

Intégration de l'industrie automobile sud-africaine dans les chaînes de valeur mondiales

Integration of the South African automotive industry into global value chains

Auteur 1 : Boumahdi Smail,

Boumahdi Smail, Doctorant- chercheur

Université Mohammed V de Rabat, Faculté des sciences juridiques, économiques et sociales Souissi, Maroc

smail_boumahdi@um5.ac.ma

Déclaration de divulgation : L'auteur n'a pas connaissance de quelconque financement qui pourrait affecter l'objectivité de cette étude.

Conflit d'intérêts : L'auteur ne signale aucun conflit d'intérêts.

Pour citer cet article : Boumahdi S. (2021) « Intégration de l'industrie automobile sud-africaine dans les chaînes de valeur mondiales », African Scientific Journal « Volume 03, Numéro 7 » pp: 173-193.

Date de soumission : Juillet 2021

Date de publication : Août 2021

DOI : 10.5281/zenodo.5651880

Copyright © 2021 – ASJ



Résumé

L'industrie automobile est l'exemple emblématique des branches industrielles où la production est fragmentée au sein des chaînes de valeur mondiales. En Afrique, c'est l'Afrique du Sud qui toujours à la tête des pays producteurs de l'automobile. Plusieurs acteurs de renommée mondiale sont présents sur son marché, constituant des clusters performants et interconnectés avec des réseaux mondiaux de production. L'objectif de cet article est d'examiner l'intégration de l'industrie automobile sud-africaine dans les chaînes de valeur mondiales de l'automobile. Dans ce cadre, nous avons menée une analyse de certains indicateurs clés de cette intégration à savoir, les performances de la production et les échanges extérieurs en produits automobiles (véhicules et composants), ainsi que le rôle de l'Etat pour promouvoir cette intégration. À l'issue de ces analyses, il apparaît que l'automobile sud-africaine est bien intégrée dans ces chaînes, mais elle confronte des défis pour consolider cette intégration.

Mots clés : industrie automobile, chaînes de valeur mondiales, Afrique du Sud

Abstract

The automotive industry is an emblematic example of industries where production is fragmented within global value chains. In Africa, South Africa continues to lead the way in automotive production. Several world-class players are present in its market, forming efficient clusters that are interconnected with global production networks. The objective of this paper is to examine the integration of the South African automotive industry into global automotive value chains. Within this framework, we have conducted an analysis of some key indicators of this integration, namely, production performance and foreign trade in automotive products (vehicles and components), as well as the role of the state in promoting this integration. From these analyses, it appears that the South African automotive industry is well integrated into these chains, but it faces challenges in raising this integration.

Keywords: Automotive industry, Global value chains, South Africa

Introduction

Depuis les débuts des années 1990, la production manufacturière mondiale s'inscrivait dans un processus de fragmentation et d'une reconfiguration géographique inédite. Le modèle de la firme intégrée qui était dominant depuis le 19^{ème} siècle est désormais remplacé par des réseaux de fournisseurs autonomes, spécialisés dans des phases spécifiques de production, implantés dans de différents pays (Baldwin, R. E, 2006). Chaque fournisseur est censé apporter une valeur ajoutée à la chaîne de production, en fonction des missions attribuées par la firme principale.

L'émergence de cette nouvelle organisation est le fait conjugué de plusieurs facteurs. D'abord, le recours aux stratégies de recentrage et d'externalisation. Ceci implique que la firme ne garde plus l'intégralité de ses activités (R&D, conception, production, distribution), mais elle se concentre sur son cœur du métier et externalise le reste aux fournisseurs spécialisés. Puis, la libéralisation commerciale et financière qui a favorisé la circulation transfrontalière des produits, des services et des capitaux. Ensuite, le développement technologique dans les télécommunications et les transports, ce qui a rendu possible la gestion et la conclusion des contrats à distance, ainsi que l'augmentation de la conteneurisation et de la multiplication du trafic.

Une firme principale, dite aussi la firme pilote, constitue le pivot au sein de chaque réseau. Elle contrôle les maillons stratégiques à forte valeur ajoutée comme la R&D et la conception, et assure la coordination et la gouvernance du réseau (Gereffi G, Sturgen. T et Humphrey. J, 2005). Ce nouveau mode de production mondialisé est communément appelé les « chaînes de valeur mondiales » (CVM).

La fragmentation de la production au sein des CVM est surtout pratiquée dans les branches industrielles où la production nécessite l'apport successif de composants. L'industrie automobile constitue un exemple emblématique. Aujourd'hui, il n'existe pas un véhicule ou juste un modèle d'automobile entièrement produit dans un seul pays, mais dans plusieurs sites éparpillés dans plusieurs zones.

En Afrique, l'Afrique du Sud se positionne comme le pionnier de cette industrie. Elle tire profit sur une longue expérience dans ce domaine depuis les années 20 du siècle écoulé. Aussi, elle bénéficie de la présence, sur son territoire, de plusieurs constructeurs mondiaux et d'une base industrielle assez solide constituée de clusters dynamiques. De sa part, l'État a toujours mis le développement de l'automobile à la tête des priorités de ses différentes politiques industrielles. En conséquence, le pays est le premier producteur de l'automobile en Afrique, tous types confondus, et exporte à plus de 150 marchés, dont les plus exigeants sur le plan des normes et de qualité.

Partant de l'hypothèse que les performances de la production de produits automobiles (véhicules et composants) et la participation dynamique dans les échanges extérieurs, permettent à l'industrie automobile sud-africaine une intégration dans les CVM.

La problématique qui nous interpelle ici est: quelle intégration pour l'Afrique du Sud dans les chaînes de valeur mondiales de l'automobile ?

L'objectif du présent article est d'examiner l'industrie automobile sud-africaine en mettant en exergue d'une part, les facteurs qui favorisent et consolident cette intégration et, d'autre part les défis dont elle fait face pour consolider cette intégration. Notre méthodologie s'est basée sur l'examen des performances de certains indicateurs de l'intégration dans les CVM. Primo, la production localisée dans le pays, sa structure et sa solitude. Secundo, la dynamique et la composition des exportations et des importations de produits l'automobile. Tertio, le rôle de l'État dans le développement et la consolidation des acquis de cette industrie.

En vue d'apporter quelques éléments de réponse à cette problématique, nous allons diviser notre article en trois parties. Dans la première, nous exposons l'état de l'art du concept des CVM en mettant l'accent sur ses origines, sa définition, les concepts similaires et sa spécificité pour l'industrie automobile. Dans la deuxième, nous allons essayer d'examiner la production en mettant en évidence ses performances et sa structure. Aussi, nous mettons en exergue les performances des exportations et des importations et leur composition. Dans la troisième, nous exposons les politiques gouvernementales en faveur de l'automobile pour relater le rôle l'État avec l'intégration de cette industrie dans les CVM.

