



Réduire la vulnérabilité par une politique industrielle stratégique

2012/44

25 | 10 | 2012



Ivan Van de Cloot
Hoofdeconoom
Itinera Institute

Enfin, la nouvelle que beaucoup d'emplois sont à nouveau menacés n'est pas vraiment une surprise. De nombreuses personnes estiment à juste titre être la victime d'un jeu de pouvoir qui les dépasse de très loin. Ce que la politique devrait faire (et pas seulement maintenant) est miser sur une stratégie qui nous rend beaucoup moins vulnérables par rapport à ce qui se manigance dans des quartiers généraux étrangers.

Ce n'est possible que si nous réalisons que, pour une petite économie comme la nôtre, l'innovation est la clé de notre avenir. Dès lors, toute politique industrielle moderne digne de ce nom doit avant tout miser sur l'innovation. Si les politiciens n'y prêtent attention qu'en temps de crise, nous courons toutefois le risque d'assister à beaucoup d'improvisation. La politique industrielle dure du passé n'est en tout cas plus possible. Il s'agissait alors de droits d'entrée et d'avantages fiscaux pour investisseurs spécifiques de toute espèce. Il est même de l'intérêt de notre pays que de telles pratiques ne soient plus tolérées à présent. En effet, s'il s'agit de distribuer des subventions publiques, notre pays aura toujours le dessous vu sa dimension

et ses moyens limités.

Aujourd'hui, ce sont les formes plus 'douces' de politique industrielle qui paraissent souhaitables et possibles. Une telle politique industrielle douce est essentiellement une palette d'actions dans lesquelles les pouvoirs publics jouent un rôle important et qui visent à contribuer à la rénovation d'activités économiques auxquelles on attribue un grand potentiel futur. Nous ne parlons donc plus de politiques canalisant les subsides vers des secteurs entiers. Primo, c'étaient surtout ceux qui faisaient le meilleur lobbying qui emportaient la mise. Secundo, l'argent aboutissait ainsi généralement dans des entreprises qui étaient sur le retour et dont on ne

“

Toute politique industrielle moderne digne de ce nom doit avant tout miser sur l'innovation.

faisait que prolonger un peu l'agonie. Pour éviter ce danger, il importe de ne pas partir d'un certain favoritisme technologique mais de prendre les besoins de la société comme point de départ. Ceci devrait permettre de ne pas tomber

”

dans une approche étriquée dans laquelle la politique consiste par exemple à promouvoir l'industrie des panneaux solaires mais de se demander en toute ouverture d'esprit quelle est la meilleure manière d'atteindre l'objectif de réduction du CO2. La flexibilité est un must, surtout en des temps où les évolutions technologiques et autres évolutions sociales sont si complexes et rapides. Ceci n'est pas du tout un plaidoyer pour l'opportunisme. L'objectif fondamental sur le plan des gains écologiques reste en effet solidement ancré. Il importe toutefois qu'on évalue régulièrement et qu'on ose corriger les options concrètes prises pour atteindre l'objectif.

“

Mulhouse en France est par contre un exemple de politique industrielle : des voitures électriques y sont développées dans le cadre des pôles d'innovation soutenus par l'État.

Au lieu d'une stratégie défensive axée sur une activité se contractant structurellement, il convient donc de miser de manière offensive sur des activités dites 'sunrise'. Il faut ensuite toujours fixer des objectifs clairs et supprimer toute aide si ces objectifs ne sont pas réalisés à temps. La transparence

”

est une condition essentielle à cet égard, faute de quoi on ne pourra pas déterminer avec suffisamment

de certitude que l'évaluation se fait correctement. Il est évidemment crucial de réaliser que le succès n'est pas garanti et que, si un projet échoue, il s'agira d'en minimaliser le coût. Il convient donc de récompenser les gagnants et de ne pas punir les perdants (mais bien de quitter ceux-ci). L'expérience des vingt dernières années montre clairement que le talon d'Achille de la politique industrielle concerne surtout la capacité politique de tirer la prise en cas d'évaluation négative. Répétons qu'il s'agit de stimuler effectivement certaines activités porteuses d'avenir et pas d'avantager des secteurs entiers, afin d'éviter que le programme échappe à tout contrôle en cas de délimitation insuffisante.

Une telle stratégie offre-t-elle une place à certaines activités du secteur automobile ? Si on prolonge la vie d'une usine automobile de quelques années à coup de subventions publiques, sans apporter de réponse fondamentale à la surcapacité et en continuant à produire des modèles inadaptés, on ne fera que retarder l'échéance. Mulhouse en France est par contre un exemple de politique industrielle : des voitures électriques y sont développées dans le cadre des pôles d'innovation soutenus par l'État. Concrètement, il semble évident de miser principalement sur des activités pour lesquelles existent déjà une base de savoir-faire et une tradition de recherche et développement

dans le secteur privé. Ce n'est peut-être pas le cas pour la production de la « voiture verte » par exemple, mais est peut-être bien le cas dans le domaine de certaines parties de cette voiture.

“

Nous n'en sortirons que si la politique réfléchit de manière stratégique au-delà des mouvements cycliques de l'économie et prend des mesures de nature structurelle, sans se contenter d'éteindre les incendies à court terme.

”

On a beaucoup perdu ces dernières années en Europe, et certainement dans le secteur automobile, parce que des États membres ont été montés les uns contre les autres. Cette politique du 'diviser pour régner' a amené des pays à s'engager dans une surenchère en matière de subventions. Pour un pays comme la Belgique, il est important de réaliser que nous ne pouvons que perdre à ce jeu-là parce que les grands pays pourront toujours déboursier plus. Une grande partie de la surproduction dans le secteur automobile est même intrinsèquement une stratégie consciente des constructeurs automobiles. Ils peuvent ainsi répondre à la demande en périodes de haute conjoncture alors que la sous-utilisation à d'autres périodes est financée pour une part par la communauté. Nous n'en sortirons que si la politique réfléchit de manière stratégique au-delà des mouvements cycliques de l'économie et prend

des mesures de nature structurelle, sans se contenter d'éteindre les incendies à court terme.

Aux États-Unis, le président Obama a mis en œuvre depuis le début de la crise une stratégie commune pour la restructuration du secteur automobile, qui offre à nouveau des perspectives d'avenir à celui-ci. Une telle vision commune est également nécessaire en Europe, notamment parce que l'innovation est si complexe dans ce secteur qu'elle ne peut réussir que si les efforts s'unissent dans des projets de collaboration par-delà les frontières.

Ivan Van de Cloot

Économiste en chef à l'Itinera Institute

Pour une croissance économique et une protection sociale durables



THINK TANK INDÉPENDANT

DES IDÉES, DES ACTIONS

Itinera Institute ASBL

Boulevard Leopold II 184d B-1080 Bruxelles
T +32 2 412 02 62 - F +32 2 412 02 69

info@itinerainstitute.org
www.itinerainstitute.org

Editeur responsable: Marc De Vos, Directeur