

FABRIQUÉ PAR L'AFRIQUE - CRÉER DE LA VALEUR PAR L'INTÉGRATION RÉGIONALE

◦ Fiche d'information sur la chaîne de valeur ◦

Automobiles

Véhicules à moteur et pièces détachées
(y compris batteries et cuir)

INTRANTS: 221

- Produits en fer/acier
- Moteurs
- Batteries
- Matériel d'éclairage/sonorisation
- Essuie-glaces
- Pare-chocs
- Châssis
- Freins
- Ceintures de sécurité



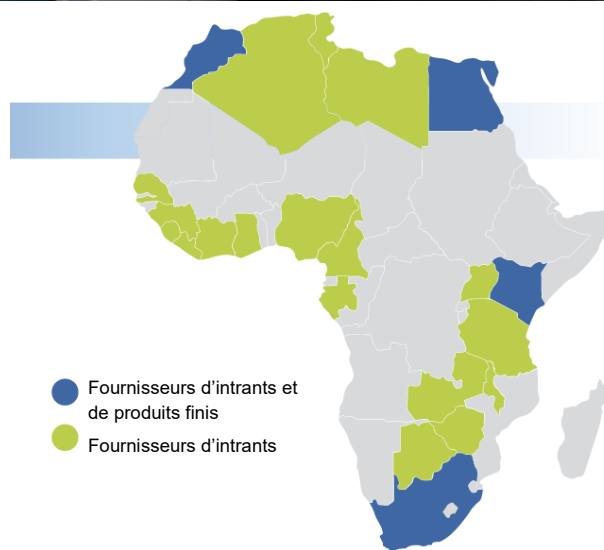
L'un des secteurs présentant le plus fort potentiel de croissance pour le commerce intra-africain

Le secteur automobile africain a un potentiel d'exportation de 9 milliards d'euros d'ici à 2026, dont près de 10 % sur le continent africain. Les voitures automobiles sont le quatrième produit d'exportation le plus important de l'Afrique, représentant 2,1 % des exportations totales. L'automobile fait partie des secteurs présentant le plus fort potentiel de croissance pour le commerce intra-africain. C'est le cas dans les conditions tarifaires actuelles, mais encore plus dans le cadre de la ZLECAf : dans le cadre d'une libéralisation tarifaire totale, le potentiel d'exportation intra-africain dans ce secteur pourrait augmenter de 3,7 milliards d'euros.

La fabrication de véhicules en Afrique est actuellement très limitée et concentrée sur quelques pays. En outre, le secteur n'achète actuellement que 3 % de ses intrants en Afrique. La mise en relation des pays susceptibles de produire des intrants pour la chaîne de valeur avec ceux qui pourraient produire les extrants pourrait stimuler davantage le potentiel du secteur et créer des emplois manufacturiers décents sur tout le continent.

Possibilités de réduire le déficit commercial et de créer des liens vers d'autres chaînes de valeur

Dans l'ensemble, les importations africaines de voitures automobiles sont importantes (14,3 milliards d'euros) et devraient augmenter de plus de 60 % d'ici à 2026. Le déficit commercial du continent pour les voitures automobiles est de 5,8 milliards d'euros, les importations étant supérieures de 70 % aux exportations. Cette balance commerciale négative et la hausse attendue de la demande d'importation incitent à exploiter le potentiel de la construction automobile nationale et à renforcer les chaînes de valeur régionales.



5

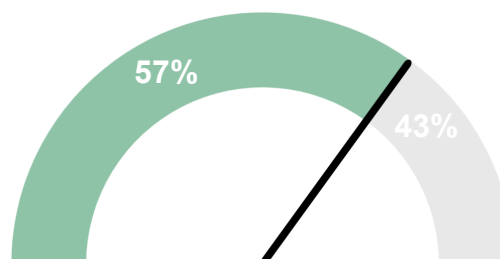
Sous-régions à potentiel

4

Fournisseurs d'extrants ayant un avantage comparatif ou un potentiel d'exportation >10 millions de dollars

23

Fournisseurs d'intrants ayant un avantage comparatif ou un potentiel d'exportation >10 millions de dollars, parmi lesquels 8 PMA



Le secteur n'a atteint que 57,4 % de son potentiel total d'exportation de 9 milliards d'euros

Les arguments en faveur du développement des chaînes de valeur de l'automobile sont encore renforcés par ses liens avec d'autres sous-secteurs et chaînes de valeur prometteurs tels que le cuir et les produits en cuir ainsi que les machines électriques (batteries). Pour ces deux chaînes de valeur, le CCI estime que 22 et 16 pays respectivement pourraient fournir des intrants et des extrants.

