

Les politiques industrielles et les chaînes de valeur

Patrick Plane

CERDI-FERDI-CNRS

Université Clermont Auvergne

Workshop PSDD

Université Tunis El Manar

Tunis, 22 février 2020

Introduction

1- Les nouvelles politiques industrielles

- ❑ Synergies: politiques horizontales et verticales
- ❑ Le dialogue public-privé, instrument de facilitation et d'efficacité

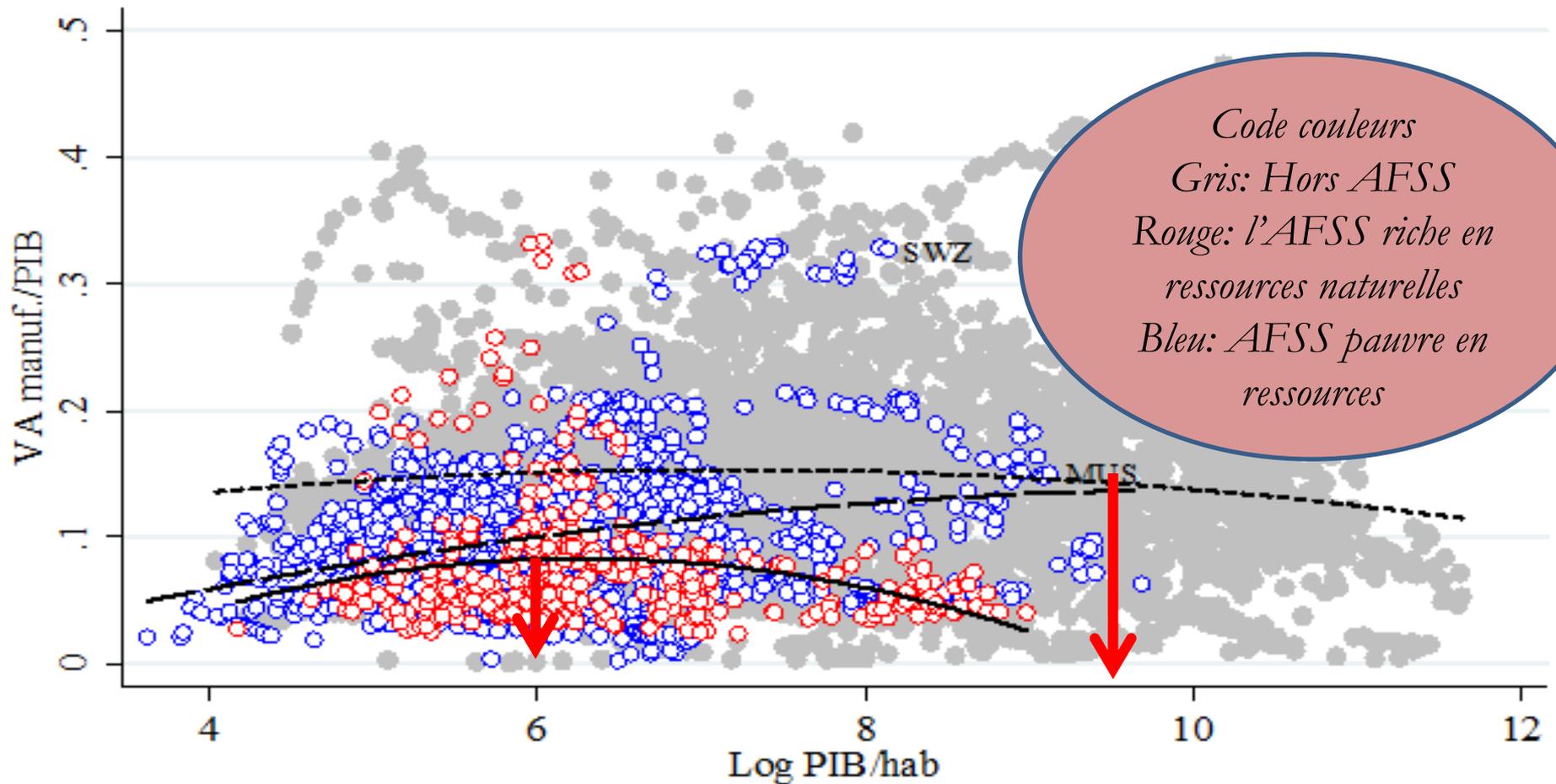
2- Transformation structurelle et chaînes de valeur

