

1^{ère} Année - Licence AES

Introduction à la macroéconomie

Séance 6 :

Le TES : outil d'analyse et de prévision

I. Documents joints :

Document 1. Gaffard, Jean-Luc, 2012. Crise de l'automobile: les défaillances stratégiques ne doivent pas occulter les conséquences de l'austérité budgétaire, OFCE.sciences-po.

Document 2. Leclerc Aline, 2010. La prime à la casse à l'heure du bilan (extrait). Le Monde.fr (14/12/2010)

Document 3. Cohen, Elie, 2012. « PSA : L'Etat ne peut pas tout ». Telos blog (16/07/2012)

Document 4. Ruello et François, 2012. Le gouvernement met la dernière main à son plan de soutien à l'industrie automobile. Les Echos (23/07/2012)

II. Questions préparatoires :

1°/ Quel est, du point de vue de l'analyse économique l'objet du TES ? Quelles en sont les utilisations possibles du TES ?

2°/ Rappeler brièvement les principes de construction du TES.

3°/ Quelle est la partie que l'on considère comme la plus importante du TES ? Pourquoi ?

4 / Que représentent les coefficients techniques dans le modèle de prévision de Léontief ?

III. Lecture du TES :

1°/ Dans le tableau des ressources en produits, que représente le chiffre 220.0 à l'intersection de la ligne « C4 » (Fabrication de matériels de transport) et de la colonne « Total des ressources (3) »

2°/ Dans le tableau des entrées intermédiaires, que représente le chiffre 32,3 à l'intersection de la ligne « C4 » (Fabrication de matériels de transport) et de la colonne « C4 » ? Commentez brièvement ce résultat.

3°/ 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 la Fabrication de matériels de transport dans la consommation de ménages ? Commentez.

4°/ 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 ?

5°/ Dans le tableau des ressources en produits.

- a) Le chiffre 117.5 à l'intersection de la ligne C4 et de la colonne « Production des Produits ».
- b) Le chiffre 64.7 à l'intersection de la ligne C4 et de la colonne « Total des importations ».
- c) Comparez ces deux chiffres avec ceux à l'intersection des lignes FZ, OQ, MN et des colonnes « Production des Produits » et « Total des importations ». Quelle conclusion en tirez-vous ?

IV - Utilisation du TES

1°/ A partir du TES de l'année 2010, vous répondrez aux questions suivantes.

- a) Calculez, pour chaque branche, la part de leurs consommations intermédiaires sur le total de leur production.
- b) D'après vous, quelles sont les branches motrices de l'économie ? Justifiez.
- c) Définissez ce qu'est un coefficient technique et donnez sa signification économique. Calculez les coefficients techniques des branches C4 et FZ.

2°/ Sur la base du TES de la France en 2010, retrouvez le montant du PIB selon deux optiques différentes. Évaluez le poids de la Fabrication de matériels de transport dans le PIB de la France en 2010.

3°/ 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

V – Question de synthèse

A l'aide de vos connaissances et des textes suivants vous présenterez brièvement les arguments justifiant que *l'Etat continue à soutenir directement l'industrie automobile et ceux qui contestent cette politique en période d'austérité budgétaire*

Document 1

Crise de l'automobile: les défaillances stratégiques ne doivent pas occulter les conséquences de l'austérité budgétaire

6 septembre 2012 (<http://www.ofce.sciences-po.fr/blog/?p=2489>)

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'affaissement 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.

Document 2

La prime à la casse à l'heure du bilan (extrait)

Le Monde.fr | 14.12.2010 Par Aline Leclerc

"Jusqu'à 6 500 euros de reprise. Profitez-en avant qu'ils ne disparaissent !", "Jusqu'au 31 décembre, super bonus x 10 !", "Plus tard ce sera trop tard !"

Lancée en décembre 2008 pour relancer l'industrie automobile, dont les ventes s'étaient effondrées deux mois plus tôt, au début de la crise financière, la prime à la casse aura rempli sa tâche : fin 2009 – elle s'élevait alors à 1 000 euros –, 2,27 millions de véhicules avaient été vendus en France, un record depuis 1990. Et ce chiffre devrait peu ou prou être égalé en 2010, selon les estimations du Comité des constructeurs français d'automobiles.

"L'objectif des primes à la casse et du bonus écologique était de soutenir ce secteur-clé qu'est encore l'automobile pour l'économie française : on dit souvent qu'il concerne directement ou indirectement un actif sur dix, explique Flavien Neuvy de l'observatoire de l'automobile Cetelem. Au-delà des constructeurs et des équipementiers, ce sont aussi les distributeurs, les concessionnaires qui emploient un grand nombre de gens, qui ont échappé aux nombreux dépôts de bilan qui s'annonçaient fin 2008."

