina (77 M USD sur fonds propres de l'Etat), **la China Harbour Engineering Company (CHEC)** qui a réalisé la bretelle de Tsarasaotra à l'occasion du sommet de l'OIF en 2016, ou **la Jiangxi Zhongmei Engineering Construction Company** qui a réhabilité la « route des œufs » sur la RN4.

Océan Indien – Maurice

Par le SE de Tananarive



Le secteur du BTP à l'île Maurice

Le secteur de la construction traverse une phase critique sous le double effet de la flambée globale des coûts des intrants et du recul des nouvelles mises en chantier dans le non-résidentiel. Ainsi, l'indice des prix à la construction a bondi de 14% en 2022, du jamais vu depuis 10 ans. Cette inflation galopante rogne les marges et les capacités d'investissement des acteurs publics comme privés. Preuve de l'attentisme ambiant, les permis délivrés pour les bâtiments non-résidentiels ont chuté de 58% en surfaces autorisées entre 2021 et 2022. Seul le résidentiel maintient un certain dynamisme (+26% des investissements), les ménages privilégiant leurs dépenses contraintes en logement face aux incertitudes. Dans ce contexte délicat, la plupart des entreprises fait preuve de prudence : certains majors comme UBP préfèrent absorber les coûts additionnels plutôt que de les répercuter et risquer de perdre des parts de marché. On peut s'interroger sur la soutenabilité de cette stratégie. La modération prévisible des cours mondiaux en 2023 pourrait restaurer la confiance. Encore faudrait-il que les sociétés locales soient suffisamment résilientes pour traverser la tempête avec succès.

Le secteur de la construction, une contribution importante à l'économie mauricienne

Avec une contribution directe estimée à plus de 8% du PIB, le secteur de la construction est l'un des piliers de l'économie mauricienne.

Seuls le tourisme et les services financiers génèrent davantage de richesses sur l'île. Cette performance fait de la filière l'un des principaux moteurs de la croissance du pays sur la dernière décennie. Entre 2013 et 2022, la valeur ajoutée du BTP a connu une croissance annuelle moyenne de 5,4% en termes réels, contre 3,1% par an en moyenne pour le PIB sur la même période.

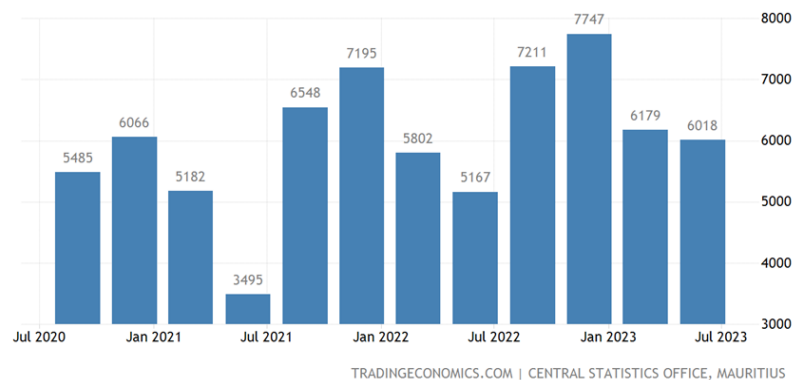


Figure 1 : Evolution du PIB du secteur de la construction sur ces trois dernières années (Trading Economics, 2023)

En termes d'emplois, au moins 136 500 Mauriciens dépendraient directement ou indirectement des activités du secteur selon la fédération ActionCO. On estime ainsi à 9,8% la population active occupée dans le BTP et ses branches connexes fournisseurs de matériaux ou prestataires de services. Par ailleurs, le dynamisme de la construction tire fortement le reste de l'économie grâce aux nombreuses interactions en amont et en aval de la filière, ces impacts indirects restant toutefois difficilement quantifiables.

