MINISTÈRE
DE L'ÉCONOMIE,
DES FINANCES
ET DE LA SOUVERAINETÉ
INDUSTRIELLE ET NUMÉRIQUE
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction générale du Trésor

LETTRE ÉCONOMIQUE
Égypte

Une publication du Service économique du Caire
Numéro 160 juin 2025

Le chiffre du mois

LE CHIFFRE A RETENIR

-54%

Baisse du trafic du canal de Suez entre 2023 et 2025

Sommaire

ACTUALITÉS ..... - 4 -

Relations économiques bilatérales ..... - 4 -

Brèves économiques ..... - 6 -

NOTES D'ANALYSE ..... - 8 -

La lente transformation du secteur de la gestion des déchets : enjeu sanitaire et environnemental et majeur ..... - 8 -

Le trafic du canal de Suez : d'une crise à l'autre ..... - 13 -

INDICATEURS ..... - 17 -

« LES CRISES DE DEMAIN SONT SOUVENT LE REFUS DES QUESTIONS D'AUJOURD'HUI » Patrick LAGADEC

Aujourd'hui suspendues, si l'on en croit le respect du cessez-le-feu entre les belligérants au moment où ces lignes sont rédigées, les hostilités entre Israël et l'Iran ont une fois de plus illustré la vulnérabilité de l'économie égyptienne face aux crises extérieures.

Si l'Égypte n'a pas été directement exposée en matière sécuritaire, les retombées économiques de cet affrontement ont en effet été immédiates. Au-delà des mouvements ponctuels en bourse, sur la livre égyptienne, qui a globalement résisté, et sur le marché interbancaire, avec des sorties de capitaux assez limitées, la situation énergétique a concentré l'essentiel des inquiétudes. Dans un pays où la production électrique dépend à 82% du gaz naturel, dont la production locale ne satisfait que les 2/3 des besoins, et dont 16% de la consommation intérieure provient d'Israël, la décision de Tel Aviv de fermer les champs offshores de Leviathan et Karish a conduit les autorités égyptiennes à activer immédiatement un plan d'urgence. Celui-ci a porté sur le lancement d'appels d'offres pour l'importation de diesel, le recours imposé à des sources d'énergie alternatives pour l'industrie et limitation de l'approvisionnement des industries en gaz (à hauteur de 900 mpcj) voire la suspension des livraisons de diesel et mazout aux industries agroalimentaires et de ciment afin de privilégier la production électrique. En parallèle, des dispositions étaient prises pour accroître les importations de GNL qui pourraient doubler par rapport aux précédentes estimations. Autre secteur clé particulièrement sensible aux crises, le tourisme a immédiatement enregistré des annulations et baisses de réservations très importantes pour la période estivale qui pourrait être déjà en partie « perdue », d'après certains analystes.

Un conflit plus long pourrait avoir d'autres conséquences significatives. En premier lieu sur le trafic du canal de Suez, alors que l'absence d'attaque houthie depuis le 18 novembre 2024 et la conclusion le 6 mai 2025 d'un cessez-le-feu entre les États-Unis et les rebelles houthis avaient ravivé l'espoir d'un retour à la normale (recettes en chute de 62% en 2024 ; trafic container -70%). La reprise du trafic affichée par l'Autorité du canal reste timide et ne devrait atteindre un niveau significatif qu'en début d'année prochaine, toujours d'après les analystes, si les récents affrontements ne repoussaient encore davantage cette échéance. Les transferts de la diaspora, originaires à plus de 70% du Golfe et ayant fortement repris depuis début 2024 (niveau inégalé d'environ 17 Md USD au second semestre, soit près de 10% du PIB en année pleine) pourraient être freinés en cas d'affrontements prolongés. Or, couplés aux revenus du tourisme, les transferts des travailleurs égyptiens expatriés avaient permis de couvrir les 6 Md USD de pertes de recettes du canal de Suez en 2024 et, ainsi, de limiter l'impact sur le creusement du déficit structurel du compte courant. Plus largement, alors que le secteur manufacturier affichait une contribution positive à la croissance économique ces derniers mois, toute aggravation du conflit pourrait menacer les investissements et la croissance. Les performances encourageantes de ces derniers mois (4,3% au dernier trimestre 2024) reflètent un effet de base favorable et restent fragiles.

C'est dans ce contexte incertain que se poursuivent les discussions entre le FMI et les autorités égyptiennes sur la conclusion de la cinquième revue du programme, dont la mission était en Egypte début mai. L'intention initiale du Fonds d'un passage au conseil d'administration fin juin est désormais illusoire. Le scénario d'une fusion des conclusions de cette revue avec la prochaine, dont la mission au Caire est attendue à la rentrée, paraît dès lors la plus probable. De son côté, une fois son mandat reçu des États membres, la Commission européenne devrait prochainement finaliser l'accord-cadre portant sur l'assistance macro-financière restante (4 Md EUR) qui doit être déployée avant la fin du programme FMI en septembre 2026, soit dans quinze mois.

Pascal FURTH, Chef du Service économique

ACTUALITÉS

Relations économiques bilatérales

Évènements marquants de juin 2025 :

17 juin : à l'occasion du Salon du Bourget, un accord de coopération technique dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement a été signé entre Sameh Elhefny, ministre égyptien de l'Aviation civile, et Philippe Tabarot, ministre français des Transports, faisant suite à leur rencontre lors de la visite présidentielle française en Égypte d'avril dernier. Par ailleurs, EgyptAir a confirmé la commande de six Airbus A350, quelques semaines après une visite officielle au siège d'Airbus à Toulouse - un signe fort témoignant de la confiance accordée à l'excellence aéronautique française.