LA PRIME À LA PRODUCTION DÉLOCALISÉE

Mais ces bons chiffres cachent une réalité moins glorieuse pour les constructeurs français, car la prime a surtout bénéficié aux voitures les moins chères, dites "entrées de gamme", dont beaucoup ne sont plus produites en France. Chez Renault en particulier, elle a davantage soutenu la production des usines délocalisées que celle des sites français, au grand désarroi des représentants des salariés français.

"Les voitures qui ont bénéficié de la prime sont la Logan et la Sandero, fabriquées en Roumanie, et la Twingo, dont la production a quitté Flains [Yvelines] pour la Slovaquie", explique Fabien Gâche, délégué central CGT chez Renault. "C'est un des aspects que l'on avait souligné à l'instauration de la prime : nous n'y étions pas opposé mais, selon nous, il fallait y accoler une obligation de réintégrer des productions en France. Ça n'a pas été le cas et on a créé ce paradoxe d'avoir d'un côté des usines françaises en sous-activité, et de l'autre des usines roumaines, turques ou slovaques qui travaillent à 120 % de leur capacité, souvent dans des conditions de travail déplorables."

Même chose, mais dans une moindre mesure, chez PSA, qui produit les petites Peugeot 107 et Citroën C1 en République tchèque. Ainsi, selon les chiffres du Comité des constructeurs français d'automobile, sur les neuf premiers mois de 2010, n'ont été assemblées que 894 903 voitures particulières en France, soit 37 % des 2,4 millions produites par PSA dans le monde. L'écart est encore plus grand pour Renault, qui n'a produit que 368 862 voitures en France, soit 20 % de sa production mondiale (1,78 million de voitures particulières). Sans compter les ventes de Dacia, la filiale roumaine de Renault, dont les ventes ont explosé en 2010 (+ 81,5 %). Quant aux marques étrangères, qui ont connu des ventes en hausse en France en 2010, que ce soit Nissan (+ 24,8 % sur onze mois), Kia (+10,2 %) ou Opel, elles importent la totalité de leurs véhicules.

CRAINTE D'UN CONTRE-COUP BRUTAL

La prime à la casse a un autre défaut bien connu : lorsque le dispositif prendra fin, le marché pourrait connaître un contre-coup, comme à la fin des années 1990. Les primes

précédentes, la "balladurette" (février 1994 à juin 1995), prolongée par la "juppette" (septembre 1995 à septembre 1996), avaient permis de doper les ventes, passées entre fin 1993 et fin 1996 de 1,721 million à 2,132 million de véhicules, avant de chuter à 1,713 million fin 1997.

Chez PSA, qui, contrairement à Renault, a gardé en France la production de trois modèles d'entrée de gammes (Citroën C3, Peugeot 206+ et certains modèles de 207), on s'inquiète d'un possible trou d'air. *"Nos carnets de commandes sont bons, on va finir 2010 correctement, avec même un surplus de travail nous obligeant à travailler tous les samedis. Et comme les modèles peuvent être commandés jusqu'au 31 décembre mais doivent absolument être livrés avant fin mars pour bénéficier de la prime, on sait qu'on est tranquille jusque-là. Mais c'est pour le printemps et la fin 2011 qu'on s'inquiète"*, explique Ricardo Madeira, délégué central CFDT chez PSA.

"MENACES" POUR L'EMPLOI EN FRANCE

Les syndicats de l'automobile sont également méfiants, craignant, au-delà d'une baisse globale des ventes, la poursuite du processus progressif de délocalisation de la production, à l'œuvre depuis plusieurs années. En février 2009, pour surmonter la crise, l'Etat français avait signé un "pacte" avec Renault et PSA qui leur accordait six milliards d'euros de prêts pour une durée de cinq ans en contrepartie de garanties sur l'emploi : les deux constructeurs ont notamment dû s'engager à ne fermer aucun de leurs sites en France pendant la durée de ces prêts et à *"tout faire pour éviter les licenciements"*.

"Ne pas, fermer de site, cela ne veut pas dire ne pas réduire les emplois. On a perdu des effectifs sur tous les sites français, pendant que les sites d'Europe de l'Est embauchaient à tour de bras. Et Renault nous annonce encore quelque 3000 départs. Si chez nous ce ne sont pas des licenciements, c'est autre chose pour nos sous-traitants. Un emploi dans l'automobile, c'est plusieurs emplois chez des sous-traitants, s'inquiète Fabien Gâche, de la CGT-Renault. On ne demande pas que la totalité de la production revienne en France. Mais la fabrication de la Logan en Roumanie, c'est 6 à 6,5 % de marge. Si sur les 400 000 véhicules produits, 100 000 reviennent en France, cela coûtera évidemment plus cher. Mais ne pourrait-on pas réduire un peu les marges pour maintenir les emplois ?"

