

Introduction à la macroéconomie (Séance 5)

Le TEE et le TES : utilité et complémentarité, la désindustrialisation vue à travers du TES

I. Documents joints :

Document 1. Chevallier Marc, 2012, « Industrie : Etat d'urgence, Alternatives économiques n°310 02/2012

Document 2. Gabriel Colletis, 2012, « L'urgence industrielle », Les points clés du chapitre 2 : Les cause du déclin industriel. Le bord de l'eau éditions.

Document 3. Vassili Joannides, 2013, Vivent les PME ! La désindustrialisation de la France n'est pas due qu'à une compétitivité en berne. Chronique du JDN l'économie demain.

Document 4. Gaffard, Jean-Luc, 2012. Crise de l'automobile: les défaillances stratégiques ne doivent pas occulter les conséquences de l'austérité budgétaire, OFCE. sciences-po.

II. Lecture et Utilisation du TEE et du TES:

1°/ Quel est l'objet du TES en comparaison du TEE ? Quelles en sont les utilisations possibles ?

2°/ Dans le TEE vous calculerez les ratios suivants et expliquerez :

- a) Propension moyenne à consommer des ménages
- b) Taux d'épargne financière des ménages, Taux d'investissement (SNF) et Taux d'autofinancement (SNF)
- c) La Balance des opérations courantes

III – Lecture et Utilisation du TES

1°/ En vous appuyant sur les données du tableau des emplois finals, déterminez quels sont les trois plus gros postes de dépenses de consommation finale des Ménages? Quelle part représente C3, C4 et C5 dans la consommation de ménages ? Commentez.

2°/ Dans le tableau des entrées intermédiaires, en vous basant sur les consommations intermédiaires des branches, déterminez les trois branches (en valeur absolue) qui dépendent le plus des autres. Quels sont les trois produits les plus vendus au titre des consommations intermédiaires ?

3°/ A partir du TES de l'année 2011 (Document de cours), vous préciserez quelles sont les branches motrices de l'économie ? Justifiez.

4°/ Évaluez le poids des exportations de la branche C4 et C5 dans l'économie française en 2010 ? Calculez le taux de couverture global de l'économie française en 2010. Commentez l'ensemble des résultats

IV – Question de synthèse

A l'aide de vos connaissances et des textes suivants vous présenterez brièvement les arguments justifiant que « La France a encore un avenir industriel » et ceux qui contestent cette idée.

Document 1

HÉMORRAGIE Pertes d'emplois, de parts de marché, de poids économique..., l'industrie française se porte mal. Redresser la barre est un travail de longue haleine.

Aux chantiers navals de Saint-Nazaire, à l'ancienne aciérie de Gandrange ou à la raffinerie Petroplus de Petit-Couronne, les candidats en campagne pour l'élection présidentielle multiplient les déplacements au chevet de l'industrie française. Avec son cortège de plans sociaux et de fermetures d'usines, la crise a en effet accéléré le mouvement déjà ancien de désindustrialisation.

Depuis des décennies déjà, l'emploi industriel connaît une véritable hémorragie. En moins de quarante ans, l'industrie manufacturière hexagonale a perdu quasiment la moitié de ses emplois : de 4,9 millions en 1974 à moins de 2,7 millions en 2011. Une saignée accélérée par la crise : plus de 280 000 emplois, soit 9,5 % des effectifs, ont disparu depuis début 2008. Et cela sans compter l'inté-

rim : alors qu'ils étaient 300 000 avant la crise, les intérimaires dans l'industrie ont été divisés par deux de 2008 à 2009 avant de revenir au nombre de 260 000 au troisième trimestre 2011.

Aucun secteur n'a été épargné : le textile, l'habillement et le cuir ou les industries du bois, du papier et l'imprimerie, déjà en fort déclin, ont connu une descente aux enfers. L'automobile, dont les difficultés ont souvent fait la une des journaux depuis 2008, a réduit ses effectifs de plus de 8 % sur la seule année 2009. Mais

le choc a été encore plus violent dans les biens intermédiaires, c'est-à-dire les produits entrant dans le processus de production d'autres biens, dont l'industrie automobile est grosse consommatrice : les équipements électriques,

l'électronique, les pièces métalliques, les produits en caoutchouc, le plastique, le verre... Les constructeurs ont cherché à

amortir au maximum l'impact de la crise sur eux-mêmes en le répercutant sur leurs fournisseurs. Les biens d'équipement ou la chimie ne s'en sortent cependant guère mieux. Seules l'industrie pharmaceutique et l'agroalimentaire ont limité la casse.

