

L'Europe paie un sous-investissement continu

Pour l'OFCE, le décrochage par rapport aux Etats-Unis vient d'une productivité en berne depuis 2000

Etude après étude, le constat est clair, sans appel : économiquement, l'Europe décroche par rapport aux Etats-Unis depuis le début du millénaire. En 2000, le produit intérieur brut (PIB) par habitant de la zone euro était de 85 % de celui des Etats-Unis ; il était passé à 78 % en 2022. Pour la France, la chute est plus brutale, avec une perte de 10 points, de 88 % à 78 %. En Italie, l'effondrement atteint 20 points (à 74 %). En septembre 2024, Mario Draghi, l'ancien président de la Banque centrale européenne, avait remis un rapport alarmiste sur la base de ce diagnostic, prophétisant la « lente agonie » de l'Europe si rien n'était fait.

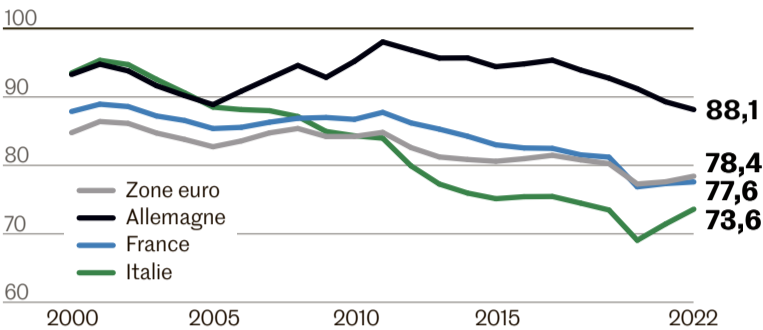
Une nouvelle étude de l'Observatoire français des conjonctures économiques (OFCE), publiée mardi 30 septembre, revient sur les causes de ce déclin relatif. Avec une conclusion principale : les faiblesses de l'Europe ne sont pas liées à un temps de travail moindre qu'aux Etats-Unis, ou à des coûts de production excessifs. Le problème est avant tout un sous-investissement durable des entreprises, en particulier dans les nouvelles technologies. « Si l'Europe a su garder sa compétitivité prix, elle l'a fait en comprimant ses marges, limitant ainsi les capacités d'investissement et d'innovation des entreprises », note le rapport.

La conséquence est une productivité deux fois plus faible qu'aux Etats-Unis. « Le sujet change du débat budgétaire qui agite actuellement la France, mais sur le long terme, il est bien plus important », souligne Xavier Ragot, le président de l'OFCE. « Ce décrochage pose une question de souveraineté européenne », renchérit Lionel Nesta, l'un des coauteurs de l'étude. Le rapport commence par identifier les « faux coupables », souvent mis en cause dans les discussions politiques. Le premier serait que les

Faute d'investissements, l'Europe décroche

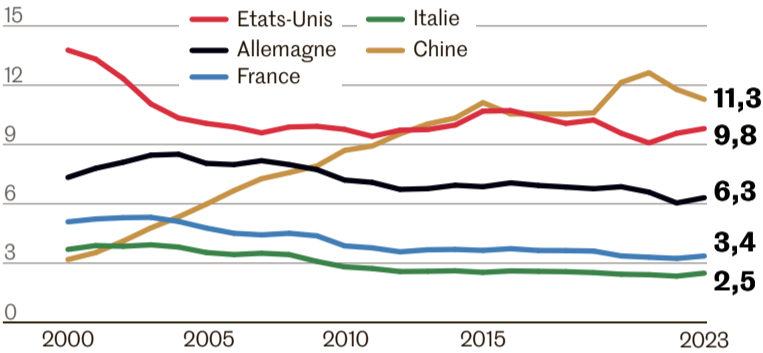
Une longue chute du PIB par habitant...

