L'Allemagne ou la coalition des menaces

Au début de l'année 2019, l'Allemagne a dû revoir à la baisse la prévision de son taux de croissance : 1 % pour 2019 au lieu de 1,8 % anticipé. Les raisons sont connues car les menaces sur l'économie du pays sont bien identifiées. Tout se passe comme si l'économie, la politique, l'international se coalisaient pour fragiliser l'Allemagne : la baisse du commerce international, le Brexit, l'échec du virage énergétique, une mutation technologique de l'industrie non anticipée…

Au début de l'année 2019, l'Allemagne a dû revoir à la baisse la prévision de son taux de croissance : 1 % pour 2019 au lieu de 1,8 % anticipé. Les raisons sont connues car les menaces sur l'économie du pays sont bien identifiées. Tout se passe comme si l'économie, la politique, l'international se coalisaient pour fragiliser l'Allemagne : la baisse du commerce international, le Brexit, l'échec du virage énergétique, une mutation technologique de l'industrie non anticipée…

D'abord l'impact du ralentissement de la demande mondiale sur les produits *made in Germany.* Le marché chinois connait une croissance ralentie (6,6 %), soit le taux le plus faible depuis un quart de siècle. Le confit commercial entre les États-Unis et la Chine risque d'entrainer une hausse des droits de douanes sur les produits allemands. Puis les inconnues du Brexit, ou plus exactement du scénario « *No deal* ». Dans ce cas, la croissance britannique serait en 2019 au plus bas depuis dix ans. Les Allemands mesurent l'impact sur leurs propres débouchés. Le secteur de la construction automobile est extrêmement préoccupé, par les désordres prévisibles du *No deal* dans la filière logistique entre producteurs et sous-traitants, entraînant des baisses de ventes considérables. Sans oublier la nouvelle « *guerre commerciale* » comme on l'appelle déjà entre la Chine et les États-Unis, qui se joue entre les deux principaux clients de l'Allemagne, sans que cette dernière puisse jouer le rôle d'arbitre ou de modérateur. Une menace particulière pèse sur les automobiles allemandes car les droits de douane sont utilisés comme une arme de guerre par Washington. Et aussi le difficile virage énergétique. Après avoir annoncé, il y a 8 ans la fin du nucléaire pour 2022, l'Allemagne a fait connaître un nouveau plan de sortie de la production électrique nucléaire pour 2035, qui prévoit, pour les Länder les plus concernés, des moyens financiers appropriés[1].

Face à ces menaces, l'Allemagne reste une économie forte et solide

Elle a enregistré des succès incontestables dans la lutte contre le chômage, d'une part, et dans la gestion des comptes publics, d'autre part. Le chômage est au plus bas, les retraités ont un revenu élevé. Tout ceci concourt à maintenir une forte croissance de la demande intérieure. Il est au plus bas depuis la réunification : 4 % en moyenne, avec des situations régionales contrastées. Mais ces performances qu'envient les responsables politiques européens masquent des phénomènes spécifiques. Sur la durée, l'amélioration de la situation du chômage s'explique, pour une part à déterminer, par les réformes du marché du travail – dites réformes Hartz – et la pratique généralisée, surtout dans les grandes villes, des « *mini jobs* » payés quelques euros de l'heure. La part de ces salaires dans l'ensemble représente entre 20 et 25 % des emplois. L'autre point fort de l'Allemagne est le taux d'endettement de l'État en pourcentage de la production intérieure brute (PIB). Ce taux, très surveillé par les autorités monétaires européennes, est de 64 %. Rappelons qu'en France, la dette représente 98,5 % du PIB.

Un doute existentiel

Mais plus fondamentalement, il existe une sorte de remise en cause du modèle allemand qui a assuré une longue décennie de croissance. Ce modèle conjugue une forte propension à exporter, au risque d'une dépendance de l'économie

1 : 40 milliards € pour financer la transition.

La construction automobile allemande est très inquiète à la fois des conséquences d'un Brexit sans accord et de la menace américaine sur les droits de douane.

à la filière automobile et un outil de production dual : un nombre limité d'entreprises nationales champions mondiaux et de nombreuses entreprises moyennes, fortement exportatrices, établies sur tout le territoire, cet ensemble qu'on appelle *Mittelstand.* Il s'agit d'une interrogation sur la suprématie allemande dans le domaine technique. A cela s'ajoute la crainte que l'Allemagne ait manqué le virage du XXIe siècle dans les activités nouvelles aussi stratégiques que le numérique, l'Intelligence artificielle et la voiture autonome. L'Allemagne ne serait plus à même de relever le défi énergétique De telles mutations ont des conséquences dans le monde industriel mais aussi dans le monde syndical et sociétal. Ce qu'il faut avoir à l'esprit, s'agissant de la transition, c'est la fin de l'économie de la *diésélisation* et la mutation vers les batteries électriques que l'Allemagne ne produit pas. Selon IG METALL, 110 000 emplois devraient disparaitre du fait de la moindre complexité des moteurs électriques.