Un secteur en net recul

Longtemps, les économistes se sont voulu plutôt rassurants : la disparition des emplois dans l'industrie était en quelque sorte un phénomène naturel, causé pour l'essentiel, d'une part, par le recours croissant à l'externalisation, qui a déplacé ces emplois vers les services aux entreprises et, d'autre part, par le progrès technique, qui permet d'augmenter la productivité, c'est-à-dire de faire baisser la quantité de travail humain nécessaire pour produire. Le rôle joué par la concurrence étrangère était secondaire : selon une étude du Trésor, elle n'aurait été responsable que de 13 % des destructions d'emplois entre 1980 et 2007.

L'évolution de la part prise par la valeur ajoutée de l'industrie dans l'économie, qui mesure sa contribution à la richesse nationale, montre cependant que ce

L'industrie n'a plus été considérée depuis vingt-cinq ans comme une priorité en France

Jean-Louis Levet,
économiste

n'est plus le cas. Mesurée en valeur, c'est-à-dire à prix courants, cette part n'a cessé de dégringoler depuis vingt ans pour tutoyer désormais les 10 %. Cette baisse s'observe certes dans tous les pays industrialisés de longue date, à l'exception notable de l'Allemagne. Elle ne signifie pas nécessairement qu'on produit de moins en moins : elle reflète à la fois l'essor du secteur des services, qui pèsent de plus en plus lourd dans les économies développées, et la baisse tendancielle des prix des biens industriels obtenue grâce aux gains de productivité. Le relatif maintien de la valeur ajoutée de l'industrie allemande montre cependant qu'il est possible de maintenir des prix élevés tout en résistant à la concurrence étrangère. Surtout, le niveau français est désormais l'un des plus bas des pays développés.

Ultime symptôme de ces difficultés : le déficit commercial. Pourvoyeurs d'excédents dépassant les dix milliards d'euros chaque année jusqu'en 2003, les échanges de produits industriels de la France ont plongé dans le rouge à partir de 2005, pour atteindre un déficit record de plus de 40 milliards d'euros en 2011. Compte tenu du poids de l'automobile dans le commerce extérieur français, il est tentant d'expliquer ce retournement par les stratégies des constructeurs tricolores : PSA Peugeot Citroën et surtout Renault ont choisi, à partir de 2005, de produire de moins en moins de véhicules sur le sol français, quitte à les y importer ensuite pour fournir le marché national.

La perte de terrain est cependant générale, comme le relève une étude récente de COE-Rexecode (1) : « Entre la fin des années 1990 et 2011, la part des exportations françaises de marchandises dans les échanges mondiaux a reculé de 5,7 % à 3,3 % ». Ce recul concerne quasiment tous les produits et toutes les zones, y compris l'Europe, où les exportations

françaises ont perdu du terrain au profit des exportations allemandes, mais aussi néerlandaises ou espagnoles. Non seulement les points faibles de l'industrie française s'amplifient, mais ses points forts disparaissent (l'automobile, les équipements télécoms, la chimie...) ou bien voient leur potentiel bridé (l'agro-alimentaire, les produits pharmaceutiques) et se replient sur une poignée de domaines (l'aéronautique, les parfums et les cosmétiques).