21 juin : pour la 3ème édition consécutive, la « grüne fete » a été organisée par l'Institut français et le Goethe Institut, réunissant plusieurs milliers de jeunes au Caire et à Alexandrie pour un programme musical, des ateliers, conférences et expositions. Ce fut l'occasion de revenir sur la 3ème conférence des Nations Unies pour les océans à Nice avec des avancées majeures dont l'accélération de la ratification du traité en haut mer (50 ratifications sur les 60 nécessaire pour son entrée en vigueur) et appel lancé par la France « Nice Wake up Call », soutenu par 96 pays pour un traité plastique ambitieux.

23 juin : l'Institut français d'Égypte a accueilli la restitution du premier Hackathon Développement durable des établissements francophones. Quelques mois après une journée de réflexion collective consacrée à l'identification de défis environnementaux concrets, les éco-délégués se sont réunis de nouveau pour présenter les actions mises en œuvre dans leurs établissements, les exposer au public et partager un moment de convivialité. Chacun des 9 établissements participants a reçu un diplôme à l'issue des présentations réalisées par les élèves eux-mêmes.

Brèves économiques

1- Extension du programme de subvention à l'exportation pour 2025/26

Le ministre de l'Investissement et du Commerce extérieur, Hassan El-Khatib, prévoit d'élargir le programme de subvention à l'exportation pour l'exercice 2025/26, avec une enveloppe portée à 45 Md EGP (776 M EUR), soit près du double de celle allouée en 2024/25. Le programme prévoit des taux de remboursement revalorisés, des mécanismes de décaissement simplifiés et un modèle sectoriel différencié. 38 Md EGP (656 M EUR) seront dédiés aux secteurs prioritaires tandis que 7 Md EGP (121 M EUR) seront réservés pour des besoins exceptionnels dans les secteurs stratégiques. Le programme comprend en outre des dispositions spécifiques pour la Haute-Égypte, destinées à surmonter les contraintes logistiques de ce territoire, afin de renforcer l'équité territoriale. Son extension viserait enfin à diversifier les exportations, augmenter les recettes en devises étrangères et consolider la position commerciale de l'Égypte à l'échelle régionale.

2- Nouveau projet d'envergure à Ras Shukeir porté le Golfe

Le gouvernement égyptien s'apprêterait à annoncer un nouveau projet d'envergure à Ras Shukeir, au nord d'Hurghada, en partenariat avec un fonds souverain du Golfe, sur le modèle de l'accord conclu à Ras El Hekma avec ADQ. Si aucun fonds n'a encore été officiellement mentionné, l'Arabie Saoudite et le Qatar apparaissent comme des candidats probables. D'une superficie de 174 km^2, le site de Ras Shukeir présente un fort potentiel dans les secteurs de l'énergie, du tourisme et de l'industrie. Le projet sera financé par l'émission de sukuks et s'inscrit dans une stratégie plus large visant à réduire la dette publique de l'État et à faciliter l'émission de sukuks souverains. Plus globalement, le gouvernement espère attirer 42 Md USD d'IDE nets en 2025/26, avec un objectif porté à 55 Md USD d'ici 2028/29. Cette dynamique repose sur un intérêt croissant des investisseurs étrangers, notamment des pays du Golfe. Ras Shukeir suscite d'ailleurs déjà leur intérêt, avec le lancement d'un projet d'hydrogène et d'ammoniac verts par le saoudien ACWA power et l'égyptien Hassan Allam Utilities.

3- L'acheteur Mostakbal Misr conclut un accord pour du blé français

Le nouvel acheteur public égyptien de céréales, *Mostakbal Misr (Future of Egypt)*, qui a succédé au GASC, a acheté en avril environ 180 000 tonnes de blé français auprès de deux grands négociants européens, marquant l'un de ses premiers achats directs pour le programme de subvention du pain. Deux cargaisons ont été vendues à 246 USD/tonne au comptant, la troisième à 256 USD/tonne avec paiement différé. Des contrats similaires ont été conclus avec la Bulgarie, tandis que des négociations sont en cours avec la Roumanie.

4- Stellantis lance la production locale de la Citroën C4X

Le groupe français Stellantis a lancé la production du modèle Citroën C4X dans les usines de l'Organisation arabe pour l'industrialisation (AOI), selon un communiqué de la Présidence de la République. Le projet prévoit la fabrication de 7 000 unités par an pendant 4 ans, soit

un total de 28 000 unités, avec un taux d'intégration locale de 45%. L'AOI a également annoncé le lancement, fin 2026, de la production de 240 000 unités d'un nouveau modèle Stellantis, exclusivement assemblé en Égypte. Ces projets s'inscrivent dans le plan d'investissement de 116 M EUR présenté l'an dernier par le groupe pour la production locale de quatre modèles de véhicules. Ils constituent également une nouvelle étape dans la stratégie nationale égyptienne de localisation de l'industrie automobile, qui vise à réduire les importations, générer des devises et renforcer les capacités industrielles du pays.

5- Approbation de la nouvelle tranche d'assistance européenne de 4 Md EUR

Le 18 juin, le Parlement européen a approuvé le versement de la deuxième tranche du paquet d'aide financière de 4 Md EUR sous forme de prêt à l'Égypte. Celle-ci s'inscrit dans le cadre d'un financement plus large de 7,4 Md EUR, incluant 5 Md EUR d'assistance macro-financière dont la première tranche de 1 Md EUR avait été décaissée en janvier 2025. La Commission européenne devrait prochainement recevoir mandat pour mener formellement les négociations relatives aux critères de réformes souhaitées associés à la mise en œuvre de cette seconde tranche.