1. État de l'art et cadre théorique

1.1. Généalogie du concept des CVM

Le concept de CVM n'est apparu qu'en début des années 2000 lors des travaux de recherche menés dans le cadre du « *The Global Value Chain Initiative*¹ ». Il constitue une évolution de l'approche des « Chaînes globales de commodité » (CGC) développée par Gereffi. G et Korzeniewicz. M (1994). Une CGC est souvent qualifiée comme l'équivalent anglo-saxon de l'approche française de la filière (Raikes, P et al, 2000). Cette approche fut développée dans les travaux de ces auteurs dans le cadre de la poursuite de l'agenda de recherche de T. Hopkins et I. Wallerstein (1977, 1986) relative aux « Chaînes de commodité » (CC).

¹ L'initiative Global Value Chain hébergée par l'Université de Duke est un réseau de chercheurs, d'activistes, de politiciens. La définition des CVG proposé par le Global Value Chain est couramment utilisée dans la littérature. <https://globalvaluechains.org/concept-tools>.

Les CC sont interprétées comme un processus qui relie un produit de consommation final (une commodité) aux différentes étapes de transformation induites dans sa production (l'extraction des matières premières, les transformations intérieures, les moyens de transport, le travail incorporé, les conditions sociales de reproduction de la force de travail). Le principal apport de Gereffi, G et Korzeniewicz, M est de considérer que le concept de CGC consiste en un ensemble d'activités à l'échelle globale impliquée dans la conception, la production et la mise en marché d'une commodité, mais en incluant également les activités de l'aval (marketing, distribution, relation clientèle...). Ils ont aussi mis, l'accent sur les stratégies et les actions des firmes multinationales en tant qu'acteurs majeurs de la mondialisation. Dans ce cadre ils ont distingué entre deux schémas des CGC en fonction de la forme de gouvernance : Les CGC pilotées par des producteurs (*Producer-driven*) dont les grandes firmes industrielles qui procurent d'un rôle majeur et contrôlent le système de production en amont. Les CGC pilotées par des acheteurs (*Buyer-driven*) où les grandes firmes commerciales exercent une influence en aval.

Lors des travaux menés dans *the Global value Chain Initiative*, les participants en examinant les approches et les appellations relatives aux réseaux mondiaux de production ont remis en question la pertinence du terme « commodité » souvent aperçu comme un bien primaire ou à faible valeur ajoutée (Bair, J, 2005) pour décrire ces chaînes. En plus, ils ont décidé que la distinction faite par Gereffi, G et Korzeniewicz, M entre les chaînes pilotées par les producteurs et celles pilotées par les acheteurs est imprécise vu les nombreuses caractéristiques montrées par des travaux ultérieurs proposant une classification plus étendue. Les participants sont également, arrêtés sur la faiblesse des rapports entre les travaux conduits selon l'approche CGC et ceux qui s'attachent à des sujets similaires utilisant des concepts différents pour décrire ces réseaux (Bair, J, 2005). Face à ces insuffisances et autres, les participants ont opté pour nouveau concept qui se veut un cadre fédérateur permettant l'unification de la terminologie et des approches : Il s'agit du « CVM. »

1.2. Définition et concepts similaires

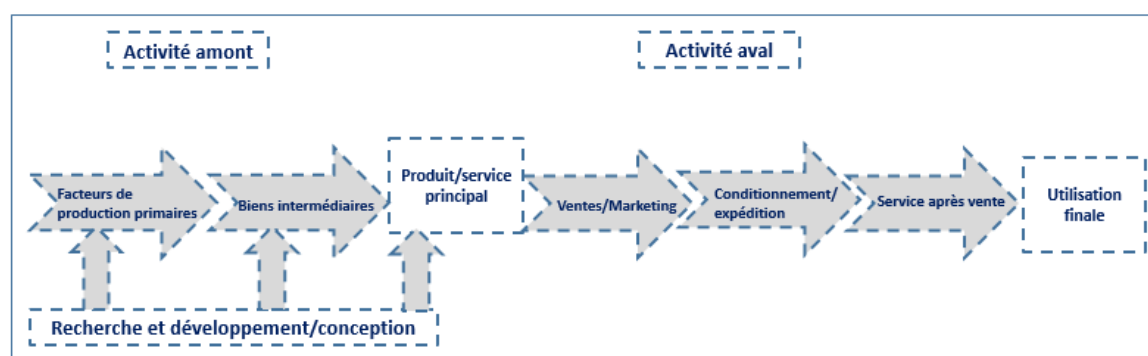
1.2.1. Définition

La littérature est riche en définitions des CVM. Celle proposée par Gereffi, G et Fernandez-Stark, K (2011) retenue également par plusieurs organismes internationaux² semble la plus simple et saisit le sens de la plupart des significations de ce concept « un ensemble des activités menées par les entreprises pour mettre un produit sur le marché, depuis sa conception jusqu'à son utilisation

² OCDE (2013), la BAD, OCDE et PNUD (2014)

finale. Ces activités vont de la création d'un dessin ou modèle (design) au support du client final, en passant par la production, le marketing, la logistique et la distribution. Elles sont soit réalisées par une seule et même entreprise, soit réparties entre plusieurs intervenants. À chaque étape de la chaîne, de la valeur est ajoutée sous une forme ou une autre. Sous l'effet de la délocalisation et de l'interconnectivité croissante, les activités qui forment les chaînes de valeur de nombreux produits et services sont de plus en plus fragmentées sur le globe et entre les entreprises ».