Des faiblesses multiples

Comment expliquer un tel dévissage ? Le coût du travail en France, jugé trop élevé, est souvent mis en exergue par le patronat, mais « le patronat raisonne à l'envers », explique l'économiste Jean-Louis Levet (2). C'est parce que nous déclinons sur le plan industriel que le coût du travail devient un problème, et non l'inverse. Autre facteur avancé, la faiblesse des efforts de recherche et développement des entreprises françaises qui empêche d'améliorer la compétitivité « hors coût » de leurs produits (qualité, contenu en innovation, design...). Ou bien la mauvaise spécia-

UN RÔLE MOTEUR POUR L'ÉCONOMIE

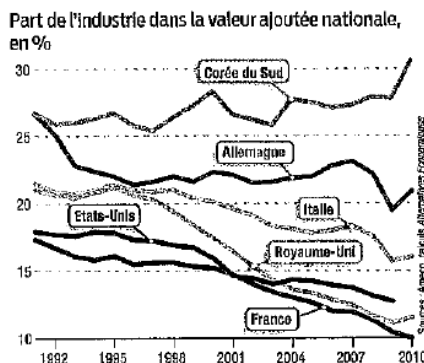
L'industrie pèse pour 85 % de la recherche et développement des entreprises et pour les trois quarts des exportations de l'Hexagone.

Elle reste donc le segment d'activité ayant le plus fort impact sur la dynamique de l'économie. Alors que celle-ci a surtout créé, ces dernières années, des emplois dans les services à la personne, donc souvent des postes précaires et mal payés, l'industrie reste pourvoyeuse d'emplois plus qualifiés et mieux rémunérés que la moyenne. Ce n'est pas la moindre de ses qualités.

lisation de l'économie française, tournée, comme le remarque l'économiste Patrick Artus (3), vers des niches technologiques très pointues (et qui plus est vieillissantes), comme le TGV, l'Airbus ou le nucléaire, qui ne suffisent pas à tirer le reste de l'économie. Alors que les industries allemande et nordique ont parié sur une montée en gamme de l'ensemble de leurs produits. Pour Patrick Artus, le gros de l'appareil industriel français, positionné en milieu de gamme, a pâti de la constitution de la zone euro, qui a accentué les spécialisations de chaque pays : un mouvement défavorable aux grands pays généralistes comme la France.

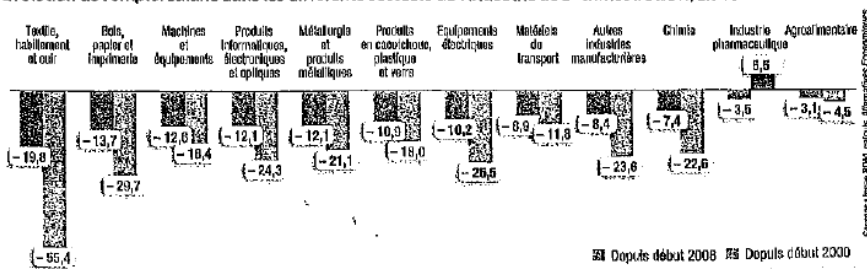
Le manque d'entreprises de taille moyenne a également été souvent mis en avant : ce sont en effet ces dernières qui font le dynamisme de l'économie allemande et ses succès à l'export. En France, leur croissance semble freinée, notamment en raison d'un accès difficile au financement : l'économiste Philippe Askenazy remarque à ce propos que les entreprises françaises n'ont pas de mal à pénétrer les marchés étrangers, mais beaucoup plus à s'y développer, notamment par manque de crédits bancaires pour financer un tel développement. Mais ce déficit français d'entreprises de taille moyenne apparaît d'autant plus problématique que les grands groupes de l'Hexagone, héritiers des grands programmes de l'après-guerre, jouent un rôle d'entraînement de plus en plus faible sur le reste du tissu économique à mesure qu'ils

LE DÉCLIN INDUSTRIEL FRANÇAIS



L'EMPLOI RECULE DANS TOUTES LES BRANCHES

Evolution de l'emploi salarié dans les différents secteurs de l'industrie au 3^e trimestre 2011, en %



1. Voir sur www.coe-rexecode.fr/public/Analyses-et-previsions/Documents-de-travail/La-competitivite-francaise-en-2011
 2. Auteur notamment de *Pas d'avenir sans industrie*, Economica, 2006.
 3. Voir *La France sans ses usines*, par Patrick Artus et Marie-Paule Virard, Fayard, 2011.