6- Signature de la plus grande centrale solaire en construction d'Afrique

L'entreprise norvégienne Scatec a finalisé le bouclage financier de son projet solaire Obelisk à Nagaa Hammadi, dans le nord de Louxor, d'un montant de 600 M USD. D'une capacité totale de 1,1 GW, couplée à 200 MWh de stockage de batterie, il s'agira de la plus grande centrale solaire en construction sur le continent. Réalisé en deux phases, le projet sera partiellement opérationnel (+561 MW et batterie) dès le premier semestre 2026 et complètement (+564 MW) au second semestre. Le projet est financé par plusieurs bailleurs, dont la BAD (184,1 M USD), la BERD (173,5 M USD) et BII (100 M USD). Scatec assurera l'ingénierie, de la construction, de l'exploitation et la maintenance, et a signé un contrat d'achat d'électricité en dollars pour 25 ans avec la compagnie égyptienne de transmission électrique (EETC). En parallèle, l'entreprise a conclu un accord similaire pour un parc éolien de 900 MW à Ras Shukeir, dans le cadre de l'initiative Nexus for Food, Water and Energy.

NOTES D'ANALYSE

La lente transformation du secteur de la gestion des déchets : enjeu sanitaire et environnemental majeur

Avec 225 à 330 tonnes de déchets par an et par habitant, dans la moyenne mondiale, principalement constituée de déchets agricoles, de drainage des canaux et de déchets municipaux, l'Égypte fait face à des défis colossaux, considérant les faibles taux de collecte (55,4%) et de recyclage (15%), éloignés des objectifs pour 2030. La croissance démographique vigoureuse et l'urbanisation des modes de vie accentuent encore cette pression. Pour y faire face, les autorités ont lancé une réforme ambitieuse du secteur, incarnée par la loi de 2020. Le secteur demeure marqué par la domination d'acteurs informels efficaces et socialement sensibles, une gouvernance publique fragmentée, un manque de moyens et de fortes disparités territoriales (entre zones urbaines et rurales et entre gouvernorats). La participation du secteur privé s'intensifie mais reste le fait d'entreprises locales.

Un engagement public pour une meilleure régulation qui peine à se concrétiser

La mise en place d'un cadre réglementaire ambitieux

Après l'introduction du concept de déchets dans la loi sur l'environnement de 1994, l'Égypte s'est dotée d'une régulation complète du secteur de la gestion des déchets dans la loi n° 202 de 2020, suivie d'un cadre d'exécution en 2022. Cette loi établit un cadre de la gouvernance, attribuant la régulation du secteur à la *Waste Management Regulation Authority* (WMRA), sous la tutelle du ministère de l'Environnement. Elle définit une typologie des déchets, formalise le secteur (obligation de licence pour exercer) et impose des obligations pour les entreprises, assorties de pénalités en cas de non-respect.

Des innovations sont également introduites dont un projet d'étiquetage pour les emballages responsables (pas encore appliqué), un tarif d'achat de l'électricité générée par des projets de valorisation énergétique des déchets (*waste-to-energy*) et l'introduction du principe de responsabilité élargie du producteur. Sur ce dernier point, un décret récent (mars 2025) instaure sous trois mois une taxe pour les producteurs et importateurs de sacs plastique.

Une lente transformation du secteur face aux défis d'une gouvernance fragmentée

Toutefois, la connaissance de cette réglementation ainsi que des dispositifs et des acteurs en charge de sa mise en œuvre est encore partielle. La gestion des déchets pâtit par ailleurs d'une structure de gouvernance marquée notamment par une multiplicité de parties prenantes : le ministère de l'Environnement et la WMRA, régulateurs, ne disposent pas pour autant des prérogatives d'exécution confiées aux ministères du Développement local (via la

supervision des gouvernorats) et du Logement (pour les villes nouvelles). Par ailleurs, les modalités de mise en œuvre ne sont pas unifiées entre les gouvernorats (27 au total), chacun définissant les modes de collecte, de transfert et de traitement des déchets – recours au secteur privé, informel, etc. Enfin, doit encore être élaborée une stratégie nationale pour accompagner le développement de la filière de traitement et de valorisation, alors même que la Vision 2030 fixe des objectifs particulièrement ambitieux - taux de collecte des déchets municipaux de 95% et taux de recyclage de 60%. L'absence de données fiables complique également la planification.