Figure N°1 : Les étapes d'une chaîne de valeur générique



Source : OCDE, 2013

1.2.2. Concepts similaires

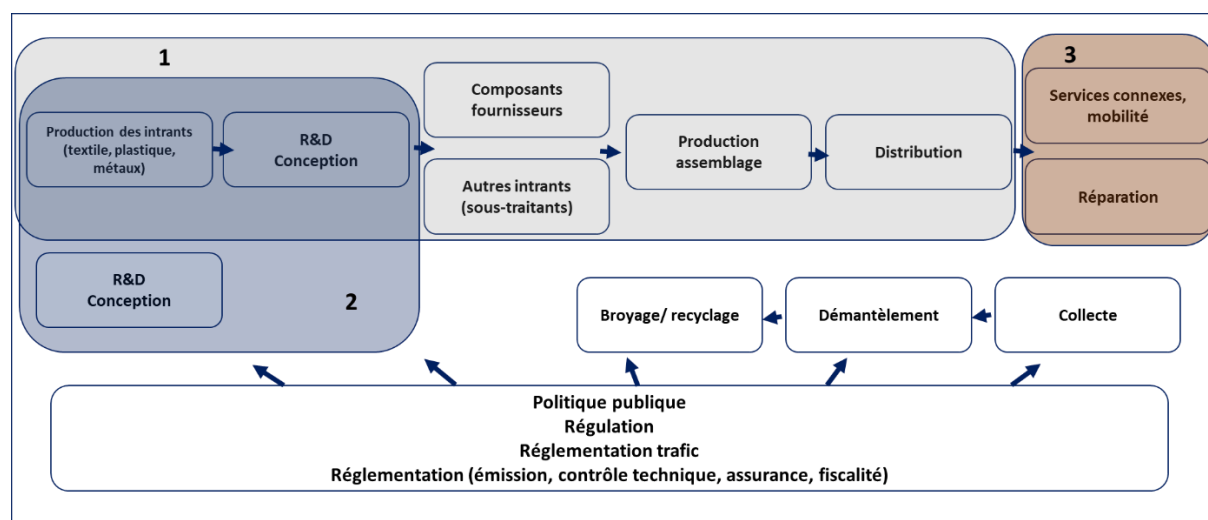
Le terme CVM est souvent assimilé aux autres concepts qui sont tous liés à l'importance des chaînes de production internationale et du commerce vertical entre les pays tels que « le partage de la production mondiale » (Yeats, A, 1998), « la fragmentation internationale de la production » (Jones, R et Kierzkowski, H, 2000), « la spécialisation intra-produit » (Arndt. S.W, 1997, 1998), « les chaînes d'approvisionnement mondiales » (Baldwin, R.E, 2012), « la désintégration de la production » (Feenstra, R.C, 1998), etc. Néanmoins, ces concepts sont plus ou moins différents, ne se chevauchent que partiellement et ne désignent pas forcément la même forme organisationnelle. Récemment le concept des CVM est plus associé aux réseaux de production globaux.

1.3. Spécificités des chaînes de valeur automobile mondiales

L'industrie automobile est un exemple emblématique de la production au sein des CVM. Depuis les débuts des années 1990, les constructeurs automobiles mondiaux s'inscrivaient dans un processus de réorganisation et de redéploiement de leurs activités. En effet, le constructeur qui auparavant, gardait en interne, la quasi-totalité du processus de production, est désormais focalisé sur quelques opérations stratégiques et des activités constituant son métier de base. Le reste de ce processus est externalisé. La production d'un véhicule ou même un simple modèle d'une marque

ne peut plus s'effectuer complètement dans un seul pays (Bohan. C, 2009), mais dans un cadre de coopération entre des constructeurs et un réseau des fournisseurs de différents rangs.

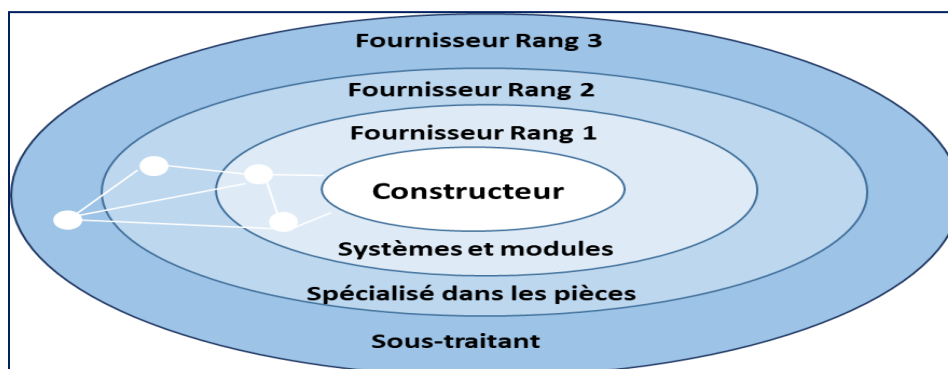
Figure N°2 : Représentation de la CVM de l'automobile



Source : BIPE

Les relations entre les intervenants dans le réseau sont régies dans le cadre d'une organisation hiérarchique pyramidale qui est en évolution régulière. Le constructeur est placé au sommet de la pyramide en tant que la firme principale coordinatrice du réseau. Généralement, c'est le constructeur qui assure l'assemblage final des véhicules et s'accapare les maillons stratégiques à haute valeur ajoutée comme la R&D et la conception. Au niveau inférieur figurent les fournisseurs de rang 1 (les grands équipementiers) liés avec les constructeurs par des relations étroites et constituent leurs partenaires privilégiés. Les constructeurs exigent comme des conditions préalables, à ce que ces équipementiers aient une présence mondiale et disposent de fortes capacités de conception, pour être acceptés comme une source pour un composant ou un sous-système complexe (Sturgeon, T et Florida, R, 2004). Sur le niveau suivant se situent les fournisseurs du rang 2. Il s'agit des sous-traitants et fournisseurs de sous-ensemble d'équipements ou de composants pour les équipementiers du rang 1. En bas de la pyramide se positionnent des fournisseurs de rang 3. Ces petits industriels sont des sous-traitants de capacité et fournisseurs de composantes et pièces qui servent d'intrants pour les fournisseurs de rang 2. Ces différents niveaux d'industriels constituent un cluster automobile.

Figure N°3 : Les relations dans l'organisation pyramidale



Source : FEA USP

2. L'industrie automobile sud-africaine

La filière automobile est la composante la plus dynamique du secteur industriel sud-africain. Elle représente à peu près 30 % de la valeur ajoutée manufacturière et contribue à hauteur de 6,4%³ du PIB national. Ses premières bases datent de 1923, lorsque Ford a inauguré une unité d'assemblage à Port Elizabeth pour les modèles T⁴. La scène automobile est marquée par la présence de plusieurs constructeurs de renommée mondiale et des équipementiers de différents rangs constituant des clusters dynamiques.

Cette industrie a toujours bénéficié du soutien des gouvernements successifs en vue d'ancrer sa localisation et d'appuyer sa présence à l'international dans le cadre des CVM. Aujourd'hui, l'Afrique du Sud demeure le premier producteur de l'automobile, tous types confondus, au niveau continental avec une part de 56,7% et se positionne à la 22^{ème} place en tant qu'exportateur à l'échelle mondiale, soit une part de marché de 0,69%. Ainsi, les produits made in South Africa sont expédiés vers plusieurs marchés étrangers aussi bien développés qu'émergents. Au niveau du marché local, le taux de motorisation est de 170 véhicules pour mille habitants et le parc automobile compte 12,70 millions véhicules.