- ❑ Chaînes de valeur associées aux produits de base.
- ❑ Chaînes de valeur et production mondialement segmentées (GVC)
- ❑ Chaînes de valeur à partir des services...

Introduction

- ❑ Qu'est ce que la politique industrielle ?
Toute politique qui stimule les activités et promeut le changement structurel. On n'est pas dans le domaine *stricto sensu* des industries manufacturières
- ❑ Regain d'intérêt pour le sujet:
 - Incertitudes quant aux modalités de mise en œuvre de ces politiques (*succès et échecs*)
 - Désindustrialisation (précoce ?)
 - Le développement sans usine est-il possible ?

Désindustrialisation prématurée ?



Code couleurs
Gris: Hors AFSS
Rouge: l'AFSS riche en ressources naturelles
Bleu: AFSS pauvre en ressources

●	Autres pays	○	ASS PPR
○	ASS PPR	---	Tendance, autres pays
---	Tendance, ASS PPR	—	Tendance, ASS PPR

1- Les nouvelles politiques industrielles

Justin Yifu Lin (*économiste en chef WB, 2008-2012*)

« Le **marché** constitue sans aucun doute un mécanisme de base indispensable à l'affectation judicieuse des ressources chaque étape du développement, mais **une croissance économique dynamique** exige une **action proactive de l'État**, qui doit faciliter la résolution des enjeux liés aux **effets externes** et à la **coordination** afin de permettre au processus de développement de passer d'une étape à une autre ».



Revue d'économie du développement, 2013/2 Vol. 21 pages 55 à 78

Synergies: politiques horizontales et verticales

Le dialogue le plus large des organisations dans le respect du marché

La politique industrielle agit sur l'allocation des ressources obtenues par le marché pour renforcer la croissance potentielle et la compétitivité d'une économie

Action volontariste d'un Etat en faveur d'un secteur ou d'une entreprise (champions nationaux)

Picking the winners

Politique industrielle verticale :

l'Etat agit de manière dirigiste sur l'activité

Favoriser l'allocation marchande : « laisser faire le marché » / la concurrence

Promouvoir les institutions du marché
Doing Business

Politique industrielle horizontale :

l'Etat fournit un environnement propice à la concurrence

Politiques industrielles verticales

Les filières d'avant les processus d'ajustement structurel (...-1980)

- Rôle de l'Etat dans la structuration du tissu industriel, présence d'entreprises publiques. Industries lourdes (problèmes d'incitation)
- Pour la substitution à l'importation, protection commerciale dans l'enfance : tarifs ou restrictions quantitatives endogènes à l'inefficacité économique (économie politique de la rente et gaspillage de ressources)
- Volonté de maîtriser tous les segments de la filière: acceptation des redistributions intra-filières depuis les créneaux efficaces vers ceux qui le sont moins, mais jugés « structurants » (subventions croisées..)
- Exemples : Les *industrie industrialisantes* G. Destanne de Bernis et l'Algérie. Se servir de la protection et de la subvention croisée pour stimuler l'intégration

Chaînes de valeur et globalisation (1980...)