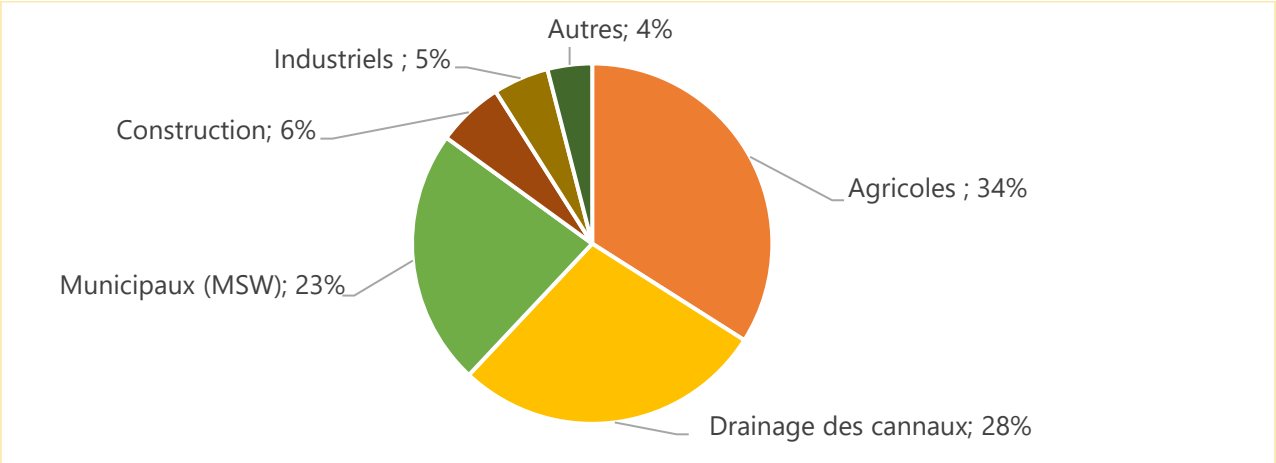
Toutefois, la filière des déchets électroniques, avec un potentiel important de valorisation, a connu des avancées notables, en partie liées à l'évolution du cadre réglementaire mais également de l'engagement des pouvoirs publics, des entreprises et des bailleurs, à travers le projet *Sustainable Recycling Industries* (SRI) mis en place par CEDARE. Via le projet *One Circle*, soutenu par l'Union européenne, Orange Egypt s'engage également en mettant à disposition des points de collecte de déchets électroniques. A noter également que l'industrie du ciment offre un débouché pour les déchets non-valorisables, utilisés comme combustibles alternatifs dans les fours, évitant ainsi leur dépôt dans des décharges – un modèle en place dans plusieurs gouvernorats.

Les investissements publics encore insuffisants sont en partie compensés par les bailleurs

Le secteur est confronté à un manque de ressources qui engendre une forte disparité dans les modes de collecte, ainsi qu'une faible efficacité dans les opérations de traitement et de valorisation des déchets. Le traitement repose encore sur des techniques manuelles. Par ailleurs, l'état du réseau de décharges, bien que relativement étendu, souffre d'un manque de moyens et d'entretien. D'après la Banque mondiale, la résolution de ses dysfonctionnements structurels pourrait générer près de 6 Md USD de revenus par an. Les investissements publics sont par ailleurs concentrés dans les zones urbaines, essentiellement dans les infrastructures de valorisation des déchets.

Si le secteur concentre peu de financements des bailleurs opérant en Égypte, plusieurs programmes d'ampleur sont en cours, dont le projet *Greater Cairo Pollution* (GCAP) de la Banque mondiale, doté de 200 M USD, dont 126 M USD dédiés à l'opérationnalisation d'un système de gestion de déchets intégré (construction d'infrastructures dans la ville de 10th de Ramadan et de nouvelles stations de transferts). En parallèle, plusieurs programmes d'assistance technique sont déployés, dont le *National Solid Waste Management*, soutenu par la coopération allemande et la DUE.

Composition des déchets générés en Égypte



Source : Waste Management Regulation Authority.

Une ouverture progressive au secteur privé formel

Un secteur largement dominé par les acteurs informels

Bien qu'il soit difficile d'établir des statistiques précises, la collecte et le traitement des déchets restent majoritairement assurés par le secteur informel (représentant la grande majorité des 360 000 emplois du secteur), à l'instar des chiffonniers qui traiteraient près de la moitié des déchets du Caire. Si le taux de recyclage affiché est certes élevé – évalué à 80%, ces acteurs s'exonèrent de fait des obligations réglementaires, notamment pour la gestion de fin de vie des déchets non-valorisables et s'inscrivent dans des conditions de travail précaires, sans reconnaissance de leur statut par l'État égyptien.

Toutefois, d'autres modèles existent, associant notamment des ONGs. Hepca, forte de ses 700 employés, assure la collecte, la séparation, le suivi et le traitement préliminaire des déchets dans les villes de Hurghada et de Marsa Allam ; un modèle unique en Égypte. A Alexandrie, le gouvernorat a mis en œuvre une gestion intégrée des déchets, de la collecte jusqu'au traitement, reposant sur un partenariat public-privé avec des entreprises locales – un modèle jugé efficace et adapté au contexte égyptien.

D'autres initiatives visent également à faire le lien entre le secteur formel et informel. A titre d'exemple, dans le cadre du projet SRI, les recycleurs licenciés se sont regroupés en 2023 et devraient prochainement lancer une ONG, pour recueillir les déchets collectés par le secteur informel et les réintégrer dans le circuit formel en vue de leur traitement.

L'émergence d'acteurs privés locaux

Ces dernières années, le paysage de la gestion des déchets en Égypte a vu apparaître de nouveaux acteurs privés locaux, principalement des PME. Leur implication, en nette progression, s'accompagne d'une collaboration en sous-traitance avec le secteur informel. Ainsi, dans plusieurs gouvernorats, des entreprises privées assurent désormais des missions de collecte et de traitement des déchets.

Au Caire et à Gouna, l'entreprise Erteka, avec plus de 1 000 employés, est en charge de la collecte. Quelques acteurs locaux ont également émergé sur la filière de valorisation, dont l'entreprise Bariq, leader du secteur qui recycle environ 1,6 milliard de bouteilles en PET par an, transformées en granulés de qualité alimentaire conformes aux normes internationales (*bottle to bottle*), dont la quasi-totalité de la production est exportée. La société Flex P.Films[1], spécialisée dans la production de films plastiques, grâce à un financement obtenu dans le cadre du projet EPAP associant notamment l'AFD, a lancé une ligne de recyclage de plastique.