III s'internationalisent (4). Autre explication moins souvent avancée, l'ouverture très large du capital des entreprises françaises aux marchés financiers, qui décourage les stratégies industrielles de long terme. Sans oublier l'âge du capitaine : le vieillissement accéléré des dirigeants de PME français altère le potentiel de croissance et d'innovation de leurs entreprises, selon une étude récente de BPCE (5).

Pour l'économiste Gilles Le Blanc, chercheur au Cerna, le laboratoire d'économie industrielle de Mines ParisTech, l'élément déterminant est cependant ailleurs : « Depuis le premier choc pétrolier, l'industrie française s'était adaptée à tous les chocs qu'elle avait connus par la recherche de la baisse des coûts, obtenue principalement par la réduction de la main-d'œuvre. Cette stratégie a fragilisé le tissu industriel, comme on a pu s'en apercevoir entre 2000 et 2008, lorsque des pans entiers de l'appareil productif ont disparu dans des secteurs comme le jouet ou le meuble, par exemple, parce qu'il n'était plus possible de réaliser des gains de productivité supplémentaires par la réduction des effectifs et qu'on n'avait pas les moyens d'investir, de faire de la recherche et développement pour lancer des nouveaux produits ou de la publicité pour construire des marques. »



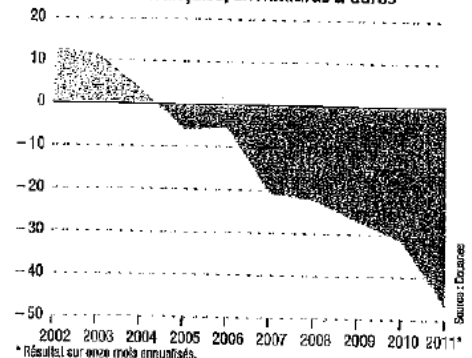
Derniers ouvriers de l'usine Pleyel à Alès (Gard). La trop faible taille des entreprises françaises limite leurs capacités d'investissement.

Manque de stratégie

Depuis le milieu des années 2000 pourtant, rapports et études se sont multipliés sur le décrochage industriel français. Dans la foulée, les outils de politique industrielle se sont eux aussi accumulés : pôles de compétitivité, crédit impôt recherche renforcé, Fonds stratégique d'investissement (FSI), nouveaux grands programmes comme « l'avion du futur »

LE DÉFICIT ABYSSAL DES ÉCHANGES DANS L'INDUSTRIE

Solde des échanges commerciaux de l'industrie manufacturière française, en milliards d'euros



ou la voiture électrique. « Le problème, c'est qu'on a assigné à chacun de ses outils des objectifs multiples – lutter contre les délocalisations, booster l'innovation, aider les entreprises en difficulté, etc. –, ce qui rend leur évaluation impossible », observe Gilles Le Blanc.

« Il ne suffit pas d'adopter des mesures en faveur de l'industrie, renchérit de son côté Jean-Louis Levet, il manque encore une stratégie de développement par l'industrie. Victime des modes successives de la société post-industrielle, de la nouvelle économie, de l'entreprise sans usine, l'industrie n'a plus été considérée, depuis vingt-cinq ans, comme une priorité en France. C'est donc l'ensemble des politiques publiques dans tous les domaines – l'éducation, la formation, la fiscalité... – qui doivent converger désormais afin de faire émerger une économie productive cognitive fondée sur l'innovation, qu'elle soit technologique, organisationnelle ou commerciale. »

Face à l'ampleur des défis technologiques à relever dans les domaines de l'énergie, de l'environnement, de la santé ou du vieillissement, cette action devra être menée également à l'échelon européen : jusqu'ici, l'absence de vision stratégique des Etats en matière industrielle comme leur refus de transférer une part de leur souveraineté ont laissé prospérer à l'excès le dogme de la concurrence, aux dépens de véritables politiques industrielles communes. Bref, si urgent qu'il soit, le sauvetage de l'industrie française sera une tâche de longue haleine. ■

MARC CHEVALLIER

ACHETER « MADE IN FRANCE », EST-CE LA SOLUTION ?