- Rôle moteur du secteur privé dans la gestion des activités (entreprises nationales et étrangères)
- Promotion à l'exportation ou substitution à l'importation, mais en présence d'un minimum de distorsions des prix relatifs (prix de référence, benchmark pour la rentabilité). Demeurer sur la logique de l'avantage comparatif
- Privilégier les segments efficaces et monter graduellement dans la filière sans couvrir nécessairement tous les maillons de la chaîne. La présence dans la chaîne est réductible à une somme de créneaux rentables aux conditions de l'échange international.
- Créneau (montage, participation ponctuelle), et filière intégrée (cacao en Côte d'Ivoire, Phosphates et acides phosphoriques au Sénégal) sont légitimés en fonction des prix du marché mondial

Etat, marché et organisations

Le dialogue public-privé: facilitation et efficacité

- ❑ L'Etat **manque d'informations** fiables *ex ante* sur l'environnement (contraintes, opportunités, forces, faiblesses).
- ❑ Le secteur privé peine à établir des **coopérations**.
- ❑ Le dialogue n'est pas une démarche seulement formaliste. Il se construit dans des ***processus collaboratifs itératifs***: promouvoir une stratégie « gagnant-gagnant », surmonter le problème : ***action collective/échec de coordination***.
- ❑ La collectivité gagne à la **complicité** des acteurs, mais perd dans les **collusions**/captures privées (marché politique)
- ❑ **Agences publiques**: oui sous condition d'utilité sociale:
 - ➡ objectifs clairs et largement ratifiés, financements, suivi-évaluation, évaluation participative *ex post* (*accountability*)

2- Transformation structurelle et chaînes de valeur

Typologie des chaînes de valeur

1- Chaînes de valeur associées aux produits de base.

2 -Chaînes de valeur et segmentation mondiale de la production (GVC)

3- Chaînes de valeur et services.

1- Chaînes de valeur traditionnelles

(agriculture, forêts, pétrole, gaz, mines)

- ❑ Elargir la participation aux chaînes de valeur en agissant sur l'amont ou l'aval de la filière.
- ❑ L'intensité de la participation dépend du prix des facteurs primaires et consommations intermédiaires
- ❑ La capacité d'agir sur les maillons faibles conditionne la réussite ou l'échec du processus d'intégration des activités de la chaîne de valeur

1- Chaînes de valeur traditionnelles

(agriculture, forêts, pétrole, gaz, mines)

Modalités d'intervention

- *Limiter l'exportation de produits bruts*, ce que rappellent les codes miniers et forestiers. Mais il faut alors agir sur les facteurs (coûts et qualité)
- *Formation et écoles spécialisées* pour éviter que le facteur travail soit un goulet d'étranglement, faciliter l'accès au *financement* (*Banque de développement, Fonds souverains...*)
- Les prix et qualité des *NTIC* plus le problème majeur, surtout la *fourniture d'énergie...* Réduire par ailleurs les coûts de *transport et de logistique*

1- Chaînes de valeur traditionnelles

(agriculture, forêts, pétrole, gaz, mines)

Modalités d'intervention

- Positionner la chaîne de valeur dans une logique mondiale mais aussi **régionale** (*Côte d'ivoire*)
- ***Participation de l'Etat*** au capital des sociétés d'exploitation de filiales d'entreprises étrangères ?
- Favoriser un écosystème **PME**. L'esprit du *small business act USA, 1953*, est-il une bonne chose pour l'Afrique ? (capture, firmes politiquement connectées)

2 -Chaînes de valeur et production mondialement segmentées

- ❑ Les entreprises multinationales: réseau international de conception, production, assemblage et commercialisation = commerce intra firme/sous-traitance/cotraitance
- ❑ Le **produit complexe** se décompose en sous ensembles de composants produits de manière autonome
- ❑ Les entreprises vont là où **les coûts de production** sont les plus faibles. La baisse des **coûts de transport maritime** facilite les approvisionnements (contraction des stocks), mais pour l'Afrique, les **coûts internes de transport et de logistique...**

