



RENDRE DURABLE LE SUCCÈS DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE EN AFRIQUE DU SUD

Une nouvelle vague d'investissements a atteint l'industrie de l'automobile en Afrique du Sud. Toyota SA a prévu d'investir 363 millions de Rand (33,7 millions de dollars des Etats-Unis) dans un magasin de distribution de pièces de rechange et une nouvelle ligne de montage dans la ville côtière de Durban. Le allemand Friedrich Boysen GmbH, fabricant de pièces de voiture investit 180 millions de Rand (16,4 millions de dollars des Etats-Unis) dans une nouvelle usine de 10 000 m². BMW se prépare à introduire un troisième gond dans son usine, Mercedes Benz SA a lancé le recrutement de 600 nouveaux employés en anticipation de la production de la gamme C-class dans le pays. Beijing Automotive Works envisage investir 196 millions (17,9 millions de dollars des Etats-Unis) de Rand dans une usine de montage qui va desservir l'entièreté de l'Afrique subsaharienne et une autre société chinoise envisage la construction d'une usine de montage de

camions dans la zone de développement de Coega, dans le Cap Occidental.

LES CHIFFRES INDIQUENT QUE L'INDUSTRIE DE L'AUTOMOBILE OCCUPE UNE POSITION DOMINANTE

Ces bonnes nouvelles n'auraient pas pu arriver à un meilleur moment. L'industrie se remet d'une grève dans le secteur qui a duré d'Août à Septembre de l'année écoulée et a affecté la production et l'exportation des voitures. Le secteur de la construction automobile et pièces de voitures représente 30% de la production manufacturière d'Afrique du Sud, d'après Johan van Zyl, directeur de l'association nationale des Constructeurs

de Voitures d'Afrique du Sud. L'industrie de l'automobile est l'une des plus importantes d'Afrique du Sud et contribue à hauteur d'au moins 6% du PNB du pays et représente près de 12% des exportations des produits manufacturés.

Les fabricants de voitures et les importateurs employaient à eux seuls 31 000 travailleurs en 2012, d'après les chiffres publiés par la NAAMSA. Le secteur des pièces employaient près de 60 000 travailleurs tandis que 6 000 individus étaient employés dans le secteur de la fabrication des pneus. D'après les projections, le secteur de l'automobile devait produire en 2013 610 000 voitures individuelles dont 336 000 d'entre allaient être exportées vers l'Europe, l'Asie, l'Amérique du Nord et le reste de l'Afrique. Les plus gros importateurs de véhicules montés en Afrique du Sud sont l'Algérie, le Nigéria, la Zambie, le Zimbabwe, le Mozambique et l'Angola.

L'Afrique du Sud le premier producteur de véhicules d'Afrique, avec 76% de la production totale de véhicules du continent. La crème des acteurs de la filière automobile mondiale, y compris Toyota, Renault, BMW, Ford, Volkswagen, General Motors, Nissan, Mercedes Benz, MAN, DAF Trucks, Isuzu et Tata opèrent avec succès dans le pays.

Malgré ces chiffres impressionnants, certains observent que le volume sans cesse croissant de véhicules importés principalement d'Asie et d'Europe soulève la question de savoir si la politique (d produire en Afrique du Sud) offre un quelconque avantage aux producteurs sud africains.

L'AFRIQUE DU SUD RÉUNIT LA CRÈME DES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES

Un regard aux investisseurs étrangers actifs dans le pays indique que les plus gros acteurs de la filière automobile y sont présents. Ils incluent Toyota, Renault, BMW, Ford, Volkswagen, General Motors, Nissan, Mercedes Benz, MAN, DAF Trucks, Isuzu et Tata. Ils produisent des véhicules allant des voitures individuelles, aux véhicules légers, de taille moyenne aux véhicules de type industriel et aux bus. Leur production combinée fait de l'Afrique du Sud le premier producteur de véhicules d'Afrique, avec 76% de la production totale de véhicules du continent. D'après le ministère du commerce et de l'industrie, les exportations de véhicules ont rapporté au pays près de 38,8 milliards de Rand (354,6 millions de dollars des Etats-Unis) en 2011. Ce n'est pas pour rien donc que ce secteur est considéré comme le secteur névralgique de l'économie sud africaine.