2.1. Une production intégrée et diversifiée

2.1.1. Etat des lieux de la production

Avant les années 1920, très peu de véhicules circulaient en Afrique du Sud. Le parc automobile était constitué essentiellement, de véhicules importés en mode CBU⁵. Ainsi, aucune activité productive n'a été mise en place, sauf quelques petits fabricants de pièces et d'accessoires.

³ Chiffres de 2019.

⁴ Modèle de voiture fabriqué par Ford entre 1908 et 1927.

⁵ CBU (Completely Built Up): Voiture complètement fabriquée

Cette situation changeait au cours de cette décennie, lorsque Ford a établi en 1924 une usine d'assemblage à Port Elizabeth. Dès ses premières années d'activité, cette unité réalisait un succès. Deux ans après, General Motors (GM) a entamé ses opérations d'assemblage dans le pays. Les deux constructeurs américains ont fondé leurs choix stratégique de la présence sur le marché par l'anticipation de la décision gouvernementale dite *the Nationalist-Labourite Pact* de 1924, qui s'est déclaré en faveur d'une protection tarifaire sélective pour stimuler le développement de l'industrie locale (Julius. A 1986).

La production automobile sud-africaine a considérablement évolué au fil du temps, passant d'une industrie légère, principalement importatrice, à une industrie qui tend vers la réalisation de l'autosuffisance locale.

2.1.2. Les clusters automobiles

Les clusters automobiles sont composés, pour l'essentiel, par des opérateurs étrangers. Sept constructeurs de véhicules légers (VL) de renommée internationale sont implantés sur le marché sud-africain (BMW, Chrysler, General Motors, Fiat, Ford, Toyota et Volkswagen) centralisés dans trois provinces : Cap Oriental, Gauteng et KwaZulu-Natal. Pour les véhicules utilitaires moyens, lourds, extra-lourds et les bus, un grand nombre de constructeurs internationaux sont présents (Volvo, Scania, Iveco, MAN, JMC, Tata...). La production de véhicules, tous types confondus, a culminé 631 921 unités.

Ces constructeurs sont servis par un nombre important d'équipementiers, de différents rangs, qui assurent la fabrication des gammes distinctes de composants, de modules et de pièces. La moitié du chiffre d'affaires de ces composants est obtenue du marché local, le reste est réalisé de l'export et du marché secondaire.

Tableau N°1 : Principales caractéristiques des clusters automobiles 2020

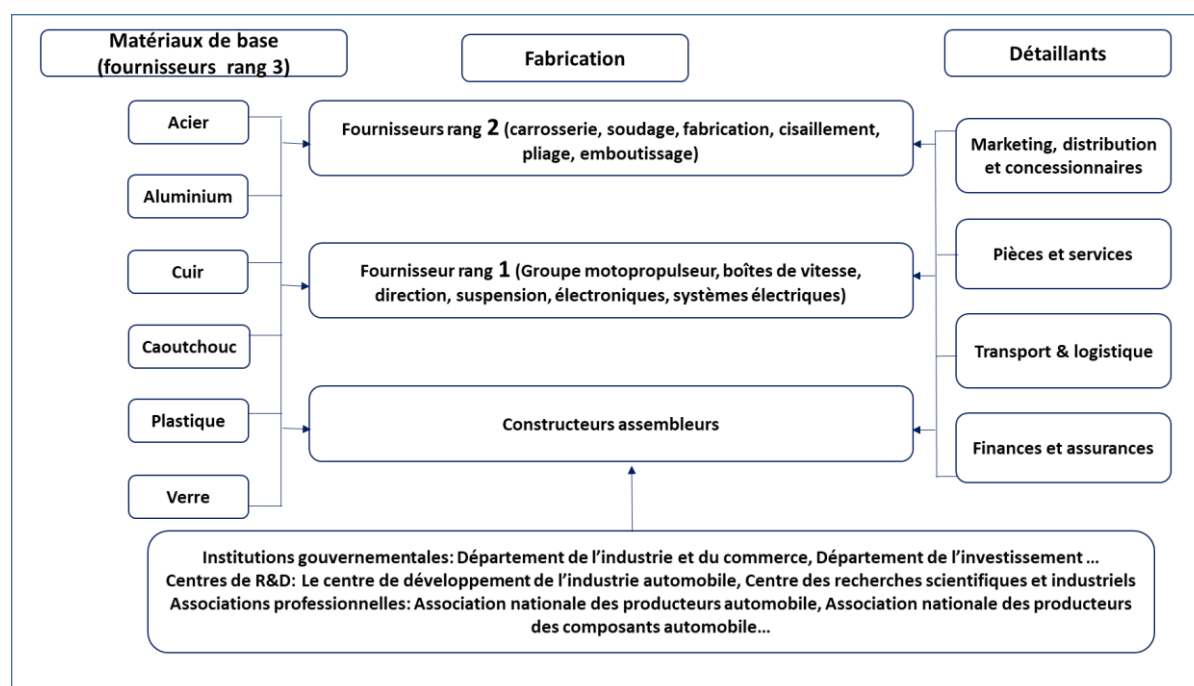
Principales caractéristiques	Gauteng	KwaZulu-Natal	Cap-oriental
Nombre de constructeurs (usines de production)	BMW SA Nissan SA Ford Motor Company of Southern Africa	Toyota SA Motors	Volkswagen Group SA Mercedes-Benz SA, Isuzu Motors SA Ford Motor Company of Southern Africa engine plant
Les véhicules commerciaux moyens, lourds et extra-lourds et les bus	Babcock, Eicher Trucks, Fiat Group, Ford, Hyundai Automotive, Iveco, JMC, MAN Truck & Bus, Marco Polo, Peugeot Citroen, Powerstar SA, Scania, Tata Trucks et Volvo Group Southern Africa	Bell Equipment, MAN Truck & Bus and Toyota (Hino)	FAW Trucks, Isuzu Motors, Mercedes-Benz SA (Freightliner and Fuso) and Volkswagen Group SA
Nombre d'entreprises de composants automobiles	200	80	150
Parc automobile en % du parc total de l'Afrique du Sud	38,5%	13,4%	6,7%
Ventes de voitures de tourisme en % des ventes totales de voitures tourisme en 2019	35,8%	12,8%	3,8%
Ventes de véhicules utilitaires légers en % du total des ventes de véhicules utilitaires légers en 2019	34,6%	12,2%	5,2%
Ventes de MCV/HCV en % du total des ventes de MCV/HCV en 2019	37,1%	13,1%	3,9%
Production de VL par les constructeurs de la province en %. de la production totale de VL	33,2%	23,1%	43,7%