chaînes de valeur et segmentation mondiale

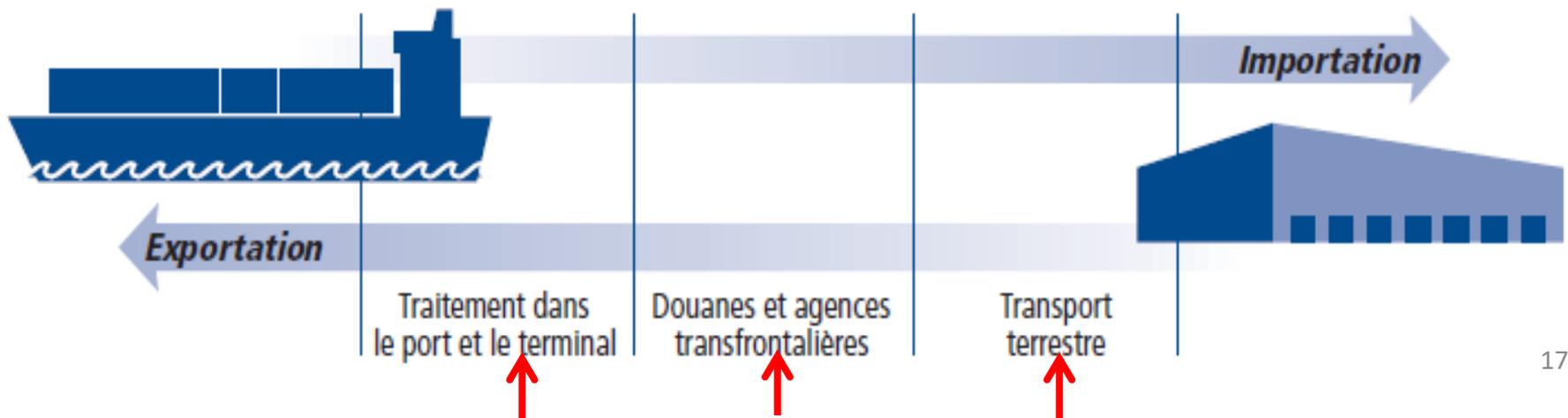
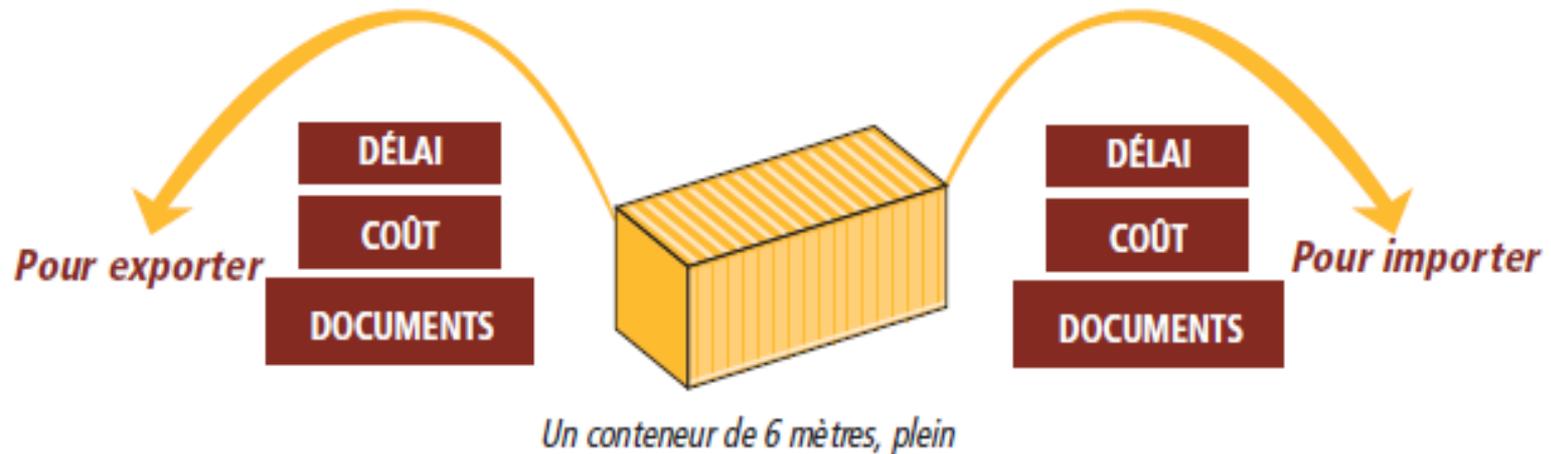
L'Airbus A380 : avion européen "made in World"