PIB par habitant par rapport aux Etats-Unis, sur une base 100 (en parité de pouvoir d'achat)



... et une part des exportations qui baisse au profit de la Chine

Part de marché des exportations mondiales, par pays, en pourcentage



Source : OFCE

Européens, amateurs de longues vacances, travailleraient moins. Dans tous les cas, depuis 2000, l'écart avec les Etats-Unis se resserre. Non pas que les semaines de travail se soient rallongées, mais parce que le taux d'emploi des Européens a augmenté (plus de jeunes et de seniors sont en activité, notamment).

Le deuxième « faux coupable » est celui de la désindustrialisation. Le phénomène est évidemment une réalité alarmante. La valeur ajoutée du secteur manu-

facturier a chuté dans toute l'Europe entre 2000 et 2019 : d'environ 16 % à 11 % en France, de 20 % à 17 % en Italie, de 18 % à 12 % en Espagne... Seule l'Allemagne résiste, de 23 % à 22 %. Mais le même phénomène s'est produit aux Etats-Unis, où la part de la valeur ajoutée de l'industrie a reculé de 5 points, de 16 % à 11 %.

Recherche et développement

Le grand vainqueur, sans surprise, est la Chine. Au début du millénaire, celle-ci ne représentait que 3 % des exportations mondiales. Aujourd'hui, c'est plus de 11 %. Si la désindustrialisation pose de graves questions d'inégalités régionales ou de dépendance de l'étranger, elle n'explique pas le décrochage vis-à-vis des Etats-Unis.

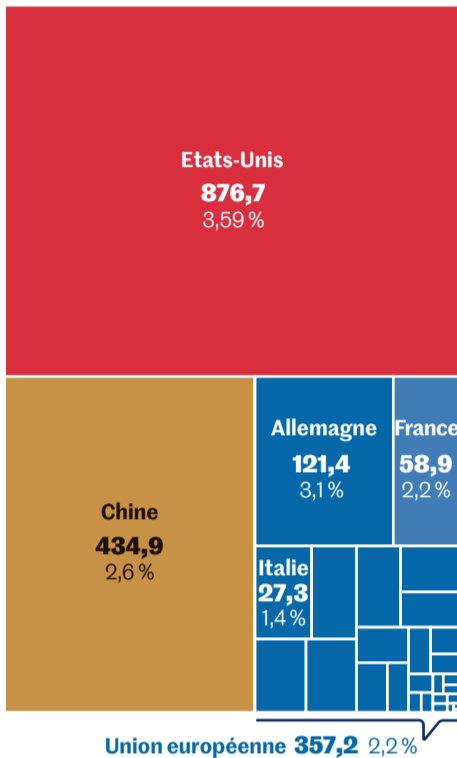
Est-ce en raison des coûts de fabrication trop élevés, ou d'une fiscalité trop importante sur les entreprises ? Faux, répondent encore les chercheurs. Pour cela, ils ont décortiqué les prix à la production des entreprises entre 2000 et 2019. Ils additionnent les prix des « consommations intermédiaires » (les pièces détachées, les matières

premières...), les salaires, et les impôts ou les subventions à la production. Ils y ajoutent enfin la marge bénéficiaire des entreprises. Conclusion : en moyenne, les prix à la production aux Etats-Unis ont augmenté de 2,1 % par an sur vingt ans, contre 1,6 % en Italie, 1,3 % en France et 1,2 % en Allemagne. Ils augmentent donc beaucoup plus vite du côté américain. « La bonne nouvelle, c'est que les coûts en Europe sont maîtrisés », constate M. Nesta.

La mauvaise nouvelle, c'est que cette maîtrise se fait au détriment des marges des entreprises, comprimées en Europe alors qu'elles augmentent aux Etats-Unis. « On a atteint les limites de la compétitivité par les coûts », estime Sébastien Bock, coauteur de l'étude. Prises à la gorge, les entreprises européennes n'ont donc guère le choix : elles n'investissent pas, particulièrement dans les nouvelles technologies. A travers le monde, la moitié des dépenses en recherche et développement (R&D) vient des Etats-Unis, un (gros) quart de la Chine et un (petit) quart de l'Europe. Rapporté au PIB, le sous-investissement est