Cette 'success story' a été rendue possible par l'application du Plan de Développement de l'Industrie Automobile, une politique introduite en 1995 par le gouvernement. Le but de ce plan (MIDP) était d'accroître la production automobile et les opportunités d'emploi en augmentant la compétitivité et en renforçant l'intégration dans la chaîne d'approvisionnement mondiale grâce à l'accroissement des exportations des véhicules montés et des pièces fabriquées localement. L'élément clé de ce plan a été un système d'incitation appelé le Certificat de baisse du crédit à l'importation – offrant une réduction des droits offerte aux exportateurs et importateurs de véhicules et pièces et composants. Ce qui permet de comprendre la grosse croissance enregistrée par le secteur au vu des chiffres. Par exemple, la production annuelle totale est passée de 388 442 véhicules en 1995, la date de l'introduction du système, à 532 545 véhicules en 2011. Le nombre de voitures exporté est passé quant à lui 15 764 à 272 457 sur la même période. Il faut aussi mentionner les bénéfices socio-économiques tels le nombre d'emplois créés, les augmentations de revenus et l'égalité entre travailleurs dans un pays qui sortait à peine d'un système de discrimination institutionnalisée contre la majorité noire. Cependant, il y a des statistiques qui soulèvent l'inquiétude des observateurs : le nombre croissant des importations de véhicules complets et de leurs pièces de rechange. Quand le MIDP avait été introduit en 1995, seulement 25 339 véhicules étaient importés dans le pays. Ces importations avaient, en 2011, atteint le chiffre de 362 390, ce qui représente approximativement

66% du total des voitures vendues localement, d'après le Rapport sur l'Industrie Automobile en Afrique du Sud, publié en 2012 par le DTI.

L'APDP POURRAIT AMÉLIORER LES RÉSULTATS DU SUCCÈS ENREGISTRÉ PAR LE MIDP

C'est peut-être la volonté du gouvernement de réduire cette tendance et d'améliorer la pertinence de l'industrie locale qui l'a amené en Janvier dernier à remplacer le MIDP par le Programme de Développement de la Production Automobile (APDP). L'APDP a pour but d'atteindre la barre de 1,2 million de véhicules produits d'ici et de frapper d'un droit d'importation de 25% les véhicules et composants importés d'ici à 2020. Il offre aussi aux producteurs de véhicules et composants locaux un remboursement de 20% sur tous leurs investissements sur les outils de productions, il introduit des mesures incitatives à la production qui encourage la valeur ajoutée locale et une allocation qui permet une réduction des coûts pour les constructeurs qui produisent plus de 50 000 véhicules par an. Quels changements ce plan permettra reste encore à voir.

Cependant, une chose qui est claire est que ces deux programmes sont un produit d'un effort de collaboration des institutions (du secteur) qui a pris la forme de discussions, à tous les niveaux, entre les parties prenantes du secteur public et de celui, non public. Le secteur de l'automobile est constitué de quatre entités publiques et non publiques. Les institutions non publiques sont la NAAMSA qui représente les producteurs locaux et assembleurs ainsi que les responsables de marketing des véhicules neufs importés, l'Association Nationale des Fabricants et Manufacturiers de Composants, qui représentent les usines de fabricants de composants, ainsi que les organisations syndicales. Les entités publiques sont les départements du DTI en charge du secteur automobile et la Cellule du secteur de l'exportation des véhicules automobiles (AIEC). L'AIEC est le conseil de l'exportation des véhicules automobiles.

La politique du gouvernement qui encourage cette approche proactive a aidé à piloter les développements de l'industrie. Ces efforts de collaboration sont constructifs car ils permettent d'aligner différents intérêts aux objectifs à long terme du gouvernement et permettent au gouvernement et à l'industrie (de l'automobile) de parler d'une seule voix. Même si la politique du gouvernement est l'élément majeur qui pilote les efforts, les fabricants de véhicules sont les « gars dont vous avez besoin pour garder tout le monde heureux », déclare une partie prenante du secteur. Il est clair que la position de l'Afrique du Sud rend les producteurs heureux. Cette approche collaborative est ce dont le continent tout entier a besoin pour s'industrialiser et vaincre la pauvreté, la faim et le chômage.

Pour plus d'informations, contactez:

Section de la communication externe et des relations avec les médias
Commission économique pour l'Afrique
B.P. 3001
Addis-Abeba, Ethiopie
Tél. : +251-11-5445098
Courriel: denekews@uneca.org

Suivre-la CEA

Facebook: <https://www.facebook.com/EconomicCommissionforAfrica>
Twitter: https://twitter.com/eca_official
YouTube: <https://www.youtube.com/user/unecaVideo>
www.uneca.org