Plusieurs start-ups proposant des technologies innovantes se sont également positionnées sur le marché des déchets, dont Bekia, plateforme numérique affichant une traçabilité du recyclage des déchets et un suivi des émissions carbones évités, avec qui collaborent quelques grands groupes, dont Orange Business.

[1] Filiale du groupe indien UFlex Limited, l'un des principaux fabricants mondiaux de films polymères pour l'emballage flexible.

Vision Égypte 2030 - objectifs du Ministère de l'Environnement en matière de gestion des déchets municipaux :

Indicateurs	2019	2025	2030
Déchets solides municipaux collectés et éliminés en toute sécurité (décharge sanitaire)	21%	13,7%	8,5%
Efficacité de la collecte des déchets solides municipaux	55,4%	88%	95%
Déchets solides municipaux collectés et recyclés (traitement mécano-biologique) de manière écologiquement rationnelle	15%	53%	60%
Déchets solides municipaux collectés et traités thermiquement pour la production d'énergie	0%	3%	20%

Source : Vision 2030, MoPEDIC.

Un intérêt des acteurs internationaux à confirmer

L'intérêt des entreprises internationales pour le secteur a émergé dans les années 2000, avec la conclusion d'une série de contrats, dont celui de l'entreprise espagnole Enser et de Véolia, qui s'est toutefois conclu par un retrait en raison de la non soutenabilité du modèle économique et des difficultés à appréhender le marché local (passage de la collecte à domicile à un système de poubelle collective).

Ces dernières années, le gouvernement a toutefois à nouveau misé sur l'investissement du secteur privé d'entreprises d'envergure internationale, pour atteindre ses objectifs ambitieux. Les partenariats public-privé semblent aujourd'hui être préférés par les autorités, ce qui nécessitera d'instaurer un modèle de rémunération incluant un paiement d'une redevance à l'entrée en décharge par les autorités égyptiennes (gate fee), afin d'assurer un minimum de revenus pour les investisseurs et d'accompagner un changement de culture, tant avec le secteur informel que la population en général.

Le secteur du *waste-to-energy* est également perçu comme vecteur d'opportunités. Si la tarification fixée par la loi de 2020 n'a pas suscité l'intérêt des investisseurs, une révision à la hausse (+70%) est actuellement envisagée afin de stimuler l'implication du secteur privé, plusieurs accords étant annoncés comme proches de la signature.

Alexandra LAMOTTE, Conseillère régionale développement durable

Antoine WILLENBUCHER, Chef du pôle infrastructure, environnement, santé

Le trafic du canal de Suez : d'une crise à l'autre

Stratégique pour l'économie égyptienne et le commerce international, le trafic en mer Rouge et dans le canal de Suez a enregistré une forte contraction depuis le début des attaques en mer Rouge en 2023. Ces tensions ont particulièrement pesé sur la dégradation de la situation économique égyptienne, dépendante des entrées de devises que le canal offre, et sur le coût de transit pour les armateurs, notamment français. Alors que l'absence d'attaques contre des navires de commerce ces derniers mois et le cessez-le-feu signé le 6 mai 2025 ouvraient la voie à une stabilisation de la situation sécuritaire, les répercussions du conflit entre Israël et l'Iran font peser un risque sur la perspective envisagée pour 2026 d'une reprise progressive et durable du trafic et, pour l'Égypte, des revenus indispensables qui en découlent.

Le canal de Suez, une infrastructure stratégique pour l'Égypte à plusieurs titres qui a subi l'impact de la détérioration de la situation sécuritaire en mer Rouge

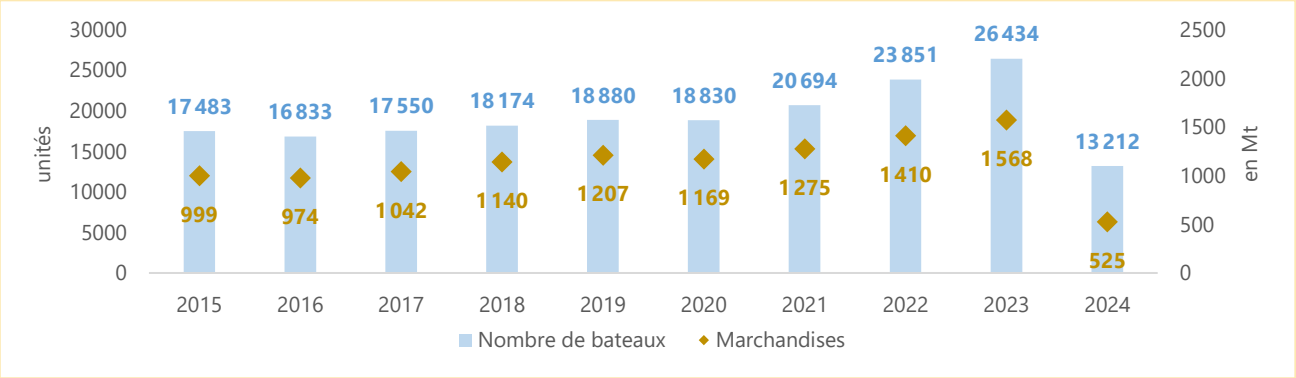
Le canal de Suez est le plus long canal artificiel sans écluse au monde (193 km, largeur de 280 à 345 mètres) et ses redevances constituent la troisième rente financière du pays. Inauguré en novembre 1869, il offre la route maritime la plus courte pour relier l'océan Atlantique et l'océan Indien (et donc la connexion la plus rapide entre l'Asie et l'Europe)[2]. Il s'agit ainsi d'un maillon essentiel du commerce maritime international (captant annuellement entre 12% et 15% du trafic mondial et 30% du transport de containeurs valorisés à plus de 1 000 Md USD). En 2014, l'Égypte a investi 60 Md EGP (8 Md USD au taux de change de l'époque) pour l'agrandissement du canal de Suez. Ces travaux d'élargissement du canal (37 km) et la construction d'une voie parallèle (35 km), réalisés en seulement un an, ont permis une navigation croisée (et non plus alternée) sur 72 km, ramenant le temps de passage de 18 à 11 heures. Une nouvelle extension de 10 km a été inaugurée en décembre 2024 et mise en service en février 2025, portant à 82 km la section à deux voie (environ 175 M EUR d'investissements). Les revenus tirés du canal constituent historiquement la troisième principale rente du pays en devises (après les transferts de la diaspora et le tourisme), s'élevant en moyenne à 6,1 Md USD et 1,8% du PIB par an sur la dernière décennie. En particulier, sur l'exercice fiscal 2022/23 (juillet à juin), soit avant la détérioration de la situation sécuritaire, les revenus du canal de Suez avaient atteint un niveau annuel inédit à 8,7 Md USD, soit 2,2% du PIB, avec un pic trimestriel à 2,5 Md USD au second trimestre 2023.