« Je préfère qu'on achète une voiture de marque étrangère produite en France plutôt qu'une voiture de marque française produite à l'étranger et vendue en France » : le 13 décembre 2011, lors d'une visite de l'usine de skis Rossignol à Sallanches en Haute-Savoie, Nicolas Sarkozy a vanté les mérites du label « Origine France garantie », distinguant les produits dont plus de 50 % de la valeur provient d'une fabrication dans l'Hexagone.

Produire et acheter français, est-ce vraiment la solution ? Luxe mis à part, les secteurs industriels français qui affichent les meilleures performances à l'export, comme l'aéronautique, sont aussi ceux qui font la part la plus belle aux composants étrangers dans leurs produits. Pour ces secteurs, la compétitivité est liée à l'insertion réussie dans une chaîne de valeur mondiale.

Comme l'Airbus, les produits français qui s'exportent le mieux sont aussi ceux qui font le plus la part belle aux composants étrangers.



« Le véritable enjeu du made in France, souligne l'économiste Gilles Le Blanc, c'est d'avoir accès, grâce aux importations, à des biens qui coûtent moins chers que si on les produisait nous-mêmes, afin de libérer des ressources pour que de nouvelles offres de nature industrielle dans les secteurs d'avenir – le bâtiment vert, le recyclage, les services de santé, les soins apportés aux personnes âgées – puissent voir le jour. On ne peut espérer répondre à ces nouveaux besoins et en même temps fabriquer des machines à laver à 1 500 euros. »

4. Voir « France : les géants du CAC 40 ne tirent plus l'économie », Alternatives Économiques n° 302, mai 2011, disponible dans nos archives en ligne.

5. Voir sur www.observatoire.bpce.fr/-Cession-Transmission-.html

Document 2.

Gabriel Colletis, 2012, « L'urgence industrielle », Les points clés du chapitre 2 : LES CAUSES DU DÉCLIN INDUSTRIEL. Le bord de l'eau éditions.

Deux facteurs ont produit un effet négatif sur l'activité et les emplois industriels : la faiblesse de la croissance et des gains de productivité. C'est cependant la faiblesse de la croissance économique qui aura produit les effets pervers ou négatifs les plus significatifs sur le potentiel industriel. Ce constat souligne le mauvais fondement de nombre de choix macro-économiques opérés depuis près de trente ans à présent dans un pays comme la France, à commencer par les politiques dites d'austérité ou de rigueur.

L'internationalisation puis l'extraversion des grands groupes, la financiarisation des stratégies constituent des causes essentielles du déclin de l'industrie française. Avec un effectif majoritairement hors France, une production largement internationalisée (les implantations d'entreprises françaises à l'étranger représentant davantage que les exportations), des investissements directs à l'étranger dépassant en valeur absolue ceux de leurs homologues allemands et un capital très ouvert, les groupes français ont largement remis en question leur nationalité, et ce, désormais, au détriment de l'économie française. Prenant prétexte de leur compétitivité, les groupes français ont détruit des centaines de milliers d'emplois, ont délocalisé des pans entiers de l'appareil industriel et ont anémié le tissu productif national. L'objectif principal visé réellement par les groupes français était cependant non pas tant leur compétitivité que leur rentabilité. C'est ce que démontre, a contrario, le renforcement des groupes allemands sur leur territoire national. L'exemple de l'automobile est ici particulièrement illustratif. En dépit de coûts salariaux nettement supérieurs à ceux des pays de délocalisation, les groupes allemands (tout en délocalisant la fabrication de certains modèles) ont accru leur production en Allemagne. Les groupes français, pour leur part, ont très fortement contracté la leur en France et ont très massivement délocalisé (Espagne, Portugal puis Turquie, Roumanie, etc.).