23 pays africains, dont 8 PMA, pourraient produire des intrants pour la chaîne de valeur de l'automobile. Quatre d'entre eux - l'Égypte, le Kenya, le Maroc et l'Afrique du Sud - assemblent le produit final de manière compétitive.

Très faible connaissance de l'incidence des accords commerciaux existants, voire de leur existence

Alors que le marché africain est vaste et prometteur, 87 % des entreprises interrogées n'ont pas constaté ou ne sont pas au courant de l'incidence d'un quelconque accord commercial existant avec d'autres pays africains. Par rapport à d'autres secteurs pilotes, les entreprises de la chaîne de valeur de l'automobile sont également relativement moins optimistes quant à l'effet d'un accord continental : seules 60 % d'entre

elles pensent qu'un tel accord stimulerait le commerce régional dans le secteur. Environ la moitié des personnes interrogées dans le secteur ne savent pas qu'un tel accord existe déjà, beaucoup d'autres sont incertaines quant à ce qu'il implique exactement et quant aux conséquences de la ZLECAf pour leurs activités commerciales.

L'emploi des femmes et la direction féminine des entreprises dans le secteur restent à développer

Moins de 10 % des entreprises interrogées sont détenues ou gérées par une femme, ce qui représente une part nettement plus faible d'entreprises dirigées par des femmes que dans d'autres secteurs. Dans une entreprise sur trois, les femmes représentent moins de 10 % de la main-d'œuvre, certaines n'employant aucune femme. En moyenne, seuls 28 % des salariés sont des femmes. Seule une entreprise sur cinq emploie plus de femmes que d'hommes.



Qu'est-ce qui empêche les entreprises d'exploiter le potentiel de développement de la chaîne de valeur ?

Défis spécifiques au secteur

1

Jusqu'à présent, les visions et les stratégies de développement du secteur ont surtout été formulées dans une optique nationale et pour quelques pays seulement, une vision continentale du secteur n'ayant véritablement émergé que récemment, le secteur privé en étant un moteur important. La conclusion de la ZLECAf crée un élan important, dans ce contexte, pour intensifier davantage les efforts en ce sens.

2

En raison de l'accent mis sur le plan national : la production fragmentée de produits finis, ne disposant pas de l'échelle nécessaire pour rendre économiquement viable la production de composants techniques de haute qualité, ce qui conduit les entreprises à s'approvisionner en intrants principalement sur d'autres continents.

3

Malgré l'abondance de matières premières telles que le cuivre, les possibilités de raffinage font défaut sur le continent. Actuellement, la plupart des transformations de qualité des matières premières ont lieu en dehors du continent et les entreprises s'approvisionnent en intrants raffinés en Europe, aux États-Unis et en Asie.

4

Capacité limitée à se conformer aux critères complexes de qualité et d'origine et aux exigences de documentation y afférentes. Des niveaux élevés d'investissement et de savoir-faire technique sont nécessaires pour pouvoir commencer à fabriquer selon le niveau de qualité requis pour la production de voitures modernes et sûres. Les entreprises déplorent la rareté et, partant, le coût de la main-d'œuvre spécialisée et hautement qualifiée (par exemple, les ingénieurs), l'accès limité aux technologies modernes et la difficulté d'accéder aux importants investissements nécessaires à la recherche et au développement afin de garantir et améliorer encore la qualité de la production, tant des intrants que des produits finis. Le savoir-faire dans le secteur serait donc essentiellement détenu par de grandes marques



Il y a un manque d'installations de validation et de laboratoires accrédités pour l'automobile. Nous certifions nos produits en Espagne et en Thaïlande.

internationales. En raison des exigences détaillées en matière de documentation pour démontrer la conformité aux critères d'origine, seules quelques entreprises peuvent bénéficier des régimes préférentiels existants, le plus souvent dans le cadre de chaînes de valeur dirigées et contrôlées par de grands équipementiers.