Un marché diversifié tiré par le logement et les infrastructures

Porté par les investissements institutionnels et le développement immobilier privé, le niveau d'activité est resté soutenu à Maurice sur la dernière décennie. En témoignent les 7 900 permis de construire délivrés pour des logements neufs durant l'année 2022. Ainsi, entre projets ambitieux tels que le métro ou des programmes massifs de logements sociaux, les grands chantiers ne manquent pas dans les prochaines années. De quoi assurer un socle d'activité solide aux majors indiens comme aux PME mauriciennes de second œuvre.

Une demande composite tiraillée entre faisabilité et ambition écologique

En matière de construction, la demande à Maurice peut se décomposer entre la sphère publique, tirée par les commandes d'infrastructures et les programmes de logements sociaux, et la sphère privée centrée sur l'immobilier résidentiel individuel. Concernant le logement social, le gouvernement affiche des objectifs ambitieux avec la construction prévue à terme de 12 000 unités basse consommation et durables,

réparties en deux tranches de 8 000 puis 4 000 unités. Ce chantier de grande envergure pose d'importants défis techniques et nécessitera des financements conséquents.

Côté immobilier privé, la demande est alimentée par des fondamentaux structurels solides : démographie dynamique, urbanisation, évolution des modes de vie... Cependant, le contexte d'inflation persistante et de durcissement des conditions de crédit bancaire pourrait brider temporairement le nombre de projets individuels se concrétisant.

Enfin, **les projets d'infrastructures** font la part belle aux transports en commun, comme le métro, et à la résorption des axes routiers saturés. Mais dans un contexte budgétaire contraint, le maintien du rythme soutenu des inaugurations et la poursuite des investissements publics est confronté à de nombreuses incertitudes.

Ainsi, la **demande est en tension** entre des objectifs politiques ambitieux et la réalité des finances publiques, couplée à l'érosion du pouvoir d'achat des ménages.

Une demande composite tiraillée entre faisabilité et ambition écologique

Le pays souffre d'une **production locale limitée pour ses besoins en intrants**. Ainsi, la production nationale de ciment atteint certes près de 10 millions de tonnes annuelles, portée par les leaders que sont **Kolos Cement et Lafarge**. Mais dans le même temps, les importations de ferraille, de fer et d'acier culminent à plus de 1,7 million de tonnes en 2021, provenant majoritairement de Chine, d'Inde et du Japon. La plupart des autres matériaux comme le cuivre, l'aluminium, le bois d'œuvre ou les équipements électriques sont également importés.

La forte dépendance aux importations expose les entreprises du BTP à une certaine vulnérabilité des cours mondiaux et du taux de change face au dollar ou à l'euro, dans un contexte déjà inflationniste au niveau local.

Infrastructures et logements : des investissements d'ampleur

Le gouvernement mauricien affiche des ambitions fortes pour moderniser le pays via des projets d'infrastructures visant à connecter les territoires. Ainsi, le chantier de construction du pont et de la route A1-M1 entre Coromandel et Sorèze doit être livré fin 2023, pour un budget de 4,1 milliards de roupies. L'édifice comprend le pont à haubans le plus haut de l'océan Indien à 123 mètres de hauteur.

Autre illustration de cette politique volontariste, le lancement début 2023 **d'un vaste programme pluriannuel de construction de 12 000 logements sociaux écologiques**. Les pouvoirs publics entendent déployer ce dispositif en deux phases, avec une première vague de 8 000 unités.

En parallèle, la municipalité de Port-Louis poursuit la rénovation de son théâtre historique inauguré en 1822, avec une enveloppe de 300 millions de roupies pour la seconde phase des travaux relative à la restauration intérieure du bâtiment classé.

Ainsi, la commande publique assure un flux massif d'investissements dans des projets structurants socialement et économiquement. Une manne à même de stimuler un tissu de PME locales sous-traitantes, tout en attirant les majors indiens ou chinois du BTP.