A partir de novembre 2023, les attaques menées contre des navires marchands en mer Rouge, dans le contexte des tensions régionales liées au conflit à Gaza, ont fortement perturbé le trafic maritime via le canal de Suez. En réponse, la majorité des compagnies maritimes internationales et des majors pétrolières (dont TotalEnergies pour le transport de

[2] A titre d'exemple, la distance de la route maritime entre les ports de Rotterdam et Singapour via le canal de Suez atteint 8 440 miles nautiques, contre 11 720 pour la principale route alternative via le Cap de Bonne Espérance.

GNL) ont redirigé leurs itinéraires via le cap de Bonne-Espérance, ce qui a provoqué une augmentation des durées de transport (jusqu'à 12 jours supplémentaires) et donc du tarif du fret maritime (hausse de la consommation de carburant estimée à près de 30%). L'ampleur des perturbations a été inédite et le nombre de navires empruntant la voie maritime a connu un effondrement de 50% en 2024 et de 70% en tonnage[3], niveau qui n'avait pas été atteint depuis 1975. Cette contraction du trafic est particulièrement marquée pour les porte-conteneurs, dont le nombre a chuté de 89%, ainsi que pour les navires transportant du gaz naturel liquéfié (-85,7%). La baisse amorcée en 2024 s'est à nouveau accentuée au premier trimestre 2025, avec seulement 2 981 navires ayant traversé le canal, soit une chute de plus de 17% par rapport à la même période l'année précédente et -54% par rapport au premier trimestre 2023. Cette tendance s'accompagne d'une transformation durable de la structure du trafic : les porte-conteneurs, qui représentaient encore près d'un tiers des passages en 2022, ne comptent désormais plus que pour 8%. Une tendance timide à la reprise du trafic était néanmoins observée depuis le mois de mars.

Trafic par le canal de Suez



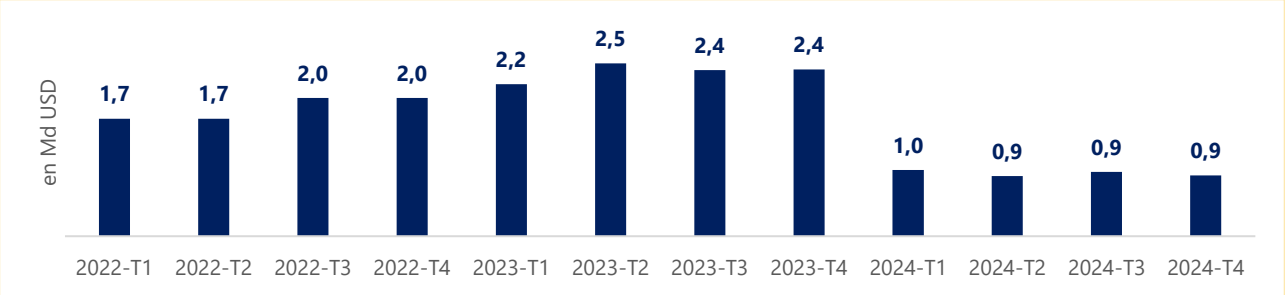
Source : Autorité du canal de Suez.

Ces perturbations ont un impact significatif sur l'économie égyptienne, les revenus tirés du canal ayant chuté en 2024 de 62% en glissement annuel, ramenés à 3,6 Md USD d'après les données de la Banque centrale d'Égypte. Dès lors, depuis le début de 2024, les revenus ont été divisés par trois à environ 300 M USD mensuels. Seulement 1,8 Md USD ont été collectés au dernier semestre 2024 contre 4,8 Md USD l'année précédente. Cette contraction des revenus du canal de Suez, bien que compensée en 2024 par la hausse des revenus du tourisme et des transferts de la diaspora[4], accroît la fragilité de la balance courante (déficit de 11 Md USD au dernier semestre 2024 contre -9,6 Md l'année précédente). Par ailleurs, ces tensions pèsent sur le budget de l'État et la croissance économique, les revenus du canal ayant contribué négativement à la croissance réelle en 2023/24 et au début de l'exercice 2024/25 (-1,16% au T2 2024/25), et marquent un net coup d'arrêt aux objectifs du gouvernement qui ambitionnait d'augmenter de près de 30% ces revenus à 13,2 Md USD. Selon les données de CMA-CGM, le tarif de fret affiché entre l'Asie et la Méditerranée a été multiplié par presque 3 entre novembre 2023 et novembre 2024, atteignant environ 3 800

[3] *Suez Canal Traffic Statistics* – 2024 – rapport publié par l'Autorité du Canal de Suez.
[4] En 2024, 11,4 Md USD de revenus supplémentaires ont été tirés du tourisme et des transferts de la diaspora par rapport à l'année 2023, couvrant les 6 Md USD de pertes du canal de Suez sur la période.