Une détermination excessive à vouloir faire baisser les coûts salariaux allant de pair avec le mépris de la compétence des salariés constituent une autre cause du déclin industriel. Le mépris des compétences s'exprime de multiples manières mais se mesure par un déficit de création d'emplois de qualification intermédiaire et un financement contraint de la formation professionnelle. La négligence des compétences converge avec un effort insuffisant d'innovation ainsi qu'en matière de recherche et développement (en dépit de financements publics considérables). Si la responsabilité des grands groupes est donc déterminante dans la désindustrialisation de la France et dans le retard de son engagement dans une économie de la connaissance, celle de l'État ne doit cependant pas être négligée. L'inadaptation des politiques publiques revêt plusieurs dimensions. L'État, en continuant d'être sous forte influence des grands groupes et de protéger prioritairement leurs intérêts, a pris le risque considérable de ne pas ou de ne plus être le porteur d'un projet national de développement. Par ailleurs, le soutien de ces groupes a procédé d'une vision de l'industrie considérée, non comme un système global (marqué par la densité des interrelations entre firmes, voire entre firmes et d'autres institutions comme les universités, les laboratoires de recherche), mais comme une simple somme d'entreprises. La politique industrielle française, contrairement à la politique industrielle allemande, n'aura jamais cherché à prendre en compte les interdépendances entre secteurs au sein de ce qui peut être considéré comme un système productif. L'inadaptation des politiques publiques s'exprime également dans une conception du travail renforçant une représentation de celui-ci en termes de coût (cf. supra). Par le jeu des exonérations de « charges » sociales sur les bas salaires, les politiques publiques ont contribué à enfermer les

stratégies dans une perspective de compétitivité par les prix alors qu'il aurait convenu d'orienter ces stratégies vers une compétitivité hors prix fondée sur la qualité et la différenciation des produits. Enfin, dans la période la plus récente, les politiques publiques ont soutenu de nouvelles illusions (après celle de la « nouvelle économie » supposée tirée par les nouvelles technologies) en prônant une « croissance verte » dont il y a lieu de penser qu'elle ne va pas susciter en masse de nouveaux métiers, mais va essentiellement contribuer à faire évoluer les emplois existants voire traditionnels.

Document 3

Vivent les PME ! La désindustrialisation de la France n'est pas due qu'à une compétitivité en berne

Les causes de la désindustrialisation de la France sont incomprises. Aussi, sa réindustrialisation ne passera pas uniquement par un choc de compétitivité mais par le démantèlement des grands groupes industriels en de nombreuses PME cherchant des marchés de niche. C'est ce qui a fait jusqu'à ce jour le succès de l'Allemagne et de l'Italie où pourtant les coûts sont similaires. Depuis le commencement de la crise financière en octobre 2007 se succèdent plans sociaux médiatiques, plans de relance de l'économie européenne et programmes visant à améliorer la compétitive de la France en particulier. Économie de services, notamment axés autour du tourisme, la France, dit-on se désindustrialise quand nos voisins européens au premier rang desquels l'Allemagne semblent renforcer leur positionnement dans le secteur secondaire. Élus et représentants du patronat estiment que ceci est dû à un retard de compétitivité français que d'aucuns attribuent aux 35 heures ou encore à la dette publique et à la pression fiscale que cela implique. Et si le problème était ailleurs ? Il semblerait que la France n'ait pas intégré les mutations de l'industrie et reste attachée à un modèle tombé en désuétude. Déjà en 2002, Jean-Marie Messier prévoyait la désindustrialisation de l'Europe en général et voyait en France le phénomène se réaliser plus tôt. Selon lui, le vingt-et-unième siècle serait celui de la fin du salariat et de la grande entreprise. Cette dernière, véritablement née après guerre, avait pour vocation première de reconstruire l'Europe. Puis, avec l'avènement des Trente glorieuses, les économies ont connu un rythme de développement très soutenu : les ménages s'équipaient en automobiles, électroménager en même temps qu'ils découvraient le consumérisme. Afin de faire face à une demande sans cesse croissante, il convenait de réaliser des économies d'échelle en se constituant en grands groupes industriels. Travail, capital physique et financier pouvaient ainsi être optimisés pour produire plus. Aussi, en France, de grandes entreprises, soutenues par les pouvoirs publics, ont-ils pu se développer. En 1970, à eux seuls, ces groupes employaient près de 75 % de la main d'œuvre.