PRIX MOYEN	FIN 2019 (MUR)	FIN 2022 (MUR)	% AUGMENTATION
Aluminium (tonne)	65,000	105,000	61 %
Ciment (pochette de 25kg)	105.56	139.44	32 %
Barre de fer (kg)	26/kg	45/kg	73 %
Coffrage (feuille 2,4x1,2m)	739.13	1,049.48	42 %
Transport 25-30T (journée)	4,500/j	6,500/j	78 %
Block 6" (unité)	18.43	22.96	24 %
Bitume (tonne CFR)	MUR 21,500	MUR 35,000	63 %
Agrégats - Macadam ½ (tonne)	427.50	462.88	8 %
Ouvrier	1,100/j	1,500/j	36 %
Transport (voyage)	1,300/trip	1,800/trip	38 %
Maison gris moyen (pieds carrés)	1,100/ft2	1,500/ft2	36 %
Maison clés en main moyen (pieds carrés)	2,100/ft2	2,900/ft2	38 %

Source : BACECA

Figure 2 : Evolution des importations des matériaux dédiés au secteur du BTP (BACECA)

Océan Indien – Seychelles

Par le SE de Tananarive



Un secteur BTP seychellois au service du tourisme et de la pêche

Le secteur seychellois du BTP et de la construction représente une part relativement limitée du PIB (5,7%), tout en étant un pourvoyeur important d'emplois. Il a principalement vocation à soutenir les deux piliers de l'économie : l'industrie touristique et la pêche. Les priorités des autorités seychelloises portent ainsi sur le développement des infrastructures de transport aérien, routier et portuaires. Les bailleurs de fonds sont notamment engagés dans l'extension du port de Victoria, tandis que le projet de modernisation de l'aéroport international de Mahé a débuté.

Un secteur de la construction à l'importance limitée mais fort pourvoyeur d'emplois

Le secteur du BTP aux Seychelles représente une part relativement limitée du PIB, se situant en 2021 à 5,7% du PIB (près de 94 M USD), soit une légère régression par rapport à 2020 (5,9%). Le secteur a paradoxalement bien résisté à la crise du Covid, gagnant 1,5 point de PIB en 2020 (4,5% du PIB en 2019). Il s'agit du 3^{ème} pourvoyeur d'emplois (10% du total) dans l'archipel derrière l'hôtellerie et la restauration (18,4%) et l'administration publique (11,1%). Le nombre d'employés en activité dans le secteur du BTP est en légère augmentation, passant de 5 064 personnes en 2021 à 5 354 en 2022 (+5,7%). En termes de revenus, le secteur est toutefois celui qui propose les salaires les moins élevés (9 829 SCR en moyenne en 2022, contre 14 972 SCR au niveau national).

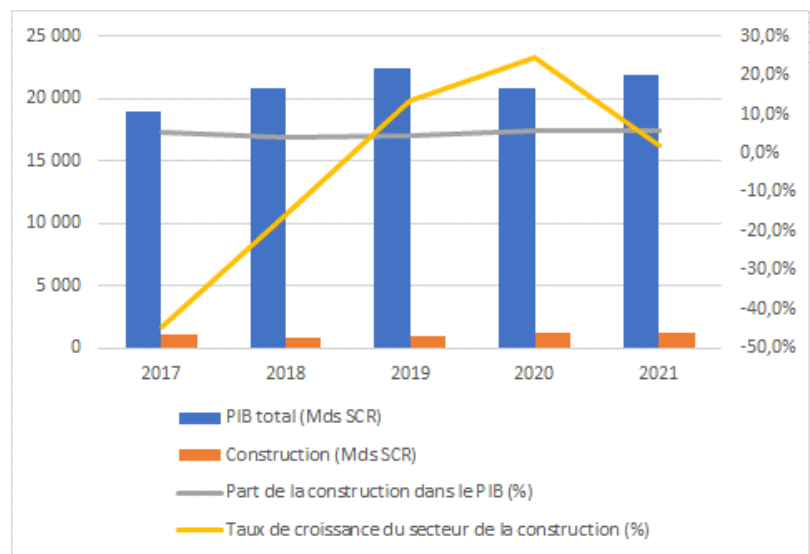


Figure 1 : Evolution du secteur de la construction 2017-2021 (Mds SCR, National Bureau of Statistics, 2022)

Les Seychelles demeurent dépendantes des importations de fer et d'acier, matériaux essentiels au secteur.