Trois millions de pièces détachées issues de 77 pays



Les chaînes de valeur: le transport et la logistique

Quels sont les délais, les coûts et le nombre de documents nécessaires à l'exportation et à l'importation de biens au-delà des frontières par transport maritime ?



Transport et logistique en Afrique

Table 1. African transport and logistic: inland versus maritime costs to import
(Twenty-foot equivalent unit container, US dollars)

	Domestic transport and logistics		Maritime freight, 2016		Gap	
	2006-10 (1)	2010-14	Antwerp	Shanghai	Antwerp (3) = [(1) / (2)]	Shanghai
North Africa	1,087	986	751	700	1.3	1.4
West Africa	1,730	1,911	1,223	1,738	1.6	1.1
East Africa	2,080	2,432	1,730	1,242	1.4	2.0
Central Africa	2,809	3,853	1,976	2,883	2.0	1.3
Southern Africa	2,343	3,084	941	858	3.0	3.6

Source. Column (1) is from the World Bank's *Doing Business*. Column (2), Cost of maritime freight rates from Antwerp and Shanghai, information collected by *Isys Logistique*, Roissy (France). In column (3), we measure the gap for 2016 by reference to the average cost of domestic transport and logistics for the period 2010-14.

Sensibilité des chaînes de valeur au coût de transport et de logistique

	Types de produits	Sensibilité à la logistique	Commentaires
Exportations traditionnelles	Mines et hydrocarbures	Faible	Produits de rente avec des procédures de transport et de logistique non standards (contrôle des entreprises étrangères)
Exportations traditionnelles	Produits agricoles	Faible ou Moyenne	Agissent sur la répartition interne de la valeur ajoutée des filières. Possibles pertes d'incitation à la production. La part relative au transport et à la logistique est moyenne.
Exportations de diversification manufacturière	Produits à contenu élevé en consommations intermédiaires importées	Forte	Obstacle à la montée dans des chaînes de valeur mondiales éclatées. Réactivité à la demande externe et à l'optimisation des stocks : « juste à temps ». Sensibilité au prix et qualité des livraisons

Menaces sur l'éclatement de la production (GVC)

- La segmentation se justifie par la *spécialisation* ou par le *coût de facteurs primaires* (épuisement avec le rattrapage des PIB par tête (augmentation de salaires en Chine).
- Logique d'*atmosphère industrielle locale* (district/cluster). Les GVC exposent à la concurrence mondiale, créent de la vulnérabilité, perturbent l'innovation (distance donneur d'ordre et sou-traitant ou co-traitant)
- Altération de la *global supply chain* [transport/logistique et le *juste à temps* (Toyota), sensibilités environnementales épiphénomènes (tsunamis, coronavirus), nationalisme (Brexit, retour au bilatéralisme ou régionalisme]



tendance baissière des IDE

3- Chaînes de valeur et services

- Référence au tourisme, mais également aux services financiers et assurance en lien avec une fiscalité allégée. Activités nouvelles avec les *NTIC* (call centres), plus largement le *business process outsourcing* (activités externalisées)
- Développement fondé sur les services et non l'industrie ? *Leapfrogging* = les derniers arrivés profitent de l'expérience des autres. Eviter de passer par toutes les étapes qu'on connaît les pays plus avancés (Gerschenkron) ?
- Avec la révolution numérique, émergence d'activités qui favorisent de nouvelles chaînes de valeur avec remontée vers l'industrie (*Google* s'engage dans l'ingénierie de la voiture autonome. Quelle place pour les PVD ?

Les politiques industrielles et les chaînes de valeur

Merci
de
votre attention