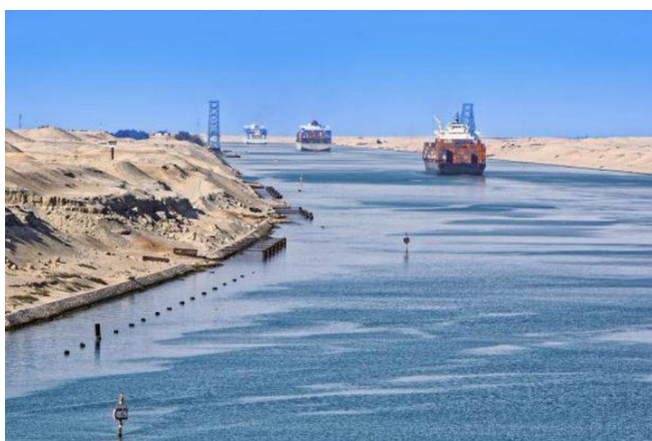


POLITIQUES SECTORIELLES :

La Zone économique du canal de Suez, au cœur des ambitions industrielles de l'Egypte



Le projet de zone économique du canal vise à doter l'Egypte d'un centre logistique et industriel au cœur des échanges mondiaux. Son succès est encore incertain et reposera sur le développement des infrastructures requises et sur la capacité des autorités égyptiennes à attirer des investisseurs étrangers.

La création d'une zone économique spéciale, levier de développement économique et industriel

La Zone économique du canal (SCZone), un mégaprojet du président Sissi

Créée en 2015, la zone économique du canal de Suez (460km²) est gérée par une Autorité générale qui rend compte directement à la présidence. Elle fait partie des **mégaprojets** décidés par le président pour relancer le développement économique de l'Egypte. L'objectif ambitieux affiché par les autorités est de concentrer **30% de l'activité économique de l'Egypte** et de créer 1 million d'emplois pour devenir **une des sept plus grandes zones économiques mondiales à l'horizon 2035**. La SCZ se répartit entre **quatre zones**

industrielles distinctes : **East-Port Said, Qantara West, East Ismailia et Ain Sokhna**.

Une localisation stratégique et des incitations fortes pour les investisseurs

La SCZ doit compléter l'activité de l'Autorité du Canal de Suez (SCA) afin que le canal ne soit plus uniquement une zone de transit mais **d'activité économique**. Elle reflète la volonté égyptienne de renforcer sa **base industrielle**. L'Egypte défend le **modèle de la relocalisation** pour attirer les investisseurs étrangers aujourd'hui installés en Asie, en vantant sa proximité avec le marché européen. La SCZone est en effet située sur un axe maritime qui joint trois continents et concentre **10% du commerce mondial**¹⁶. Elle dispose de prérogatives pour négocier au cas par cas et en direct les exemptions fiscales, ainsi que les garanties sur les prix de l'énergie. Elle **est encadrée par une loi spéciale** accordant des avantages¹⁷ aux entreprises ciblant une production locale destinée à l'export (dans la limite de 10% d'emploi de main d'œuvre étrangère). Au total, **16 secteurs industriels prioritaires ont été pré-identifiés par la SCZ** (cf. annexe 4).

Un succès encore incertain, qui dépendra du développement des infrastructures de base

Le développement des infrastructures, un préalable indispensable au développement de la zone

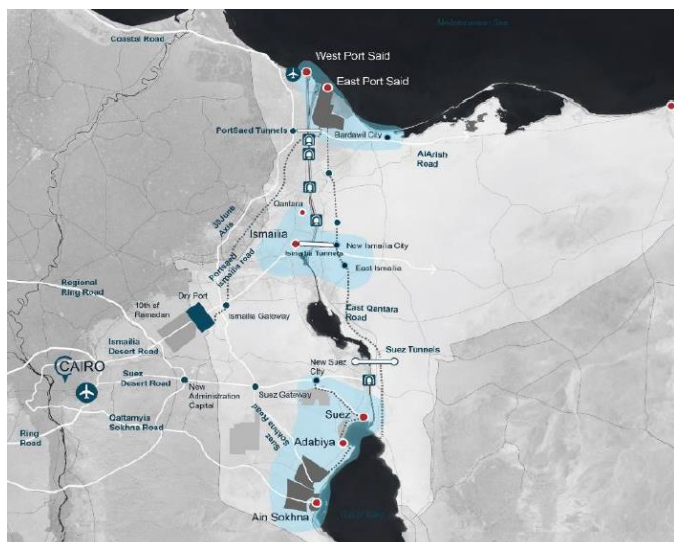
La construction de **réseaux routiers, ferroviaires, électriques et d'approvisionnement en eau** est nécessaire pour permettre l'avènement d'un écosystème d'affaires. **Quatre tunnels routiers** ont déjà été construits dans les zones de Port-Saïd et d'Ismailia ; **la ligne à grande vitesse** doit connecter la Nouvelle capitale administrative à Ain Sokhna. **Quatre**

¹⁶ En vertu des accords de libre-échange signés par l'Egypte, elle offre un accès préférentiel à près de 450 millions de clients en Europe (accord d'association), en Asie (accord de libre-échange bilatéral avec la Turquie), dans le monde arabe (GAFTA et accords d'Agadir), en Afrique (accord de fusion du COMESA, EAC et SADC signé en juin 2015 et plus récemment, en 2019, la ZLECAF) et depuis 2017, vers l'Amérique du Sud avec la signature d'un accord de libre-échange avec le MERCOSUR.

¹⁷ Concession sur 50 ans, exonération des taxes douanières et de la TVA pour l'installation de l'outil industriel et l'importation de composants, réduction des droits de passage du canal. Une réduction équivalente à 50% du coût de l'investissement sur l'impôt sur les sociétés est également prévue dans la limite de 80% du capital versé.

Des résultats encore limités : les zones d'Ain Sokhna et East Port Said sont les plus avancées

Carte du territoire de la Zone économique spéciale du canal de Suez



Des entreprises françaises déjà présentes dans la zone

De nouvelles opportunités autour du projet de « canal 100 % vert »

Alors que l’Egypte s’apprête à accueillir la COP 27, l’autorité du canal de Suez souhaite « **verdir** » le canal **d’ici 2030** : première étape, une réduction de 10% à 20% sur les frais de canal pour les navires utilisant des carburants plus écologiques. A terme, l’Egypte souhaite se positionner comme **plateforme logistique régionale pour fournir du carburant vert** et pourra s’appuyer sur l’hydrogène vert pour verdir le secteur maritime dans sa globalité

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

Attaché sectoriel Infrastructures et Développement
durable
antoine.cosson@dgtresor.gouv.fr