Le montant des importations seychelloises pour ces matériaux s'est élevé à 28,9 MUSD en 2022, provenant essentiellement de la Corée du Nord (29,6 %), des Emirats Arabes Unis (27,1 %) et d'Italie (14,5 %). **Il existe une production locale de ciment, essentiellement assurée par l'entreprise Cementis Océan Indien (ex-Lafarge) en activité depuis les années 70.** Elle a notamment contribué à la construction de l'aéroport international de Pointe Larue. Cementis fournit près de 2/3 de la consommation locale totale de ciment estimée à 40 000 tonnes par an, et importe le reliquat de Malaisie. La société avait mobilisé 2,5 M USD pour la construction d'un silo d'une capacité de 4 000 tonnes en 2015, lui permettant de réduire ses coûts opérationnels et de doubler ses capacités de stockage du ciment importé.

Le secteur de la construction soutient les deux piliers de l'économie : le tourisme et la pêche

L'économie seychelloise reposant essentiellement sur les services, en particulier le tourisme (près de 30% du PIB) et la pêche (8%), les efforts en matière de construction sont également concentrés dans ces secteurs. Plusieurs chaînes hôtelières internationales se sont ainsi implantées au sein de l'archipel, notamment Hilton et Four Seasons (Etats-Unis), Kempinski (Allemagne/Suisse) ou Banyan Tree (Qatar). Outre les deux principaux aéroports (Mahé et Praslin), dix aérodromes ont été aménagés, puis gérés et entretenus par la société Island Development Company Ltd, contrôlée à 100% par le gouvernement seychellois, les 3 aérodromes restants sont à usage privé, entretenus par leurs propriétaires. Le réseau routier est goudronné sur 500 km (dont la majorité sur Mahé et Praslin) et bénéficie d'un entretien satisfaisant.

C'est dans ce cadre que les autorités ont élaboré un Plan d'action des infrastructures en 2015. Un des piliers de ce plan est de renforcer le réseau de transport routier, aérien ainsi que les infrastructures portuaires

de l'archipel, afin de mieux soutenir les deux piliers de l'économie (tourisme et pêche). Les besoins du secteur ont été évalué sur la base de ce plan à près de 300 M USD sur une décennie, incluant notamment l'extension de l'aéroport international de Pointe Larue, la construction de réseaux routiers (notamment le projet Victoria Waterfront Bypass, une liaison entre les rues Mont Fleuri et Bois de Rose ; entre Stevenson Delhomme et Bel Air...), l'amélioration du système de transport urbain, et l'extension du Port de Victoria. Par ailleurs, le gouvernement a créé en 2021 l'Agence seychelloise des infrastructures, dont les missions principales sont de fournir des services techniques en matière de travaux publics et d'assurer l'entretien des propriétés de l'Etat.

Un engagement des bailleurs dans le secteur de la construction et des infrastructures

Dans les années à venir, les investissements en matière de construction seront orientés vers le développement du secteur touristique. Ainsi, un projet de modernisation de l'aéroport de Mahé a été initié en novembre 2022, via un protocole d'accord entre le cabinet d'ingénierie français Egis, la Compagnie des aéroports d'Abu Dhabi (ADAC) et l'Autorité de l'Aviation Civile des Seychelles (SCAA), qui nécessiterait un investissement compris entre 50 M USD et 100 M USD, dont le financement reste à identifier. De nombreux petits projets de complexes résidentiels ou hôteliers sont également en cours, notamment réalisés par des entreprises locales telles qu'Island Development Company (IDC, étatique), United Concrete Products (UCPS), Civil Construction Company Limited (CCCL), Allied Builders, etc.

Les bailleurs traditionnels sont par ailleurs engagés dans la modernisation des infrastructures portuaires, qui tarde toutefois à se concrétiser. Des travaux de rénovation et d'extension sont prévus au port de Victoria, consistant principalement en la rénovation et l'extension du quai existant. Leur mise en œuvre serait assurée par un investissement de près de 35 M €, financé par la BEI (12,5 M €), l'AFD (16,5 M €), et l'UE (don de 6 M USD) et ferait l'objet d'un appel d'offres en 2024. Des travaux de dragage, attribués au belge Jan de Nul en février 2023, sont également prévus dans le projet d'extension.