Source: NAACAM, Naamsa/Lightstone Auto

La production au sein des clusters automobiles (voir la figure n°4) commence par l'intégration de matériaux de base provenant de fournisseurs de rang 3. Ces derniers sont soutenus, de leur part, par d'autres clusters d'amont notamment, l'exploitation minière. Les outputs de ces fournisseurs initiaux sont destinés aux fournisseurs de rang 2 pour en produire des intrants, transférés ensuite, aux fournisseurs de rang 1 (grands équipementiers) pour en réaliser des

modules et des systèmes intégrés. Le constructeur, qui est la firme centrale de ce réseau, assure l'étape ultime de ce processus de production qui est l'assemblage final. Les étapes ultérieures de distribution, marketing, les services financiers, l'entretien de véhicules, le transport et la logistique sont assurés par d'autres prestataires liés au constructeur.

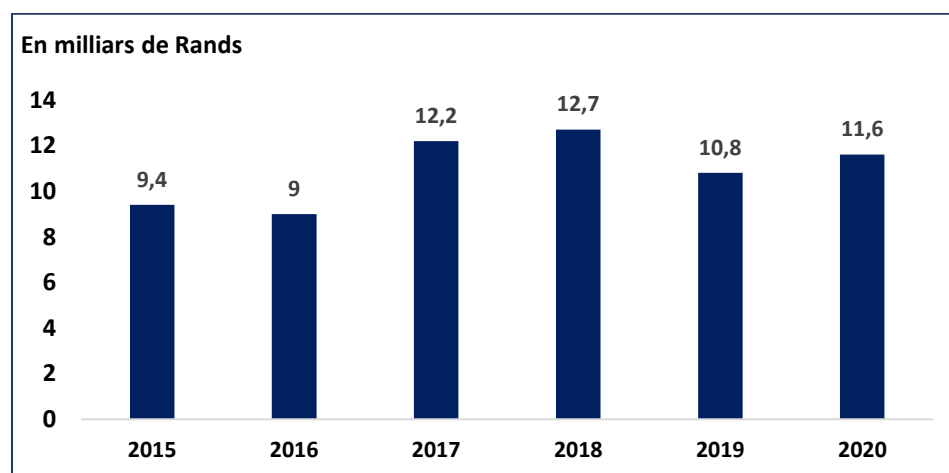
Figure N°4 : La forme des clusters automobiles sud-africains



Source : adapté à Alfaro. A et al

En vue de renforcer les clusters existants, les constructeurs et les équipementiers consacrent des budgets d'investissements annuels pour élargir leurs activités et intégrer plus de technologies en vue de hisser la valeur ajoutée locale.

Figure N°5 : Les investissements réalisés par les opérateurs automobiles



Source : l'auteur à partir des données de l'AIEC

En dépit de la présence d'une base productive assez solide, le développement de la filière automobile sud-africaine se heurte à plusieurs obstacles. En effet, les constructeurs tout en produisant un large éventail de modèles ne permettent pas aux producteurs de composants et de pièces de bénéficier des économies d'échelle et d'intégrer plus de contenu local dans les véhicules. Le taux d'intégration atteint à peine 45% pour les modèles de véhicules utilitaires légers et se situe en moyenne au-dessous de 35% pour les voitures de tourisme. Pour le segment des véhicules utilitaires moyens et lourds, la production consiste principalement en l'assemblage véhicules semi-finis (SKD).

Les équipementiers sud-africains sont généralement des fournisseurs du rang 2 et de rang 3. Bien que cette perspective varie considérablement d'un constructeur à l'autre, aucune entreprise sud-africaine ne se positionne comme équipementier de rang 1 capable d'assurer le rôle d'une source principale pour des constructeurs à l'échelle mondiale.

Un autre facteur qui freine également le développement de la production consiste à la mauvaise performance du marché local, malgré un taux de motorisation qui demeure assez faible.

2.2. Dynamique des échanges commerciaux

2.2.1. Les exportations

Les exportations de la filière automobile (véhicules et composants) représentent à peu près 16% des exportations globales du pays pour une valeur de 201,7 milliards⁶ de rands⁷. Les VL vendus à l'étranger sont de 387 125 unités pour une valeur de 148,0 milliards de rands, destinées à 105 marchés. Les deux tiers de cette catégorie sont des voitures de tourisme, soit 260 843 unités.

Les véhicules utilitaires moyens, lourds et les autobus ne représentent qu'une part minime des exportations qui avoisine 0,2%. Ce constat est le fait que la quasi-totalité de la production est expédiée au marché local.

La plupart des constructeurs ont augmenté la part de la production destinée aux marchés étrangers pour d'une part, générer plus des économies d'échelles, et d'autre part d'atténuer les coûts fixes. L'objectif est alors, renforcer leur compétitivité à l'international. La hausse soutenue des exportations du modèle Polo Vivo de Volkswagen est un exemple emblématique. Les exportations de ce modèle ont culminé, à peu près 2,6 millions d'unités entre 2013 et 2020.

⁶ Chiffres de 2019

⁷ Le rand est la monnaie officielle de l'Afrique du Sud (symbole ZAR) : 1USD ≈ 14,7641 ZAR

Tableau N°2 : Les dix premières destinations des exportations de VL

Pays	2016	2017	2018	2019	2020
Total (milliards de rands)	114	110,9	132,2	143,4	117
Rang des exportateurs	MBSA* VW** BMW Ford Toyota	MBSA VW Ford BMW Toyota	MBSA VW Ford Toyota BMW	VW MBSA BMW Ford Toyota	VW MBSA BMW Ford Toyota
Royaume uni	110 356	98 358	119 578	101 401	67 798
Allemagne	12 297	10 423	25 513	37 152	25 736
Japon	33 296	42 492	44 027	33 435	23 645
France	19 204	19 055	23 400	25 629	13 956
Australie	21 446	23 336	21 594	16 284	13 041
Italie	6 238	5 088	8 870	14 624	10 546
Belgique	8 116	6 902	6 338	11 379	10 048
Etats Unis	47 627	40 414	11 440	12 437	8 584
Pays bas	601	397	1 481	12 146	8 321
Espagne	3 895	5 770	10 833	11 217	7 345
% des exportations dans la production	60,1%	58,7%	60,2%	64,1%	63,9%