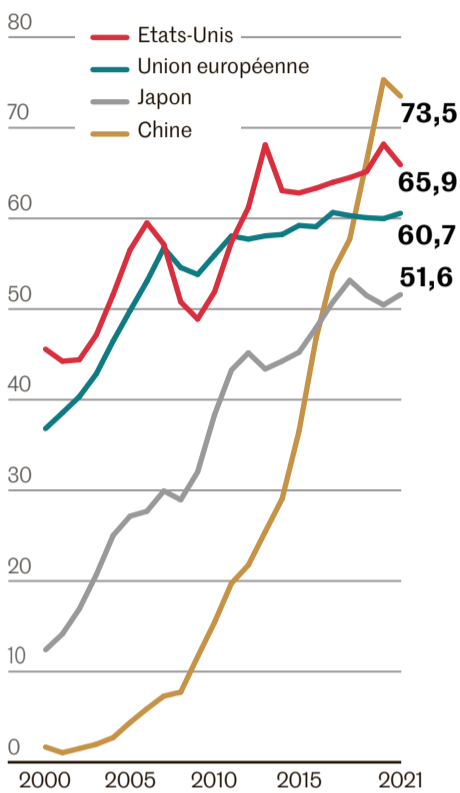
L'Europe n'investit pas assez

Investissement dans la recherche et développement en 2022, par pays, en milliards d'euros et en pourcentage du PIB



La Chine s'impose dans les innovations

Nombre de brevets déposés, par pays, en milliers



Infographie Le Monde

Les faiblesses du continent ne sont pas liées à un temps de travail moindre qu'aux Etats-Unis, ni à des coûts de production excessifs

Il ne s'agit pas que des grosses multinationales du numérique. L'ensemble des entreprises européennes, y compris dans les services, hésitent à investir dans les nouvelles technologies. Résultat : la productivité progresse en France de 1 % par an depuis deux décennies, là où elle augmente de 2 % aux Etats-Unis. Sur le temps long, c'est énorme.

Les chercheurs concluent enfin sur une interrogation inquiétante : le retard technologique des entreprises en Europe cache-t-il aussi un retard scientifique ? Pour l'instant, le nombre de brevets déposés dans l'Union européenne reste proche de celui des Etats-Unis. Les deux blocs ont en revanche été tous les deux dépassés par la Chine, qui a décuplé son nombre de brevets en une quinzaine d'années. Mais pour certaines technologies de pointe (informatique quantique, intelligence artificielle, technologies de la santé...), l'Europe semble proportionnellement être moins présente dans les brevets. Si cela se poursuit, les deux prochaines décennies accéléreront le décrochage. ■

ÉRIC ALBERT

Pour sauver l'acier européen, Bruxelles veut s'attaquer aux importations

La Commission européenne, qui doit dévoiler, mardi 7 octobre, une nouvelle mesure de sauvegarde pour protéger la production d'acier des pays de l'Union, en grande difficulté, va proposer d'élargir et d'augmenter fortement les droits de douane appliqués aux importations. Le vice-président de l'exécutif européen, Stéphane Séjourné, a dressé les grandes lignes de ce nouveau dispositif devant des représentants de la filière, réunis mercredi 1^{er} octobre à Bruxelles, selon des participants à la rencontre. Cette nouvelle « clause de sauvegarde » inclura la réduction de « près de moitié » des quotas d'acier étranger qui peuvent être importés dans l'Union européenne sans surtaxe, et les droits de douane sur l'acier, actuellement fixés à 25 %, seront augmentés « significativement ».

La RATP conserve l'exploitation des bus parisiens

Ile-de-France Mobilités a annoncé, mercredi 1^{er} octobre, que la régie était pressentie pour continuer d'exploiter les 66 lignes dans Paris

Partagées en 12 lots, toutes les lignes de bus de Paris et de sa proche banlieue ont désormais été ouvertes à la concurrence. L'autorité organisatrice des transports dans la région capitale, Ile-de-France Mobilités (IDFM), a annoncé, mercredi 1^{er} octobre, que la RATP était pressentie pour conserver les deux derniers lots en jeu, qui regroupent les bus des rives gauche et droite de Paris. La régie parisienne conserve ainsi une forme de monopole et continuera d'exploiter les 66 lignes concernées, par le biais de sa filiale de droit privé RATP Cap Ile-de-France.