Document 3

PSA : L'Etat ne peut pas tout (Elie Cohen/ 16 juillet 2012)

La fermeture programmée d'Aulnay, une fois annoncée, nourrit, comme il fallait le prévoir, une rhétorique de la guerre sociale, de la stigmatisation patronale et un appel à l'Etat protecteur. Avec un bel ensemble la majorité veut faire rendre gorge aux croqueurs de dividendes et les contraindre à rembourser les aides passées, l'opposition dénonce les surcoûts salariaux que la TVA sociale allait corriger, et les syndicats par la bouche d'un délégué CGT proclament : « On est une bombe sociale, une bombe politique et on va l'utiliser ! » Un moment on avait caressé l'espoir d'un nouveau mode de résolution des conflits, d'une appréhension réaliste par les pouvoirs publics de la crise industrielle. Faudrait-il déjà y renoncer ?

Pourtant les difficultés qu'affronte PSA ont été clairement identifiées depuis longtemps. Elles se situent au confluent de trois crises, celle du marché automobile européen qui décroche, celle du site de production France devenu peu compétitif et celle enfin de la stratégie faillie de PSA.

Une demande qui s'écroule en France et dans les pays du sud de l'Europe, un outil de production européen en surcapacité depuis la crise de 2008, une guerre des prix qui sévit

sur les véhicules d'entrée de gamme... La crise qui frappe PSA est d'abord due à la contraction du marché européen et au surdimensionnement de l'outil de production. S'il est un reproche qu'on peut faire à PSA ce n'est pas tant d'annoncer aujourd'hui la fermeture d'Aulnay que d'avoir tardé à adapter son offre en maintenant en survie artificielle des sites sous-utilisés ce qui l'a conduit à consommer du capital sans rassurer ses salariés.

La crise qui frappe PSA est aussi le résultat d'erreurs stratégiques accumulées : hésitations au sommet sur la politique d'alliances, timidité dans la mise en œuvre des choix faits, politique contrainte par l'actionnariat familial. Peugeot qui était l'entreprise la plus rentable et la mieux gérée en Europe il y a 10 ans, a depuis raté son tournant vers le haut de gamme, manqué son expansion chinoise, différé sans cesse le choix de son partenaire stratégique et préservé à l'excès le site national à la différence de Renault. Ces erreurs stratégiques sont avérées. A la différence de VW qui a réussi sa percée chinoise ou de Renault qui prospère au Brésil, Peugeot qui avait été pionnier en Chine a échoué. A la différence de Renault qui a réussi son alliance avec Nissan et qui depuis pousse ses pions en Russie, au Maghreb et en Corée, PSA a cru que des alliances ponctuelles suffisaient avant de finir par se convertir à l'alliance avec GM.

La crise actuelle, enfin illustre le problème de compétitivité du site « France ». Les polémiques sur le coût du travail sont vaines, de même que les débats sur les compétitivités coût et hors coût de l'industrie française. La vérité que livre le cas PSA est simple : la France n'a pas des coûts adaptés à sa spécialisation, ou elle n'a pas la spécialisation lui permettant de supporter ses coûts. En fabriquant des produits d'entrée de gamme ou de moyenne gamme, l'industrie française ne peut résister à la concurrence des pays/produits low cost. Pour l'avoir compris très tôt en se délocalisant en Roumanie et ailleurs, Renault échappe au mal qui frappe aujourd'hui PSA.

Le diagnostic établi, que peut faire PSA? Que peut faire l'Etat ?

Les surcapacités de production avérées en Europe dans un contexte marqué durablement par la contraction de la demande conduisent à fermer les sites notoirement sous-employés. En 10 ans, la production de véhicules en France a baissé de 40%. Toute politique qui viserait à répartir la misère et à multiplier les usines Potemkine serait contreproductive. Faut-il rappeler que le plan Obama pour sauver Detroit avec l'accord des syndicats était basé sur un principe et un seul : tout faire pour que les entreprises aidées redeviennent productives, créatives et rentables. Entre 2007 et 2011, 17 unités d'assemblage d'automobiles ont été fermées aux Etats Unis.