*Mercedes Benz S.A **Volkswagen

Source: NAAMSA/Lightstone Auto, SARS, 2020

Les exportations de composants sont chiffrées à 53,7 milliards de rands destinés vers 151 pays. Les composants phares exportés sont les convertisseurs catalytiques qui s'accaparent à peu près la moitié des expéditions vers les marchés étrangers. Le pays exporte également des composants à valeur ajoutée élevée comme les pièces de moteurs et les moteurs (moteur EA111 pour Volkswagen Polo et moteur Duratorq TDCi pour Ford Range, Ford Raptor et Ford Everest). Les producteurs ont beaucoup investi sur le développement et la montée en gamme des produits destinés à l'export et se sont orientés davantage vers les composants de haute valeur ajoutée. Ce choix a été motivé par les mesures incitatives accordées par l'État pour cette raison. Ces

composants rentrent dans les chaînes de production de plusieurs constructeurs à l'étranger ce qui témoigne sur une intégration dans les CVM.

Les exportations tirent profit également, des accords commerciaux conclus avec plusieurs partenaires, ce qui permet aux produits sud-africains un accès préférentiel sur plusieurs marchés étrangers et une flexibilité en ce qui concerne de règles d'origine. À titre d'exemple, l'Europe qui est la principale destination des produits automobiles, est liée avec l'Afrique du Sud par l'« Accord de partenariat économique » (APE). Sur le marché américain, les exportations bénéficient de la « Loi sur le développement et les opportunités africaines » (AGOA⁸) pour accéder sur le marché américain avec des conditions préférentielles et sans réciprocité. Au niveau régional, l'Afrique du Sud est membre de la « Communauté de développement d'Afrique australe » (SADC) qui englobe 16 pays de la zone sud et australe de l'Afrique où les marchandises circulent librement entre les marchés membres.

Tableau N°3 : Classement des exportations de composants par catégorie de produits

Catégorie de composant	2016	2017	2018	2019	2020	% exportation totale
Total (millions R) y compris les données des pays BLNS *	53 041	50 275	51 296	53 667	54 476	
Convertisseurs catalytiques	21 892	18 702	19 220	20 359	25 978	47,7%
Pièces de moteur	3 901	3 773	4 162	4 345	3 340	6,1%
Pneus	2 527	2 516	2 547	2 619	2 697	5,0%
Radiateurs / pièces	1 378	1 525	1 659	1 536	1 284	3,2%
Arbres de transmission / manivelles	982	975	1 112	1 152	1 182	2,2%
Moteurs	2 110	2 447	1 874	1 904	1 095	2,0%
Outillage automobile	861	839	1 056	943	783	2,1%
Filtres	600	588	637	608	588	1,2%
Jauges / instruments / pièces	627	626	635	587	561	1,2%
Amortisseurs / pièces de suspension	560	560	618	513	532	1,2%
Embrayages / accouplements d'arbres	538	653	612	657	514	1,2%
Sièges / pièces en cuir cousues	768	525	538	569	492	1,0%
Verre automobile	480	440	510	411	440	1,0%
Axes	362	401	464	529	432	0,9%
Silencieux / échappements	618	521	463	405	313	0,9%

⁸ African Growth and Opportunity Act est une loi qui vise à soutenir l'économie des pays africains en leur facilitant l'accès au marché américain s'ils suivent les principes de l'économie libérale.

Roues / pièces détachées pour la route	427	531	438	290	283	0,9%
Batteries	337	393	428	315	263	0,8%
Parties du corps / panneaux	325	284	315	229	257	0,6%
Pièces de frein	297	274	305	382	243	0,6%
Matériel d'éclairage / pièces détachées	263	258	279	520	241	0,5%
Matériel d'allumage / de démarrage	280	255	276	268	206	0,5%
Boîtes de vitesses	137	187	222	159	186	0,4%
Joints	184	171	162	151	131	0,3%
Câblage des harnais	415	257	147	200	101	0,3%
Systèmes d'alarme	116	90	92	120	82	0,2%
Climatiseurs	66	63	70	62	70	0,1%
Volants / colonnes / boîtes	43	53	65	50	68	0,1%
Springs	45	48	45	43	59	0,1%
Sièges	28	32	37	59	59	0,1%
Cric	38	30	34	35	34	0,1%
Autoradios	21	36	18	19	28	0,1%
Ceintures de sécurité	7	8	8	8	8	-
Autres parties	11	12	12	13	11	23,9%
	808	214	248	620	926	

*BLNS (Botswana, Lesotho, Namibie et Swaziland (rebaptisé Eswatini))

Source : AIEC, SARS

2.2.2. Les importations

Les importations de VL représentent 57% des achats de l'étranger de l'automobile. Les voitures de tourisme représentent une part à peu près 75%. Un aspect important marque l'industrie automobile sud-africaine manifesté par la relation entre les importations et la production. En effet, les constructeurs étaient encouragés, durant plusieurs années, à produire des volumes élevés de modèles sélectionnés destinés à l'exportation. En contrepartie, ils bénéficient des remboursements partiels des droits de douane payés sur leurs importations. L'objectif de cette politique a été d'une part, appuyé les producteurs à réaliser des économies d'échelle et encouragé l'export, et d'autre part d'importer des modules, des équipements et des composants à des prix avantageux, pour renforcer la compétitivité prix.

Tableau N°4 : Les 10 premiers fournisseurs étrangers de VL

Pays d'origine	2016	2017	2018	2019	2020
Valeur totale (milliards de rands)	53, 6	57, 7	57, 1	60, 6	36, 6
Inde	73 003	89 724	98 586	106 199	87 953
Japon	36 059	37 795	36 386	34 351	22 280
Allemagne	56 072	55 480	41 791	36 760	21 699
Corée du Sud	36 649	32 643	27 458	26 828	14 854
Espagne	14 544	10 387	9 439	11 946	10 702
Chine	2 062	3 145	3 201	11 443	10 427
Royaume uni	12 260	10 591	10 314	8 125	4 776
Thaïlande	7 849	6 620	15 711	10 748	4 561
Indonésie	5 793	5 476	7 928	7 882	3 697
Etats-Unis	8 330	6 690	4 523	4 191	3 513
Autres	38 871	34 714	36 860	32 181	19 108
Nombre de VL importés	291 492	293 265	292 197	290 654	203 570

Source: Naamsa/Lightstone Auto, SARS

Les importations en composants demeurent assez élevées, valorisées à 106,8 milliards Rands. Ce constat est expliqué par le lancement de nouveaux modèles et la hausse continue de la production de véhicules. Les principes d'approvisionnement mondial s'appliquent à l'industrie automobile sud-africaine. Les composants complexes et à haute valeur ajoutée, tels que le groupe motopropulseur et la télématique qui représentent 50 % à 60 % de la valeur d'un véhicule moderne, sont principalement importés.

