

Un plan de soutien aux grandes entreprises nationales pour empêcher l'effet domino sur l'activité et l'emploi

Face aux conséquences économiques redoutables de la crise du coronavirus, les pouvoirs publics continuent de mobiliser tous les leviers de la politique économique pour tenter d'amortir le choc macroéconomique et les destructions d'emplois en cascade qui s'annoncent dans des secteurs moteurs de l'économie. Le gouvernement a ainsi annoncé un plan de soutien massif à de **grandes entreprises** dans les secteurs stratégiques de l'automobile et du transport aérien. Il ne s'agit pas de nationalisations, mais d'une aide en raison de difficultés temporaires accordée à Renault et Air France, des fleurons industriels de l'économie française dans une période exceptionnellement difficile, face aux mesures de confinement et aux limitations imposées aux transports en raison de la pandémie du Covid-19.

« Nous allons apporter un soutien historique à Air France de 7 milliards. Il s'agit de 4 milliards de prêt garantis par les banques et 3 milliards de prêt d'État pour sauver la compagnie et les emplois », a détaillé récemment le ministre de l'économie Bruno Le Maire. Il a en particulier précisé que la restructuration de l'entreprise, dont les avions sont pour l'heure cloués au sol (5% des vols étant assurés avec une perte mensuelle de 1 milliard d'euros), devait se poursuivre afin de renforcer sa rentabilité et sa compétitivité dans la concurrence internationale. Le ministre des Finances néerlandais a quant à lui promis 2 à 4 milliards d'euros d'aide publique pour KLM, lors d'une conférence de presse à La Haye (les États français et néerlandais possédant chacun environ 14% du groupe Air France KLM).

Malgré les objections de certaines associations écologistes qui jugent les efforts insuffisants, il a aussi mentionné les obligations faites à la compagnie en matière écologique : « Air France doit devenir la compagnie la plus respectueuse de l'environnement de la planète », a insisté Bruno Le Maire. Autre champion de l'industrie française, Renault va lui aussi bénéficier d'un soutien financier, soit un prêt de 5 milliards d'euros, qui serait cette fois garanti par l'État, en raison d'une position en termes de liquidité de l'entreprise qui se dégrade avec la fermeture des usines liée au confinement (avec une chute des ventes de 71% en mars). Arrêtées depuis le 16 mars, les usines de Renault viennent à peine de redémarrer en France et en Europe, à un rythme toutefois très ralenti. Selon les experts du secteur, la reprise réelle de l'activité dépendra de l'ouverture des concessions, ainsi que de la **demande** des consommateurs pour l'achat de voitures dans les mois qui viennent.

Une étape majeure a d'ailleurs récemment été franchie par Renault : la Commission européenne a annoncé qu'elle approuvait le prêt garanti par l'État que le constructeur français négocie actuellement avec ses banques. Selon les termes de la vice-présidente de la Commission européenne chargée de la concurrence, Margrethe Vestager, ce prêt « va aider Renault à obtenir les liquidités dont il a besoin *urgemment pour faire face aux conséquences économiques de la pandémie de coronavirus* ». L'Union européenne a jugé ce type de soutien compatible avec les règles de la **politique de la concurrence** en vigueur sur le **marché unique** (voir en spécialité SES en première le cours « *Comment les marchés imparfaitement concurrentiels fonctionnent-ils ?* »)

Ce soutien des pouvoirs publics dans la crise a non seulement pour but de préserver nos actifs stratégiques nationaux d'une mainmise d'investisseurs étrangers, et dès lors l'indépendance de notre industrie nationale au titre de l'État stratège, mais il cherche aussi à protéger notre **compétitivité** : bien que le terme de compétitivité soit normalement réservé aux entreprises, la compétitivité d'un pays désigne sa capacité globale à exporter, c'est -à-dire à vendre des biens produits sur le territoire national à l'étranger. Un pays sera considéré comme compétitif si les entreprises résidentes arrivent à exporter leur production et sont donc globalement compétitives sur les marchés. Un pays souffre d'un déficit de compétitivité si au contraire il voit sa production domestique diminuer au profit d'une augmentation de la production à l'étranger en lien avec des faillites d'entreprises résidentes. Or, les secteurs de l'automobile et de l'aéronautique figurent parmi les pôles d'excellence de la France en termes de productivité, de création de valeur ajoutée et d'investissements en recherche & développement (voir en seconde le cours « *Comment crée-t-on les richesses et comment les mesure-t-on ?* »)

Par ailleurs, il s'agit bien évidemment de préserver l'**emploi** dans deux secteurs clés qui ont des implications considérables sur le tissu économique du pays. On sait que ce type de grande entreprise a noué des relations multiples et des chaînes d'approvisionnement complexes avec des centaines d'entreprises sous-traitantes sur le territoire dont les carnets de commande dépendent de Renault et Air France. Renault est ainsi liée à un million d'emplois sur le territoire national dans le cadre de

la filière de l'industrie automobile, et Air France représente 350 000 emplois directs et indirects. Derrière les inquiétudes sur la situation d'Air France se situe d'ailleurs aussi la question préoccupante de la santé d'Airbus, en compétition frontale avec Boeing dans la mondialisation. Le risque est ainsi de connaître des vagues de destructions directes d'emplois en cascades dans ces compagnies, mais aussi dans tout le tissu industriel du pays et dans les services qui sont parties prenantes de ces filières.

Cet impact très négatif sur le marché du travail se traduit aussi par un choc plus indirect mais réel sur l'emploi dans les zones d'implantation des entreprises et les régions concernées, avec une chute des revenus distribués et de la demande des consommateurs en raison du climat de pessimisme qu'installe ce type de crise et qui pénalise par ricochet les commerces, les cafés, les restaurants. Cette atonie de la demande peut alors aggraver les difficultés de ces secteurs par une baisse des commandes et un attentisme des investisseurs qui compromettrait la reprise. Ce type de soutien de l'État, dans un contexte particulièrement difficile, est donc à la fois un appui aux grandes entreprises mais aussi plus largement aux entrepreneurs et salariés du tissu des petites et moyennes entreprises créatrices d'emplois.



Source : Rexecode