

L'industrie française n'a pas été épargnée par la crise de 2007-2009. Certaines branches comme l'automobile sont particulièrement sensibles à la conjoncture. Pour remédier aux difficultés, l'État, représenté par les pouvoirs publics dans leur globalité, peut être amené à soutenir ce secteur. Pour cela, il peut mettre en place une politique conjoncturelle afin de relancer cette activité dans un contexte difficile mais aussi une politique structurelle visant à avoir un effet durable. La politique conjoncturelle peut être axée notamment sur un soutien au producteur (subvention de la production par exemple) ou au consommateur (subvention des produits ou aide au pouvoir d'achat comme la prime à la casse) alors qu'une politique structurelle est bien ciblée et supposée avoir un effet durable (comme une aide à l'innovation afin d'améliorer la compétitivité).

Les difficultés de la branche automobile proviennent effectivement du ralentissement de la consommation des ménages depuis 2009 en France. Il s'agit des effets de la crise financière : la baisse de l'offre de crédit des banques joue à la baisse sur les possibilités de consommation d'automobile. Face à cela, l'État français a décidé d'intervenir en mettant en place la prime à la casse sur les achats de nouveaux véhicules au cours de la même année. Il s'agit d'une solution purement keynésienne : la consommation privée étant faible, il est nécessaire de substituer une consommation publique à cette dernière. Effectivement, cette participation de l'État peut être considérée comme de la consommation publique. Elle améliore le pouvoir d'achat des ménages. Les effets sur la consommation ont pu être constatés au cours de l'année 2010. Pour autant, l'effet sur l'emploi et sur l'investissement dans cette branche est resté très limité en France. De plus, la hausse de la consommation n'a pas duré longtemps. En 2011, l'OFCE note une baisse du marché automobile de 13.5% sur les sept premiers mois. Les difficultés liées aux débouchés témoignent également d'un problème de pouvoir d'achat des ménages français. Mais, il convient également de prendre en compte les difficultés des groupes automobiles français face aux concurrents étrangers. La concurrence des groupes allemands est d'ailleurs souvent soulignée.

Face aux difficultés de la branche mais aussi à l'efficacité limitée des initiatives précédentes, il convient de se demander si de nouvelles mesures de soutien de l'État français sont réellement envisageables.

Pour cela, nous verrons, dans un premier temps, que ce soutien de l'État pourrait être bénéfique à cette branche. Puis, nous exposerons les limites de l'argument précédent dans une seconde partie.

1. Un soutien de l'État bénéfique au secteur de l'automobile

1.1. Un moyen de favoriser cette branche au niveau de l'économie nationale

- ➔ Justification avec les données du TES : l'automobile comme branche motrice (coefficient technique total de 0.85)
- ➔ Soutien à la production (à travers la subvention de la production notamment) → Hausse de la production → hausse de l'emploi
- ➔ Soutien à la consommation (à travers la subvention des produits notamment ou l'aide aux consommateurs à travers la prime à la casse) → baisse du prix ou hausse du pouvoir d'achat → hausse de la consommation → hausse de l'investissement et hausse de l'emploi
- ➔ Introduire l'État dans le capital du producteur automobile → nouvelles possibilités de financement de dépenses → hausse de l'investissement

1.2. Un moyen de favoriser cette branche face à la concurrence internationale

- ➔ Cette branche est en difficulté face à la concurrence internationale en France, notamment relativement à l'Allemagne
- ➔ Soutien à cette branche → baisse des prix → hausse de la compétitivité-prix
- ➔ Aide à l'investissement ou à l'innovation → hausse des dépenses en recherche et développement de la part des firmes automobiles → hausse de la compétitivité hors prix (qualité)

2. Les limites de cette politique de soutien

2.1. Une efficacité limitée : un gain incertain

- Problème lié à l'utilisation de l'aide de la part des firmes (exemple de la prime à la casse) → risque que cela privilégie les activités localisées dans les pays étrangers → pas d'effet positif pour l'emploi français
- De la même manière, rien ne dit que les producteurs utiliseront cette aide pour jouer à la baisse sur leur prix de vente
- Un soutien au producteur n'est pas forcément opportun car il y a une surcapacité (structurelle) de production dans cette branche : l'offre est supérieure à la demande (alors que paradoxalement les quantités importées sont élevées). Il vaut mieux soutenir la consommation

2.2. Un soutien malvenu en période de nécessité d'économies : un coût certain

- Ces dépenses peuvent être sources de troubles économiques : endettement accumulé de l'État → hausse des taux d'intérêt sur cette dette mais aussi pour l'ensemble des agents → baisse de l'investissement pour l'ensemble des branches
- L'exemple allemand : pays traditionnellement libéral (soutien de l'État faible dans cette branche) alors que la branche fonctionne bien face à la concurrence internationale
- Est-il réellement judicieux de soutenir un secteur où la production est fragmentée internationalement ?