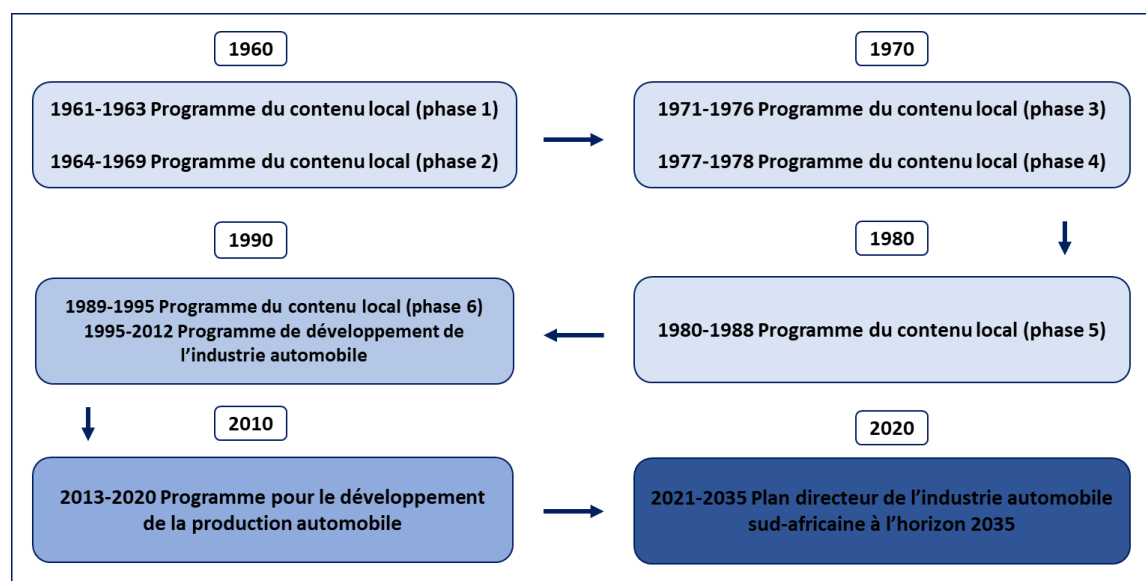
Si l'on observe les origines des importations en véhicule CBU et en composants on constate que les opérateurs installés localement gardent des liens étroits avec leur société mère à l'étranger. La seule exception est celle de la Chine, où la plupart des importations concernaient des pièces de rechange.

2.3. Les politiques gouvernementales en faveur de l'automobile

Les premières politiques gouvernementales pour le soutien de l'industrie l'automobile remontent aux débuts du 20^{ème}. Elles portaient principalement, sur la protection tarifaire du marché local pour stimuler l'implantation des unités d'assemblage par les constructeurs

étrangers. Entre 1960 et 1989, cinq phases distinctes d'un de plan d'appui dit le « Programme de contenu local » ont été mises en place. Ils comportaient une protection continue du marché et une variété d'incitations et d'exigences pour hisser le contenu local. La sixième phase de ce programme (1989-1995) a introduit, pour la première fois, la question de la promotion des exportations comme un axe majeur de cette stratégie.

Figure 5: Les Plans de développement de l'industrie automobile



Source : l'auteur à partir des données de Naamsa

Un nouveau plan a été mis en œuvre entre 1995 et 2012, dit le « Programme de développement de l'industrie automobile » (MIDP). Ce programme a pris en compte les réalités internationales auxquelles était confrontée l'industrie automobile sud-africaine à l'époque, à savoir la libéralisation des échanges, la mondialisation des marchés, l'évolution technologique et les attentes évolutives des clients. Il prévoyait des mesures d'appui de la compétitivité à l'international et la stimulation des exportations de véhicules CBU et de composants. L'objectif est d'assurer une meilleure intégration dans les CVM de l'automobile.

L'introduction du MIDP a engendré des changements structurels importants. L'automobile a pris de l'ampleur pour devenir le principal secteur manufacturier de l'économie. La production de modèles de véhicules a été considérablement rationalisée pour réaliser des économies d'échelle et renforcer la compétitivité sur les marchés national et international. Ainsi, l'automobile a engendré un effet d'entraînement sur plusieurs branches y inhérentes comme la métallurgie, la chimie, l'électronique, le cuir et les textiles, la plasturgie, etc.

La voie à suivre pour accompagner l'industrie automobile sud-africaine a été clairement indiquée dans le cadre du « programme de développement de la production automobile » (APDP) étalé sur la période 2013-2020. Ce nouveau programme diffère de son prédécesseur par le fait qu'il accorde plus d'intérêt à l'appui de la production. Il continue à appuyer la compétitivité et octroie des primes pour les constructeurs qui produisent au moins dix mille unités par an.

L'APDP a été remplacé en 2021 par le « Plan directeur de l'industrie automobile sud-africaine à l'horizon 2035 ». Il vise à poursuivre le soutien des constructeurs et les équipementiers et entend donner la priorité à la production destinée à l'export. En plus, il suggère aux producteurs des subventions financières sous la forme d'abattements fiscaux dans le but d'augmenter la part du contenu local. Six objectifs ont été fixés dans le cadre de ce plan, dont les principaux sont: atteindre 1% de la production mondiale de véhicules ; hisser le taux d'intégration local à 60%; améliorer la compétitivité pour atteindre un niveau similaire des pays comme la Turquie et la Thaïlande; accroître la valeur ajoutée.

Les différents plans et stratégies mis en place par les gouvernements successifs en faveur de l'industrie automobile ont contribué, sans doute, dans le renforcement de la position de cette filière dans le tissu industriel local, mais aussi de consolider sa participation dans les CVM de l'automobile.

Conclusion

Certes, l'Afrique du Sud a franchi de grands pas dans son processus d'intégration dans les CVM de l'automobile et continue de garder sa position de leader au niveau continental, mais il heurte aux plusieurs contraintes et défis. D'abord, l'émergence d'un ensemble de mutations majeures qui sont appelées à transformer l'industrie automobile mondiale. Il s'agit notamment, de nouvelles technologies propres et économiques (ex : les moteurs électriques), la connectivité des véhicules, l'infodivertissement, les progrès en matière de sécurité passive et active des véhicules, la navigation autonome pour les véhicules intelligents, etc. Tous ces changements sont qualifiés comme des moteurs émergents des CVM de l'automobile que l'Afrique du Sud ne maîtrise que faiblement.