5

Infrastructure limitée pour certifier le respect de critères d'origine et de qualité complexes, par exemple pour les émissions des moteurs ou la sécurité des ceintures de sécurité. Les processus de production sophistiqués exigent une capacité institutionnelle correspondante, notamment dans les administrations douanières, les organismes de normalisation et les laboratoires, pour certifier le respect des critères de qualité et d'origine et les contrôler. Les différences de normes entre les pays compliquent encore l'intégration transfrontalière de la chaîne de valeur.

6

Une demande limitée de voitures neuves, influencée à la fois par le coût élevé de production des voitures neuves (voir les facteurs ci-dessus) et par le faible prix des véhicules d'occasion importés, en raison des incitations offertes par les structures tarifaires et fiscales actuelles, des règles d'origine et des l'application inadéquate, pour les voitures d'occasion, des exigences de qualité, notamment des normes environnementales.



Les consommateurs préfèrent acheter des voitures importées entièrement construites, moins chères, plutôt que des voitures semi-démontées assemblées qui sont plus chères en raison des taxes gouvernementales.

7

Défis liés à l'élimination des déchets. L'élimination appropriée des déchets dangereux issus de la production représente un défi pour la plupart des entreprises interrogées tout au long de la chaîne de valeur. Le manque d'informations sur les exigences appropriées en matière d'élimination des déchets, l'inadéquation des systèmes d'élimination des déchets et l'absence de réglementations environnementales efficaces sont autant de facteurs déterminants.

En outre, les coûts associés au traitement et à l'élimination des déchets sont élevés, ce qui nécessite d'exporter les déchets vers d'autres pays où les infrastructures nationales font défaut .



La demande est trop faible. Nous avons précédemment essayé de faire affaire avec certains équipementiers en Afrique, mais les quantités demandées étaient très faibles et ne permettaient pas de remplir un conteneur complet. Étant donné la nature de notre produit (dangereux), nous devons faire au moins un conteneur de groupage (CG).

8

Préparation limitée, en matière de stratégies, de politiques, d'incitations, d'investissements, d'infrastructures et de technologies de production, pour faire face à la tendance à favoriser les véhicules plus respectueux de l'environnement, notamment les voitures électriques et les véhicules utilisant des carburants verts à l'hydrogène. Alors que les

entreprises et les autres parties prenantes s'accordent à dire que ces véhicules représentent également l'avenir pour le marché africain, les (rares) entreprises participant actuellement à la production de véhicules électriques et solaires déclarent être considérées comme des investissements à haut risque et rencontrent donc encore plus de problèmes que les autres lorsqu'il s'agit d'accéder à des financements pour démarrer, maintenir, améliorer ou développer la production.



Oui, nous produisons des véhicules électriques. Mais les gens préfèrent encore largement les voitures à essence. C'est en partie parce que le gouvernement n'a pas mis en place les infrastructures nécessaires pour garantir aux utilisateurs la possibilité d'une alimentation adéquate de leurs véhicules. Pour les véhicules que nous vendons, nous construisons nos propres stations de recharge.

Que faut-il changer ?

Recommandations préliminaires

La ZLECAf représente une étape importante dans la création d'un environnement favorable au développement du secteur automobile, en s'attaquant directement à certains des défis susmentionnés, notamment ceux liés à la taille du marché et à la facilité des échanges. En tant que telle, la ZLECAf a le potentiel de contribuer de manière significative à la construction de voitures de qualité, non seulement pour les véhicules neufs mais aussi pour les voitures d'occasion qui respectent les normes de qualité et les normes environnementales, plus abordables pour les clients du continent.