Aujourd'hui, la contrainte est tout autre et fait émerger un nouveau paradigme industriel. Les marchés étant saturés, la demande porte non plus sur des biens standardisés et homogènes mais des biens personnalisés. Il n'est alors plus envisageable de produire sur les chaînes de montage d'antan et d'optimiser son modèle industriel par une grande taille. Dorénavant, il est attendu de l'entreprise qu'elle soit réactive et s'inscrive sur des marchés de niche pour exister. On comprendra aisément que sur des marchés de niche il n'y ait pas de place pour de grands groupes industriels mais de petites et moyennes entreprises. C'est ce que nos voisins européens ont compris : l'Allemagne dispose d'un *mittelstand* conséquent tandis que l'Italie compte plusieurs millions de PME opérant sur des marchés de niche. En revanche, la France reste en marge de ce mouvement en comptant, certes de nombreuses de PME, mais souvent

sous-traitantes de grands groupes. C'est ainsi qu'en Auvergne la plupart des PME créées se développent dans l'écosystème Michelin et n'a autrement aucune raison d'être, seulement d'alimenter le fabricant de pneumatiques. Lorsqu'une grande entreprise traverse des difficultés, mécaniquement, toute l'économie s'en trouve affectée. Alors que le fait n'est pas nouveau, patronat, pouvoirs publics, syndicats et citoyens continuent de promouvoir le modèle de la grande entreprise. On peut voir deux idéologies derrière ce phénomène. La première est d'ordre politique et traduit le jacobinisme qui caractérise depuis plus de deux siècles l'organisation de la France : la grande entreprise, en créant un écosystème autour d'elle, sécurise parce qu'elle centralise les structures économiques. Compte tenu des relations étroites qu'ont toujours entretenues les groupes industriels et les pouvoirs publics, on peut même déceler l'idée que l'État conserve la main sur l'économie grâce à la grande entreprise. La deuxième idéologie se veut pragmatique et consiste à croire qu'une grande taille est un gage d'efficacité économique et de sécurité. On y voit toujours l'idée que des économies d'échelle sont à réaliser et que la chaîne de valeur doit sans cesse être optimisée. L'industrie du vingt-et-unième siècle repose sur un paradigme économique que les structures profondes de la France n'ont pas intégrées : à la grande entreprise visant l'intégralité d'un marché se substitue une kyrielle de PME opérant sur des niches. C'est parce qu'elles se situent sur de tels marchés que ces entreprises peuvent être compétitives. Sur un tel marché, le prix et donc le coût compte beaucoup moins que les caractéristiques du produit et sa capacité à évoluer.

Document 3

Crise de l'automobile: les défaillances stratégiques ne doivent pas occulter les conséquences de l'austérité budgétaire. 6 septembre 2012. Par Jean-Luc Gaffard.

La crise de l'automobile, qu'illustre la fermeture du site PSA d'Aulnay, révèle des difficultés structurelles en même temps que des erreurs stratégiques commises en matière d'organisation industrielle et de positionnement de gamme de la part des constructeurs. La nécessité des restructurations à laquelle l'industrie est confrontée ne saurait, cependant, occulter la dimension proprement macroéconomique et à très court terme de cette crise. Les immatriculations de voitures neuves en France ont chuté de 15,5% en juillet en données corrigées des jours ouvrables et en rythme annuel. Sur les sept premiers mois de l'année, la baisse du marché automobile s'établit à 13,5% en données brutes et à 14,1% en données corrigées. Le groupe PSA a perdu 9,9% en juillet en données brutes. Le groupe Renault a vu pour sa part ses immatriculations reculer de 11,2% avec une chute de 26,6% pour la marque au losange mais un quasi-doublement des immatriculations de la marque à bas coût Dacia. Toujours en juillet, les ventes de voitures neuves en Espagne ont accentué leur chute, avec un repli de 17,2%. En Italie, les immatriculations de voitures neuves ont plongé de 21,4%. Enfin, si la production allemande a augmenté de 5% grâce aux exportations, les immatriculations de voitures neuves en Allemagne ont reculé de 5%. Ces chiffres catastrophiques sont en tout premier lieu la conséquence de l'affaiblissement de la demande globale dans les pays de l'Union européenne qui résulte de la chute des revenus combinée à un creusement des inégalités de répartition. La classe moyenne maintient ou accroît son taux d'épargne et reporte ses achats dans le temps ou sur des produits à moindres coûts au premier rang desquels les automobiles quand, dans le même temps le creusement des inégalités rend le marché des véhicules haut de gamme particulièrement porteur en Europe comme en Chine.