Ensuite, on constate qu'il y a une intégration en aval dans les CVM. Cela signifie que l'industrie automobile sud-africaine est présente dans les maillons à moyen et à faible valeur ajoutée. Les opérations les plus sophistiquées dotées du capital et du travail hautement qualifié se font à l'étranger ce qui ne favorise pas un transfert d'une technologie de pointe et du savoir-faire.

BIBLIOGRAPHIE

- (1) Arndt, S.W. (1997). Globalization and the open economy. The North American Journal of Economics and Finance. Volume 8, Issue 1, 1997, Pages 71-79. [https://doi.org/10.1016/S1062-9408\(97\)90020-6](https://doi.org/10.1016/S1062-9408(97)90020-6)
- (2) Arndt, S.W. (1998). Super-Specialization and the gains from trade. vol. 16, issue 4, PP 480-485. <https://doi.org/10.1111/j.1465-7287.1998.tb00535.x>
- (3) Bair, J (2005). Global Capitalism and Commodity Chains: Looking Back, Going Forward. Economics Competition & Change. <https://doi.org/10.1179/102452905X45382>
- (4) Baldwin, R.E. (2006). Multilaterilising regionalism: Spaghetti bowls as building blocs on the path to global free trade. Working Paper 12545. National Bureau of economic research <https://www.nber.org/papers/w12545>
- (5) Baldwin, R.E. (2012). Global Supply Chains: why they emerged, why they Matter, and where they are going. Economics International Trade eJournal. <https://doi.org/10.30875/0b68ab34-en>
- (6) Barnes, J. (2013). Capital structure of the South African automotive industry: historical perspectives and development implications. Transformation Critical Perspectives on Southern Africa 81(1):236-259. DOI:[10.1353/trn.2013.0003](https://doi.org/10.1353/trn.2013.0003)
- (7) Barnes. J. (2017). Developing a South African automotive Masterplan to 2035 in the context of Global Value Chain drivers: Lessons for second tier automotive economies. Conference: GERPISA Colloquium At: Paris, France. <http://gerpisa.org/node/3752>
- (8) Black A., Barnes J., Monaco L. (2018). Structural Transformation in the Auto Sector: Industrial Policy, State-Business Bargaining and Supply Chain Development. Centre for competition, regulation and economic development & University of Johannesburg. <https://static1.squarespace.com/static/52246331e4b0a46e5f1b8ce5/t/5acc481203ce649b2a8d4c10/1523337237824/Structural+Transformation+in+the+Auto+Sector+Invite.pdf>
- (9) Bohan C. (2009). Les stratégies des firmes multinationales de l'automobile dans l'Europe élargie : le modèle centre-périphérie à l'épreuve. Géocarrefour, Vol. 84/3. <https://doi.org/10.4000/geocarrefour.7424>
- (10) Calabrese, G.G. (2018). Global value chain in the automotive industry: challenges and new trends. Consiglio Nazionale delle Ricerche. Recherche Institute of sustainable Economic Growth and the School of Economics, Business and Accounting of the University of Sao Paulo (FEA USP);

- (11) Feenstra, R.C. (1998). Integration of Trade and Disintegration of Production in the Global Economy. *Journal of economic perspectives*, vol 12, N° 4 (pp 31-50).
<https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/jep.12.4.31>
- (12) Gereffi G, Sturgen. T et Humphrey. J (2005). The Governance of Global Value Chains. Review of International Political Economy
https://www.researchgate.net/publication/200465546_The_Governance_of_Global_Value_Chains
- (13) Gereffi, G., Fernandez-Stark, K. (2011). Global Value Chain Analysis: A Primer. Affiliation: Duke Center on Globalization, Governance & Competitiveness (Duke CGGC)
https://www.researchgate.net/publication/265892395_Global_Value_Chain_Analysis_A_Primer
- (14) Gereffi, G. (1994). The Organisation of Buyer-Driven Global Commodity Chains: How U.S. Retailers Shape Overseas Production Networks. In: Gereffi, G. and Korzeniewicz, M., Eds., *Commodity Chains and Global Capitalism*, Praeger, Westport, 95-122.
https://dukespace.lib.duke.edu/dspace/bitstream/handle/10161/11457/1994_Gereffi_Role%20of%20big%20buyers%20in%20GCCs_chapter%205%20in%20CC%26GC.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- (15) Hopkins, T, Wallerstein, I. (1977). Patterns of Development of the Modern World-System. *Review (Fernand Braudel Center)* Vol. 1, No. 2 (Fall, 1977), pp. 111-145 (35 pages). Published By: Research Foundation of State University of New York.
<https://www.jstor.org/stable/40240765>
- (16) "Hopkins, T., Wallerstein, I. (1986). Commodity Chains in the World-Economy Prior to 1800. *Review (Fernand Braudel Center)* Vol. 10, No. 1, Anniversary Issue: The Work of the Fernand Braudel Center (Summer, 1986), pp. 157-170 (14 pages). Published By: Research Foundation of State University of New York. <https://www.jstor.org/stable/40241052>
- (17) Jones, R.W. Kierzkowski, H. (2000). A Framework For Fragmentation. Forthcoming in S. Arndt and H. Kierzkowski (eds.). *Fragmentation and International Trade*, Oxford University Press. <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/85411/1/00056.pdf>
- (18) Julius, A B (1986). The development of the motor car industry in South Africa, with special reference to the first three phases of the local content programme 1961-1976. DPhil Dissertation, Pacific Western University, California.
- (19) Raikes, P. Jensen, M.F., Ponte, S (2000). Global Commodity Chain Analysis and the French Filiere Approach. *Economy and Society* 29 (3):390-417.
<https://doi.org/10.1080/03085140050084589>

(20) Sturgeon, T., Florida, R. (2004). Globalization, deverticalization, and employment in the motor vehicle industry, in M. Kenny with R. Florida (eds.): Locating Global Advantage: Industry Dynamics in a Globalizing Economy. Palo Alto, CA: Stanford University Press, Stanford, CA, p 52–81.

(21) Yeats, A.Z. (1998). Just How Big Is Global Production Sharing ?. World Bank Policy Research Paper, No. 1871.
<https://documents1.worldbank.org/curated/en/865951468766539526/pdf/multi0page.pdf>