Lors de la crise de 2008/2009, le gouvernement français avait mis en place un plan d'aide au secteur automobile comprenant une prime à la casse pour soutenir la demande, une enveloppe de prêts de 6 milliard d'euros pour permettre aux entreprises de continuer à investir, un dispositif spécifique d'aide aux équipementiers géré par le FSI et des prêts aux captives de crédit à la consommation pour parer aux effets de la crise de liquidité. La situation aujourd'hui n'est pas aussi dramatique mais toute aide publique conditionnée par le maintien de l'emploi serait le plus sûr moyen d'accélérer le déclin du secteur.

Les erreurs stratégiques du management et de l'actionnaire sont déjà sanctionnées par l'effondrement du cours de bourse. Demain le changement d'équipes dirigeantes et d'actionnaires peut être provoqué par une OPA. L'État doit-il prévenir ses évolutions au nom du patriotisme industriel en se substituant pour tout ou partie aux actionnaires défaillants ? On voit mal comment l'intervention du gouvernement français pourrait faire repartir le marché automobile espagnol, corriger les mauvais partenariats noués en Chine ou rattraper l'erreur du non-développement d'un véhicule hybride. On voit d'autant plus mal comment cet Etat pourrait faire mieux quand sa motivation essentielle est de préserver l'emploi et la production sur le sol national. La responsabilité de l'État est de veiller par contre à ce que les normes sociales soient respectées, que la négociation sociale soit conduite à bon port, que l'appariement entre compétences demandées et compétences inutilisées soit réalisé.

L'État a enfin une responsabilité éminente dans l'attractivité du site France pour la production industrielle. Mais il ne faut pas se tromper d'horizon. A moyen/long terme, seule une montée en gamme, une diversification des produits, une stratégie conquérante à l'export, un effort soutenu d'innovation peuvent aider les entreprises françaises à rester dans

la course. A court terme, seul un choc d'offre avec un basculement vers une assiette CSG d'une part notable des charges patronales peut alléger le coût du travail et redonner une bouffée de compétitivité aux entreprises localisées sur le site France. Cette politique réclamée dans nombre de rapports officiels a été menée avec efficacité dans les pays nordiques.

Il n'est pas trop tard pour que l'affaire d'Aulnay soit traitée de manière constructive, en prenant au mot les dirigeants de PSA qui se sont engagés à ne pas procéder à des licenciements secs, en renonçant à la rhétorique populiste sur les étrangers qui détruisent nos emplois, en investissant dans l'avenir, la formation, l'innovation et en évitant les discours de guerre sociale.

<http://www.telos-eu.com/fr/societe/entreprise/psa-letat-ne-peut-pas-tout.html>

Document 4

Les Echos

Le gouvernement met la dernière main à son plan de soutien à l'industrie automobile

Par Alain Ruello et [Ingrid François](#) (23/07/2012)

Le gouvernement veut jouer sur le bonus-malus écologique, le grand emprunt et le Fonds de modernisation des équipementiers automobiles pour relancer la filière automobile française fragilisée par les déboires de PSA. Il attend des contreparties des deux constructeurs nationaux.

Restructuration de PSA, acte I, scène 3 : après l'annonce de la suppression de 8.000 emplois et de la fermeture de l'usine d'Aulnay-sous-Bois, suivie d'une joute d'une rare intensité qui a opposé Arnaud Montebourg aux dirigeants et actionnaires du constructeur automobile, place maintenant aux solutions.

Patriotisme

En premier lieu, Arnaud Montebourg et ses équipes veulent, comme François Hollande l'avait indiqué le 14 juillet, accentuer les effets du bonus-malus écologique pour favoriser les ventes de « petits » modèles, spécialité de Renault et PSA. Le grand emprunt devrait aussi être appelé à la rescousse au profit de technologies de motorisation encore plus vertes sur lesquelles les deux constructeurs nationaux ont déjà pas mal embrayé. « *Nous écartons la prime à la casse et nous nous dirigeons vers des formes de soutien massif vers les véhicules innovants et propres, hybrides et électriques* », a expliqué Arnaud Montebourg mercredi dernier, en précisant bien qu'il en attendrait des contreparties des constructeurs. Renault a fait de l'électrique un axe majeur de son développement, tandis que PSA Peugeot Citroën privilégie l'hybride.

Institué en 2009 pour sortir de la crise, le Fonds de modernisation des équipementiers automobiles (FMEA) devrait être renforcé. Et pour envelopper tout cela, le ministère du Redressement productif devrait faire appel au patriotisme des automobilistes par une campagne de promotion du « fabriqué en France ». Si les grands équipementiers, à l'image de Plastic Omnium, s'en sortent grâce à leur présence à l'international, en dessous, c'est-à-dire chez les PME de l'automobile qui comptent PSA parmi leurs clients, la situation va vite devenir critique.