Coopération France-Allemagne

Au bilan de la coopération, Mme Merkel inscrit un échec et des projets. L'échec Alstom Siemens d'abord : ce rapprochement avait du sens, dans la mesure où il n'existe pas de champion européen dans le domaine de la construction ferroviaire et la signalisation. La Commission, ou plus exactement la Commissaire européenne en charge de la politique de concurrence en a décidé autrement et a interrompu ce processus. Ce qui parait étonnant dans cette décision est la logique même. On sait que dans les principaux secteurs industriels et de services de demain, que sont le numérique, l'intelligence artificielle, la voiture électrique, la construction aéronautique, la construction ferroviaire, les acteurs mondiaux se mettent en ordre de marche pour affronter la concurrence internationale. Tout se passe comme si le droit européen de la concurrence, conçu pour protéger les consommateurs des comportements prédateurs

des monopoles, comme si ce dispositif se retournait contre l'Europe, en rendant plus difficile la création de puissantes entreprises en Europe capables de rivaliser avec les géants mondiaux. Si l'Europe veut maintenir sa place internationale, elle a besoin de champions européens qui puissent se mesurer aux acteurs américains et chinois et gagner. Côté projets : Paris et Berlin veulent faire de l'Europe un géant de la batterie. L'Allemagne a été prise de court face à la montée en puissance rapide de la voiture électrique. Le risque est que la localisation de la production se déplace et quitte l'Europe et singulièrement l'Allemagne. Pourquoi fabriquer en Allemagne une voiture vendue en Chine, dès lors que le composant le plus cher est disponible en Chine et non en Europe ? Berlin et Partis ont décidé d'investir[2]. Autres exemples : Le Système de combat aérien du futur (SCAF) entre Dassault Aviation et Airbus et le projet de Char de combat.

Une nouvelle politique industrielle pour l'Allemagne

Le 5 février 2019, Peter Altmaier, ministre allemand de l'économie, a rendu public un intéressant document, intitulé *Nationale Industriestrategie 2030,* qui évoque les réponses à apporter aux menaces commerciales chinoises et américaines. Mais, plus fondamentalement et plus durablement, ce rapport pose les bases d'une stratégie industrielle nouvelle pour l'Allemagne, mais aussi pour l'Europe. L'initiative, venant d'un membre de la CDU peut surprendre car elle ne donne traditionnellement qu'un rôle restreint à l'État. Dans cette philosophie politique, l'État garantit la libre concurrence et les entreprises font le reste ! La référence historique de cette doctrine est celle du chancelier Ludwig Erhard, considéré comme le père du modèle dit de l'économie sociale de marché, ou encore *économie rhénane*. Ce document préparé et révélé par le ministre Altmaier est véritablement novateur. Conscient de l'importance du multilatéralisme et de la mondialisation, Altmaier craint que l'Allemagne ne puisse rester seule et isolée en Europe, sauf à devenir un sous-traitant, rôle joué par ce réseau d'entreprises moyennes, très exportatrices du *Mittlestand.*

Politique économique commune : sur le plan formel, il n'existe pas de politique économique commune comme il existe une Politique agricole commune. Mais, de facto, cette politique commune se dessine, faute de se décider, comme la résultante de nombreuses initiatives bilatérales ou plurilatérale prises par les acteurs eux mêmes.

Sur le plan politique : Angela Merkel a annoncé son départ à la fin de la législature en 2021. Son successeur est désigné : Annegret Kramp-Karrenbauer. Nouvellement désignée présidente de la CDU, elle a été déstabilisée par les mauvais résultats des élections européennes, score le plus bas depuis 1949. Fragilisée, elle l'est également par un sondage qui montre que 70 % des Allemands ne l'estiment pas capable de succéder à Angela Merkel. A l'approche de la fin du mandat de celle-ci, le couple franco-allemand est de moins en moins vu comme porteur des projets européens du futur : désaccord sur le Brexit, sur l'ouverture de négociations commerciales avec les États-Unis et déclaration sur le partage du siège au conseil de sécurité de l'ONU. Sur le plan politique, pour la 1ère fois, les majorités parlementaires des chefs de l'exécutif ne sont pas politiquement homogènes. Cela n'empêche pas Mme Merkel de souligner l'énorme progrès du couple franco-allemand : « *nous avons décidé de développer un avion de combat et un char ensemble. C'est un signe de confiance que de compter davantage les uns sur les autres en matière de politique de défense* ».

Envoi

Comment mieux conclure qu'en rappelant ce terrible aveu d'Angela Merkel dans son discours à la Foire internationale d'Hanovre en 2019 : « *je ne suis pas certaine que nous nous soyons suffisamment aimés pour être compétitifs au niveau mondial* ».

Jean-Marc de Leersnyder AA47 & Philippe Pelé-Clamour* AA59,*
Professeurs à HEC Paris

Philippe Pelé Clamour

Jean-Marc de Leersnyder

2 : On parle de 18 milliards € de soutien public franco-allemand.