Pour réaliser le plein potentiel de développement et d'intégration de la chaîne de valeur automobile en Afrique, des efforts supplémentaires seront toutefois nécessaires. Les principales recommandations sont notamment les suivantes :

1

Accélérer la formulation et l'adoption d'un plan de développement du secteur automobile africain qui exprime clairement la vision du secteur, notamment quant au type de voitures que l'Afrique voudrait privilégier compte tenu de l'augmentation de la pollution atmosphérique, du changement climatique et de la congestion croissante des villes, et qui énonce la stratégie de mise en œuvre correspondante pour la poursuite du développement du secteur sur le continent. Intégrer le plan de développement du secteur dans une vision plus large de l'avenir de la mobilité en Afrique. Dans ce plan



À mon avis, pour avoir un échange significatif entre les pays d'Afrique, il y a deux possibilités: 1) Le développement du marché des pièces et composants automobiles par l'implantation d'équipementiers ou de fournisseurs de niveau 1 en Afrique. 2) Le développement de nos propres marques. Dans les deux cas, nous devons investir dans la modernisation, la capacité de production et les infrastructures industrielles.

- Déterminer si les objectifs de développement du secteur doivent être atteints uniquement en attirant les investissements des équipementiers et des fournisseurs de niveau 1 qui stimulent la production locale de composants et l'assemblage du produit fini ou dans quelle mesure il peut être possible également



Nous devons pousser les équipementiers à diriger les chaînes de production de certains modèles vers l'Afrique, ce qui entraînera logiquement les fabricants de composants automobiles. Les équipementiers devraient également étendre leurs listes d'approvisionnement en matières premières.

de développer (davantage) des marques propres, en s'appuyant sur et en mettant à l'échelle certains des succès existants des marques africaines servant des segments de marché de niche .

- Prendre dûment en considération le développement d'infrastructures et de services de soutien, tels que les services après-vente et de réparation, les systèmes de recyclage et de gestion des déchets, y compris pour les batteries, et la production de carburants verts à l'hydrogène.
- Définir une stratégie visant à accroître l'emploi des femmes ainsi que la présence d'entreprises dirigées par des femmes dans la chaîne de valeur.

Au niveau national et le cas échéant, mettre à jour les stratégies nationales existantes pour le développement de l'industrie automobile afin de les aligner sur la vision continentale.

2

Investir dans les efforts actuels, menés par l'Organisation africaine de normalisation (ARSO) et soutenus entre autres par Afreximbank, pour harmoniser les normes du secteur automobile en Afrique et les intensifier. Au niveau national, adopter et mettre en œuvre les normes dès qu'elles seront disponibles

3

Stimuler la transition verte.

- Concevoir une stratégie pour soutenir la transition progressive vers la fabrication de véhicules à faibles émissions par la sensibilisation, le développement des compétences, les investissements nécessaires dans les infrastructures et les avancées technologiques, ainsi que par des cadres politiques et réglementaires favorables.

- Renforcer et appliquer efficacement la législation et œuvrer à son harmonisation, en particulier les exigences en matière de sécurité et d'environnement, qui régit les importations de voitures d'occasion. Introduire et faire respecter des normes d'émission des véhicules, y compris pour les véhicules d'occasion importés, et envisager des incitations fiscales pour les véhicules à faibles émissions ou sans émissions, qu'ils soient neufs ou d'occasion.
- Faciliter les investissements dans les infrastructures de recharge et de ravitaillement en hydrogène pour les véhicules électriques et à hydrogène, par exemple par des incitations fiscales ou des terrains à louer gratuitement pour les stations de recharge.
- Investir dans des installations de recyclage respectueuses de l'environnement, y compris pour les batteries usagées au plomb et au lithium-ion, avec de solides mécanismes de contrôle de la pollution et une surveillance connexe afin de réduire au maximum les pratiques de recyclage illégales actuellement très répandues qui sont préjudiciables à la santé humaine et à l'environnement.
- Améliorer la qualité du carburant fourni et veiller à ce que la teneur en soufre soit réduite à des niveaux compatibles avec les moteurs Euro IV/Euro V.
- Mettre au point une stratégie de recyclage des véhicules hors d'usage (VHU) qui mette l'accent sur la sensibilisation à la gestion écologique des VHU. Établir un cadre réglementaire qui encourage la gestion appropriée des déchets et le recyclage des résidus de broyage des automobiles (RBA) qui sont mis en décharge et mettre en œuvre des politiques concernant l'annulation de l'immatriculation des véhicules. À plus long terme, prévoir d'optimiser les processus de fabrication des voitures de manière à réduire la part des RBA dans les VHU. Avec un soutien technique et des technologies de recyclage adéquats, cela contribuera à prévenir les déversements d'hydrocarbures et la lixiviation d'autres substances dangereuses dans l'environnement à partir des VHU, ce qui est indispensable en Afrique où une grande partie des véhicules vendus sont des véhicules d'occasion.