Il n'est pas étonnant, dans ce contexte, que PSA positionné en milieu de gamme enregistre une chute de ses ventes et que Renault ne limite la casse que grâce aux ventes de sa marque à bas coût. Il n'est pas davantage étonnant de constater la nette progression des marques

asiatiques, notamment coréennes, également positionnées sur ce segment du marché. Il n'est pas étonnant, enfin, que les groupes allemands enregistrent des résultats exceptionnels en étant fortement positionnés sur le haut de gamme : BMW, Audi et Porsche ont enregistré une augmentation de leurs ventes au premier semestre respectivement de 8%, 22,5% et 12,3%.

Cet état de fait ne saurait naturellement exonérer les constructeurs de leurs responsabilités stratégiques, mais il devrait conduire le gouvernement à hiérarchiser les causes et, plus encore, à prendre la mesure de ce qui est nécessaire à court terme en même temps qu'il s'engage dans un soutien à long terme de la filière. Personne ne peut douter de la pertinence et de l'efficacité de la stratégie des entreprises allemandes basée sur la fragmentation internationale de leur production, la conservation et le développement sur le territoire national de leur capacité technologique et une meilleure analyse des attentes du marché dans les pays émergents au premier rang desquels la Chine. Cette stratégie s'est avérée d'autant plus gagnante que les dévaluations compétitives étaient devenues impossibles avec l'avènement de la monnaie unique et que cette impossibilité a fini par mettre à nu les erreurs de positionnement de leurs concurrents français, notamment de PSA, face à la réalité des marchés mondiaux. La rivalité accrue entre entreprises, du fait de l'affaiblissement progressif et récemment accéléré de la demande intérieure européenne, ne pouvait que conduire à creuser les écarts de performance en termes de volumes vendus, de parts de marché et finalement de marges bénéficiaires.

Il n'est certes pas discutable que l'avenir de l'industrie automobile française passe par un effort substantiel d'innovation organisationnelle et technologique couplant internationalisation de l'activité de production et renforcement des relations productives locales, ainsi que par la recherche de niches rendant la concurrence moins sensible aux prix. Les mesures publiques destinées à renforcer le tissu productif grâce à une politique de site et un soutien de la sous-traitance répondent à ce défi stratégique. L'accent mis sur le développement des véhicules électriques et hybrides est, en revanche, discutable. Le marché des véhicules électriques pourrait bien rester marginal et ce n'est pas un prix fortement subventionné permettant de doper les ventes auprès d'un public urbain spécifique qui changera la donne. Quant au marché des véhicules hybrides, encore limité en volume, c'est un marché où la concurrence étrangère (japonaise) existe déjà fortement. Ne faudrait-il pas s'interroger sur le devenir des véhicules de gamme moyenne, qui subissent à l'évidence le contrecoup de la crise en Europe, mais dont le marché pourrait redevenir florissant au sortir de la crise en Europe et se développer dans les pays émergents à mesure que s'y constitue une véritable classe moyenne. En d'autres termes, le redressement productif dans le secteur de l'automobile, s'il doit passer par des améliorations de qualité, reste une affaire de demande, une demande qui doit se concevoir à l'échelle du monde et commander en conséquence les choix stratégiques d'implantation et de segmentation des activités de production.

En toute hypothèse, un redressement productif dans une direction ou dans une autre demandera du temps, et ce temps risque fort de manquer si, à court terme, il n'y a pas de redressement de la demande. En d'autres termes, le problème immédiat est autant, sinon plus, macroéconomique que microéconomique. Le plus sûr moyen d'enterrer l'industrie automobile française, de perdre ainsi un important capital humain accumulé, est de poursuivre une austérité budgétaire qui ne fait que déprimer la demande sans pour autant résoudre la question des dettes souveraines.