USD pour un conteneur 20 pieds. Ce tarif s'est depuis stabilisé, avec une légère baisse de 8% observée en juin 2025. Il convient enfin de noter que certains opérateurs chinois, en particulier parmi les acteurs de plus petite taille, auraient redéployé leurs navires sur les routes transitant par le canal de Suez dès début 2024. Dans ce contexte, les projets de développement et modernisation de l'axe maritime se poursuivent mais risquent d'être ralentis et de pâtir de la baisse des revenus alors qu'ils sont intégralement financés par le budget d'investissement de l'Autorité du canal. Ainsi, le projet majeur de duplication de 80 km supplémentaires de voies navigables, visant à poursuivre l'ambitieux chantier de transformation du canal de Suez en une voie double, initié en 2015, est actuellement en phase d'étude depuis début 2023. À ce stade, aucun calendrier de démarrage des travaux n'a encore été annoncé.

Revenus tirés du canal de Suez



Source : Banque centrale d'Égypte.

Si la récente trêve entre les États-Unis et les houthis laissait entrevoir une perspective de stabilisation, à défaut de reprise durable du trafic, les tensions entre Israël et l'Iran pourraient éloigner cette perspective au-delà de 2026

Le 6 mai 2025, la conclusion d'un cessez-le-feu entre les États-Unis et les houthis au Yémen avait été perçue comme un signe d'apaisement, laissant entrevoir une amélioration de la situation sécuritaire en mer Rouge et ravivant l'espoir d'un retour à la normale du trafic dans le canal de Suez. En vertu de cet accord, les Houthis s'étaient engagés à cesser leurs attaques contre les navires, en échange de l'arrêt des frappes américaines lancées quelques mois plus tôt. La dernière attaque contre un navire de commerce avait été recensée le 18 novembre 2024. Cela étant, la reprise du trafic demeure incertaine en raison des doutes persistants sur la pérennité de la trêve, les Houthis ayant précisé qu'ils ne mettaient pas un terme aux combats contre Israël. Quelques jours après l'accord, la Banque centrale égyptienne indiquait ne pas entrevoir de reprise de l'activité immédiate sur le canal. Près d'un mois après l'annonce du cessez-le-feu, aucun des grands armateurs n'avait officiellement annoncé la reprise de ses opérations via le canal de Suez, préférant pour l'instant adopter une attitude prudente. A titre d'exemple, 17 navires étaient dénombrés dans le convoi descendant du 1er juin 2025 dans le canal de Suez et 15 navires dans le convoi montant du 4 juin, contre environ 40 bateaux par convoi (soit 80 bateaux par jour) avant le début de la crise. Dans ce contexte, les analystes interrogés par ce poste avant le début du conflit israélo-iranien (Morgan Stanley, Goldman Sachs) anticipaient une poursuite des

perturbations jusqu'à la fin de l'année 2025 et une reprise progressive des flux ainsi qu'une hausse des revenus à partir de l'année prochaine, qui dépendraient toutefois en grande partie du niveau de confiance des armateurs et des coûts d'assurance maritime, encore prohibitifs.

Afin de rétablir la confiance, l'Autorité du canal de Suez avait adopté une série de mesures, parmi lesquelles une réduction de 15% des droits de passage pour les porte-conteneurs de plus de 130 000 tonnes, valable pour une période de 90 jours, ainsi que d'autres incitations tarifaires temporaires, partenariats pour l'assurance, et organisation d'un forum international dédié. Il convient de souligner qu'à la fin du mois d'avril, Donald Trump avait demandé que les navires militaires et commerciaux américains soient exemptés du paiement des droits de passage du canal de Suez, invoquant l'engagement militaire des États-Unis dans la région, garantissant ainsi la sécurité de cette infrastructure. Cette annonce, bien que n'ayant pas fait l'objet d'un commentaire officiel de la part des autorités égyptiennes, avait initialement suscité de nombreux débats dans la presse.

C'est dans ce contexte encore fragile qu'est intervenu au début du mois de juin le conflit israélo-iranien, dont la relative brièveté a pu atténuer l'impact sur la timide reprise du trafic. La situation en mer Rouge demeure néanmoins fragile, compte tenu des menaces persistantes.

