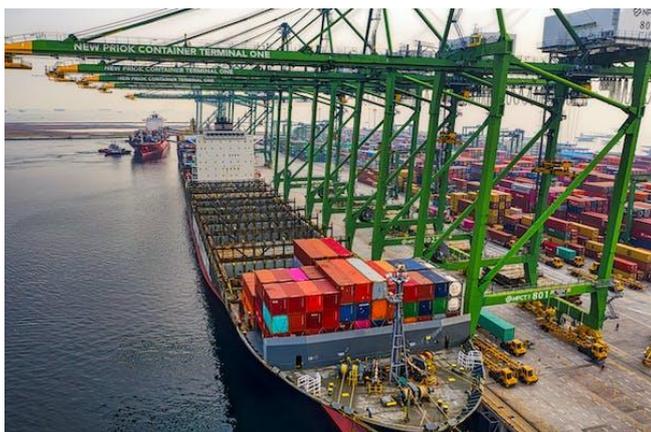


POLITIQUES SECTORIELLES :

Un secteur portuaire égyptien en pleine expansion



Les ports égyptiens sont peu performants par rapport à leurs concurrents régionaux. Les autorités sont conscientes que la façade maritime égyptienne est un atout indéniable pour peser davantage dans les chaînes de valeur mondiales et un prérequis indispensable à l'augmentation souhaitée des exportations. Le Caire aimerait également tirer profit de sa position géographique et de la forte fréquentation du canal de Suez pour devenir un fournisseur de carburant vert. Les nombreux projets de développements, qui se concentrent principalement dans les ports d'Ain Sokhna et d'Alexandrie, impliquent toutefois, en l'absence de réelle coordination entre les différentes autorités portuaires, un risque de surcapacité.

Un secteur portuaire peu efficient qui pénalise à date les ambitions maritimes de l'Égypte

Dotée d'une position géographique favorable, l'Égypte aspire à devenir une puissance maritime majeure...

L'Égypte dispose de **50 ports maritimes** et **197 terminaux** s'étendant sur **37,5 km au total**. Selon la Banque mondiale, l'économie bleue (qui regroupe plusieurs activités dont la pêche, le tourisme, le secteur maritime - *qui reste majoritaire*) contribue à hauteur de **2,2 % au PIB égyptien**. L'Égypte souhaite s'appuyer sur sa **position géographique privilégiée** – carrefour entre l'Afrique, l'Asie et l'Europe – et ses **3 000 km de côtes** pour devenir un **centre commercial et**

logistique global. Le pays a accès à deux marchés portuaires distincts : le littoral de la **Méditerranée orientale** (porte d'entrée et trafic de transbordement) et de la **Mer rouge** (porte d'entrée et trafic interligne).

...mais le secteur souffre d'une gouvernance fragmentée et d'une stratégie portuaire floue...

Le **ministère des Transports** et ses autorités portuaires affiliées et la **zone économique du canal de Suez (SCZone)** sont en charge de la gouvernance du secteur portuaire. Bien que le **ministère travaille en étroite coordination** avec les **autorités de la SCZone** et serait le point de contact pour **l'ensemble des investissements** dans le secteur portuaire, **chaque port est in fine responsable de ses investissements et des services proposés** et élabore ses propres programmes de développement qui reposent sur des projections de trafic particulièrement optimistes. La **législation égyptienne** (loi 1/1996 et 1998) permet au secteur privé de participer à la construction de terminaux et d'assurer **des services portuaires et logistiques**. L'action du ministère s'articule autour de trois axes : (i) **servir le commerce local**, (ii) **accueillir de nouvelles entreprises**, et (iii) **augmenter la part de marché du transbordement**. Pour se faire, le gouvernement construira et financera la **lower structure** tandis que le **secteur privé** sera chargé sous contrat BOOT (*build, own, operate, transfer*) de financer et d'opérer l'**upper structure**.

...débouchant sur des ports égyptiens aux modestes performances opérationnelles.