4

Permettre la transformation et le raffinage locaux des matières premières, telles que le cuivre, le cuir, le fer, l'acier, l'aluminium, le cobalt et le caoutchouc, en produits à valeur ajoutée pouvant être utilisés dans la fabrication de composants et de voitures finies - sur le continent et au-delà.

5

Parvenir à un fragile équilibre dans la définition des règles d'origine de façon à ce qu'elles encouragent les investissements dans la fabrication locale (par exemple, par des exigences élevées en matière de contenu local) tout en permettant le commerce préférentiel malgré leur complexité. Cette dernière recommandation dépend de la clarté de la définition

des règles, laissant peu de place à l'interprétation tant pour les entreprises que pour les organismes de certification et de contrôle, notamment en ce qui concerne les processus de transformation requis pour obtenir le caractère originaire pour les intrants non originaires, le cumul et les exigences en matière de documentation relative à l'origine pour prouver la conformité. Renforcer la capacité des entreprises à se conformer aux exigences de documentation relatives à la certification de l'origine. Sensibiliser les participants tout au long de la chaîne de valeur sur la situation des règles au niveau continental par rapport à celles qui ont été convenues dans le cadre des accords régionaux ainsi que celles définies dans les accords commerciaux existants avec des pays tiers en dehors du continent.

6

Améliorer et renforcer les systèmes d'information sur les marchés au niveau régional en établissant les coordonnées des fournisseurs régionaux potentiels d'intrants sur une plateforme unique et en organisant des événements et des foires commerciales régionales spécifiques à chaque secteur pour rassembler des entreprises de toute l'Afrique.

7

Mettre en place des installations et des réseaux de recherche et de développement à l'échelle du secteur, notamment en coopérant avec les universités, afin d'encourager l'adoption de nouvelles technologies, le contrôle de la qualité, la production allégée et la conception assistée par ordinateur. Créer des centres de formation et d'incubation spécialisés et des institutions de développement des compétences pour la formation aux disciplines pertinentes, notamment l'ingénierie, la conception, la fabrication et la qualité. Promouvoir le transfert de connaissances au moyen d'une coopération avec des institutions étrangères et internationales ainsi qu'avec les équipementiers et par des formations professionnelles en alternance avec l'industrie, afin de constituer un vivier de personnel qualifié et spécialisé.

8

Revoir les structures fiscales et tarifaires sur les intrants et les produits finaux. Dans la mesure du possible, accélérer la mise en œuvre des réductions tarifaires prévues par la ZLECAF.



Quel soutien est nécessaire pour nous permettre de faire plus d'affaires en Afrique ? Il ne s'agit pas d'un soutien spécifique mais plutôt de la création d'un écosystème complet. Tout le reste suivra.

9

Introduire des programmes de financement de véhicules et des prêts automobiles sur mesure pour permettre à davantage de clients de s'offrir des voitures de qualité.

Autres chaînes de valeur en ligne de mire :



Aller de l'avant...

Le diagnostic de la chaîne de valeur et l'analyse connexe des défis et des recommandations constituent un point de départ, afin de faciliter les discussions politiques et d'éclairer la conception de stratégies et de projets ainsi que les décisions d'investissement aux niveaux continental, sous-régional et national. À ce titre, les premiers résultats du diagnostic ont permis de définir l'orientation sectorielle du 7e Forum des affaires UE-Afrique en février 2022 et les recommandations ont été intégrées dans la déclaration des entreprises associée. Les résultats et les recommandations sont également utilisés par l'ITC et ses partenaires dans la conception de projets d'assistance technique et alimentent le comité directeur inter-agences sur les chaînes de valeur dirigé par la CUA.