Antoine WILLENBUCHER, Chef du pôle infrastructure, environnement, santé

Nicolas BIC, Conseiller financier

INDICATEURS

Indicateurs macroéconomiques	Égypte				
Macroéconomie	**2021/22**	**2022/23**	**2023/24**	**2024/25 (p)**	**2025/26 (p)**
PIB nominal (en Md USD) - dont en % :	475	394	380	346	387
Agriculture	11,50	11,20	12,30	11,20	11,10
Industrie	26,80	26,20	23,70	24,80	24,30
Services	46,10	46,10	47,60	47,70	48,10
Autres	15,60	16,50	16,40	16,30	16,50
PIB par habitant (en USD)	4587	3744	3542	3160	3469
Croissance du PIB réel (%)	6,7	3,8	2,4	3,6	4,1
Taux d'inflation, IPC moyen (% annuel)	8,5	24,4	33,3	21,2	14,4
Finances publiques (en % du PIB)	**2021/22**	**2022/23**	**2023/24**	**2024/25 (p)**	**2025/26 (p)**
Déficit budgétaire	-6,2	-6,0	-6,3	-9,2	-6,8
Excédent primaire	1,3	1,6	7,1	4,5	5,2
Compte courant	-3,5	-1,2	-6,3	-4,9	-4,0
Dette publique	88,5	95,9	96,4	82,8	77,5
Dette externe	32,8	41,8	43,0	40,7	34,7
Balance des paiements (en Md USD)		**2023/24**		**2024/25**	
	T2 (oct-déc)	T3 (janv-mars)	T4 (avr-juin)	T1 (juil-sept)	T2 (oct-déc)
Balance commerciale	-10,7	-10,1	-10,8	-14,1	-13,4
Exportations totales	8,1	7,7	8,4	9,1	9,6
Importations totales	-18,8	-17,8	-19,2	-23,1	-23,1
Balance des services	4,0	2,1	3,1	4,1	3,2
Revenus du tourisme	3,3	3,1	3,5	4,8	3,9
Revenus du canal de Suez	2,4	1,0	0,9	0,9	0,9
Transferts de la diaspora (nets)	4,9	5,0	7,5	8,3	8,7
Balance courante	-6,8	-7,5	-3,7	-5,9	-5,2
Solde compte de capital et financier	6,6	11,7	9,8	3,8	4,1
Flux nets d'IDE	3,2	18,2	22,4	2,7	3,3
Flux nets d'inv. de portefeuille	0,8	14,4	-0,1	-0,4	-3,3
Solde global	-0,6	4,5	5,6	-1,0	0,5
Secteur bancaire [1]	**2023**	**mars-24**	**juin-24**	**sept-24**	**déc-24**
Crédit à l'économie (% dépôts)	53,3	59,9	60,3	61,3	62,5
Fonds propres (% total des actifs)	5,9	6,9	6,5	6,5	6,6
Créances douteuses (% prêts totaux)	2,9	2,6	2,7	2,4	2,3
Notation dette souveraine	**Note**		**Perspective**		**Date**
Moody's	Caa1		Positive		07-mars-24
Standard & Poor's	B-		Positive		18-mars-24
Fitch	B		Stable		01-nov-24

Source : Ministère des finances, Banque centrale, FMI.

[1] Banques opérant en Égypte, à l'exclusion de la Banque centrale d'Égypte.

Conjoncture monétaire		2024/25						
		Novembre	Décembre	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai
Inflation en glissement annuel (%)	Inflation urbaine	25,5	24,1	24	12,8	13,6	13,9	13,6
	Inflation sous-jacente	23,7	23,2	22,6	10	9,4	10,4	9,4
Taux d'intérêts directeurs (%)	Taux de rémunération des dépôts	27,25	27,25	27,25	27,25	27,25	25	24
	Taux de refinancement	28,25	28,25	28,25	28,25	28,25	26	25
Taux de change	EGP/EUR	52,2	52,8	52,1	53	57,7	57,6	56,1
	EGP/USD	49,5	50,8	50,2	50,6	50,7	50,7	49,7
Réserves de change (Md USD, fin du mois)		47	47,1	47,3	47,4	47,8	48,1	48,5

Source : Banque centrale d'Égypte.

Indicateurs socioéconomiques	Égypte	ANMO	Monde
Démographie	**2024**	**2024**	**2024**
Population	116,5 M	572,5 M	8,1 Md
Croissance démographique (%)	1,62	1,3	0,91
Densité (hab/km²)	117	69	63
Taux de pauvreté de la tranche inférieure des revenus moyens ($3,65 PPA 2017)	23,75	-	7,15
Population âgée de 15 à 64 ans - *données 2023*	71,7 M	330,6 M	5,4 Md
Espérance de vie à la naissance (années)	71,81	73 [1]	73,32
Marché du travail	**2023**	**2023**	**2023**
Population active (% âgée de 15-64 ans) - *données 2022*	47	49	66
dont femmes	17	20	53
Chômage (% total de la population active)	7	9	5
dont femmes	17	16	5
Alphabétisation des adultes (% âgée de 15-64 ans)	75	81	87
dont femmes - *données 2022*	69	74	84
Proportion de jeunes ne suivant pas d'études, d'emploi ou de formation (%)	27	29	20
dont femmes	39	41	28
Environnement	**2023**	**2023**	**2023**
Émissions de CO2 (tonnes métriques/hab)	2,3	-	4,7
Mortalité dû à la pollution atmosphérique (pour 100 000 hab) - *données 2021*	253,4	117,1	99,7

Source : Banque mondiale, Nations Unies, OIT.

[1] Données 2022.

Pour vous abonner, merci de remplir le formulaire suivant : formulaire d'inscription en ligne.

Si vous souhaitez vous désinscrire, vous pouvez le faire via ce lien. Si vous rencontrez des difficultés avec les formulaires, merci de contacter : pauline.belhassine-paillet@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 : https://www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international

Responsable de la publication : Service économique du Caire.

Rédaction : Pascal Furth, Nicolas Bic, Antoine Willenbucher, Alexandra Lamotte, Pauline Belhassine-Paillet, Alice Regnier et Alexis Ronchewski.