Cette décision sera proposée au vote du conseil d'administration d'IDFM le 17 octobre. L'issue de ce scrutin ne fait guère de doute, la présidente de la région, Valérie

Pécresse, disposant d'une solide majorité dans cette instance.

Dans une situation où elle ne pouvait que perdre du terrain par rapport à la situation de quasi-monopole qui prévalait jusque-là, la régie parisienne estimait qu'un étiaje satisfaisant se situait aux alentours des deux tiers de lots remportés. Sur les 12 lots ouverts à la concurrence, la RATP en conserve donc huit ; Keolis en a remporté deux ; Transdev, passé en juillet sous contrôle allemand, et le transporteur milanais ATM en remportent chacun un. Au bout du processus, l'entreprise peut se réjouir d'avoir conservé 70 % du chiffre d'affaires et 75 % des 18 000 salariés concernés.

Dans un courriel adressé aux salariés, le PDG de la RATP, Jean

Castex, s'est réjoui que ce « travail immense » ait payé. « C'est d'autant plus remarquable que, dans le même temps, RATP Cap Ile-de-France et RATP Dev ont remporté de très importants marchés [T12/T13, Lyon, Caen...] dont le chiffre d'affaires cumulé représente des volumes significativement plus élevés que la perte de quatre lots sur le bus de Paris et de petite couronne », a ajouté celui qui devrait quitter la RATP pour diriger la SNCF.

Le lot dit « rive gauche » réunit 25 lignes de bus du centre, du Sud et de l'Ouest parisien jusqu'à Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Vanves, Bagneux, Montrouge, Malakoff et Levallois-Perret (Hauts-de-Seine), ainsi que quatre centres opérationnels. Selon nos informations, RATP Cap

Ile-de-France a remporté cette délégation de service public aux dépens de Keolis, une filiale de la SNCF. Transdev, intéressé au début du processus, avait été admis à présenter une offre, mais n'était pas allé au bout du processus.

Changement d'employeur

Celui de la « rive droite », le plus important des 12 lots ouverts à la concurrence, concentre trois centres opérationnels et 41 lignes de bus, dont 11 lignes de bus de nuit, du nord-est de Paris jusqu'à Montreuil, Bagnole, Vincennes, Rosny-sous-Bois (Seine-Saint-Denis). RATP Cap était opposé à Keolis dans la dernière ligne droite, mais deux autres candidats avaient été admis à présenter une offre : Transdev ainsi que

le groupement Lacroix Savac, qui n'ont pas déposé d'offre concrète.

Ces deux contrats prendront effet le 1^{er} novembre 2026 pour une durée de sept ans, qui pourra être prolongée pour une période de deux ans. Selon nos informations, la rémunération prévue par IDFM pour ces services s'élève, sur la durée totale du contrat, à 1,7 milliard d'euros pour le contrat rive gauche et à 2,3 milliards d'euros pour celui de la rive droite.

Les 5 000 agents concernés ne quitteront pas le giron de la RATP. Mais ils changeront d'employeur. Aujourd'hui agents de l'établissement public industriel et commercial, ils seront transférés vers deux filiales de droit privé de RATP Cap Ile-de-France, qui seront créées pour enrober l'activité de ces lots.

Tous les salariés des bus, qu'ils demeurent dans une filiale de la RATP ou qu'ils partent à la concurrence, bénéficieront d'un « sac à dos social » prévu par la loi d'orientation des mobilités de 2019, qui garantit leur salaire, une partie de leurs avantages, et le bénéfice, pendant quinze mois, des accords de l'entreprise qu'ils quittent.

Etant au cœur de Paris, les deux derniers lots revêtaient une grande importance symbolique, mais aussi économique et stratégique. Ils représentent environ un quart du chiffre d'affaires de la RATP dans les bus qu'elle exploitait jusqu'ici. Ces derniers mois, la RATP faisait valoir son expérience en matière d'exploitation de lignes de bus en zones denses. ■

JONATHAN PARIENTÉ