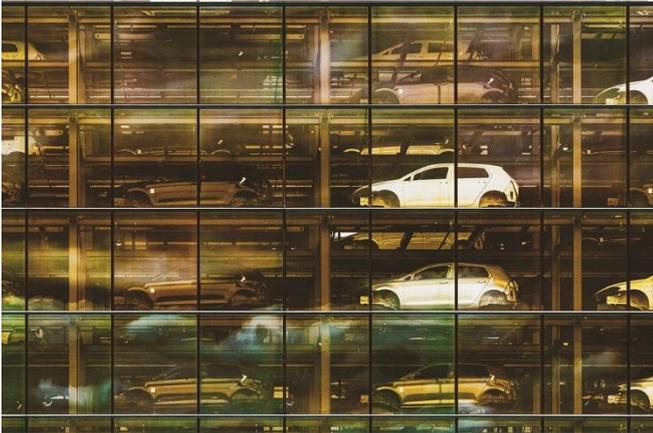


POLITIQUES SECTORIELLES :

L’Egypte veut relancer son industrie automobile



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sylvia MALINBAUM

Cheffe du pôle Infrastructures et Développement durable

sylvia.malinbaum@dgtresor.gouv.fr