Le rapport « Indice de performance des ports à conteneurs 2021 » publié par la Banque mondiale et S&P indique que les **ports égyptiens** sont **moins performants** que ceux du **Golfe** (Arabie saoudite, Emirats arabes unis) et de la **Turquie** mais **aussi performants** que ceux des **autres pays de Méditerranée orientale**. Plus globalement, c'est la faible performance du secteur logistique et des transports qui pénalise l'Égypte. Selon la *Banque mondiale*, l'Égypte se classe en dessous de ses

principaux concurrents portuaires (Arabie saoudite, Grèce, Turquie) en termes de **score de transport et de connectivité** bien que l’Egypte affiche la valeur la plus élevée du sous-indice de **connectivité des lignes maritimes** parmi ses pairs. Cette modeste performance des ports égyptiens s’explique par : (i) **un manque de coordination institutionnelle** et **l’absence d’une stratégie claire**, (ii) **l’absence d’un régulateur indépendant** et (iii) **l’inefficacité du contrôle douanier** et du dédouanement. Améliorer la performance de ses ports est clef pour l’Egypte alors que la Banque mondiale considère que le **développement de ports et complexes logistiques efficaces** et **l’amélioration de la connectivité de l’arrière-pays** pourraient permettre de renforcer les exportations égyptiennes à hauteur de **12 Mds USD**.

[L’Etat cherche à s’appuyer davantage sur le secteur privé pour financer les nouveaux développements](#)

[Un secteur que le gouvernement cherche à améliorer par un programme de privatisation...](#)

Le Premier ministre Madbouli a annoncé la privatisation de **7 grands ports égyptiens** qui seraient fusionnés en une seule entité cotée à la bourse égyptienne (EGX), sans dévoiler quels ports seront sélectionnés, ni le calendrier de l’introduction en bourse. Si l’objectif affiché de cette privatisation est ainsi de **transformer les entreprises de la logistique** en profondeur et **d’injecter des nouvelles liquidités**, une **réelle « restructuration »** du secteur semble peu probable. Les **privatisations** concernent aussi les **entreprises de la logistique** : Abu Dhabi Ports a acheté 70 % de l’entreprise de transport maritime *International Associated Cargo Carrier* (IACC) pour 140 M USD, le fonds qatari ADQ et le fonds souverain saoudien ont acheté des parts dans *Alexandria Container & Cargo Handling Company* tandis qu’*Egyptian Group for Multipurpose Terminals* (EGMP) pourrait être privatisé.

[...et de nouveaux développements d’infrastructures portuaires dans lesquels le secteur privé aura toute sa place](#)

Le caractère très ambitieux du programme de **développement portuaire** s’explique en partie par la

fragmentation de la gouvernance portuaire. Des travaux sont actuellement en cours pour construire **35 km de nouveaux postes d’amarrage**, ce qui portera leurs longueurs totales en Egypte¹ à **environ 73 km**. Tous ces développements non coordonnés induisent un potentiel **risque de surcapacité** pour un marché égyptien dont les activités de **transbordement** demeurent aujourd’hui limitées. Une des **principales priorités** du gouvernement reste le développement des **ports d’Alexandrie et de Dekheila**, qui pourrait former un « **Alexandria Great Port** » à l’horizon 2024. Le ministère des Transports considère que le volume d’échanges commerciaux qui transite au port d’Alexandrie rend nécessaire la construction d’un **nouveau terminal polyvalent** et éventuellement d’un terminal spécialisé. Au **port de Dekheila**, 3 nouveaux terminaux sont prévus et seraient développés sous forme de partenariats publics privés. Enfin, le développement du **port d’Ain Sokhna** reste stratégique : 3 terminaux sont en cours de développement et 9 autres sont envisagés ainsi que 4 nouveaux bassins. L’Egypte pourrait par ailleurs accroître ses liens commerciaux avec les pays du CCG en développant le **transport maritime roulier**, moyen de transport qui a permis à d’autres pays de la région comme le Maroc et la Turquie de **faire émerger une industrie manufacturière**. Début 2020, l’Egypte a développé son premier terminal roulier dédié à l’automobile au port d’*East Port Said* et un autre est envisagé à Ain Sokhna. Enfin, le développement du **port de Safaga** devrait contribuer à valoriser les ressources naturelles (phosphore, aluminium) de la région. Des développements (terminaux polyvalents) sont aussi envisagés au port de **Damiette**. Côté français, **CMA-CGM**, opérera d’ici fin 2022 le **terminal polyvalent « Pier 55 » à Alexandrie**. **CMA-CGM** s’est récemment associé avec le chinois **COSCO** et **Hutchison Ports** pour développer un terminal au port d’**Ain Sokhna**. **Bolloré**, dont les activités logistiques en Afrique ont été **rachetées** par l’armateur italo-suisse **MSC** en juin dernier, est quant à lui présent à **Port Said Est**.

Antoine COSSON

Attaché sectoriel infrastructure et développement durable

antoine.cosson@dgtrésor.gouv.fr

¹ Les nouveaux terminaux pourront accueillir jusqu’à 370 millions de tonnes de marchandises et 22 millions de conteneurs par an.