Indicateurs régionaux : Océan Indien

Indicateurs Pays	Comores	Madagascar	Maurice	Seychelles
Population (M hab.) BM 2022	0,8	29,6	1,3	0,1
Croissance démographique (%) BM 2022	1,8	2,4	-0,3	0,8
Doing Business (classement) 2020	160	161	13	100
Rang Indice de corruption - Transparency international 2021	167	142	57	23
Macroéconomie				
PIB (Mds USD) FMI 2023	1,4	15,8	14,8	2,1
PIB par habitant (USD) FMI 2023	1 377	530	11 752	20 890
Croissance du PIB réel (%) FMI 2023	3,0	4,0	5,1	4,2
Taux d'inflation moyen annuel (%) FMI 2023	11,1	10,5	7,8	-0,8
Finances Publiques				
Solde budgétaire, dons compris (%PIB) FMI 2023	-4,9	-3,9	-5,0	-1,1
Dette publique (%PIB) FMI 2023	33,3	54,0	79,7	60,8
Dette publique extérieure (%PIB) FMI - REO 2023	31,6	39,9	24,5	33,7
Echanges				
Balance des biens (%PIB) CNUCED 2022	-18,8	-11,8	-29,2	-37,5
<i>Exportation française vers (MEUR) Douanes françaises 2022</i>	33,0	424,4	433,3	49,7
<i>Importation française depuis (MEUR) Douanes françaises 2022</i>	3,8	692,6	263,3	136,2
Balance courante (%PIB) FMI 2023	-5,6	-3,9	-6,2	-6,9
Transferts de la diaspora (%PIB) BM 2022	20,1	4,8	2,1	0,6
Réserves de change (mois d'import) FMI - REO 2023	7,5	3,7	10,0	3,5
Développement				
IDH BM 2021	0,56	0,50	0,80	0,79
Espérance de vie à la naissance BM 2021	63,4	64,5	73,7	73,4
Taux de pauvreté (<1,90 USD/jours, %) BM*	18,6	80,7	0,1	0,5
Emissions de CO ² par habitant (kg) BM 2020	407	97	2 939	6 081
Notation Dette Souveraine				
S&P	-	-	BBB-	-
Moody's	-	-	Baa3	-
Fitch	-	-	-	BB-
Politique Monétaire				
Taux directeur*	-	-	4,50	2,00

*Dernière donnée disponible

Contacts

Kenya, Somalie, Burundi, Rwanda

Page pays : [Kenya](#) / [Somalie](#) / [Burundi](#) / [Rwanda](#)

Twitter : [DG Trésor Kenya](#)

Contact : Jérôme BACONIN Jerome.baconin@dgtresor.gouv.fr

En collaboration avec l'ambassade de France à Kigali : quentin.dussart@diplomatie.gouv.fr

Madagascar, Comores, Maurice, Seychelles

Page pays : [Madagascar](#) / [Seychelles](#) / [Maurice](#) / [Comores](#)

Twitter : [DG Trésor Madagascar](#)

Contact : Beatrice ALPERTE beatrice.alperte@dgtresor.gouv.fr

Ethiopie, Erythrée, Djibouti

Page pays : [Ethiopie](#) / [Djibouti](#) / [Erythrée](#)

Contact : Julien DEFRANCE julien.defrance@dgtresor.gouv.fr

Ouganda, Soudan du Sud

Page pays : [Ouganda](#) / [Soudan du Sud](#)

Contact : Gregory SIDRAC gregory.sidrac@dgtresor.gouv.fr

Tanzanie

Page pays : [Tanzanie](#)

Contact : Annie BIRO annie.biro@dgtresor.gouv.fr

Soudan

Page pays : [Soudan](#)

Contact : Almuiz MOHAMAD almuiz.mohamad@dgtresor.gouv.fr

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