

Le système export allemand : bilan et perspectives

Un dossier dirigé par Patricia Commun*
en collaboration avec Jan Mertens-Lafay**



Quelles perspectives pour le système export allemand ?

Les facteurs industriels et financiers, institutionnels, politiques et culturels qui expliquent les étonnants succès récurrents des entreprises allemandes à l'export ont déjà fait l'objet de plusieurs séries d'études produites et dirigées par des collègues germanistes¹. De nombreuses analyses ont confirmé, entre autres, l'importance

de tout un nombre de facteurs de compétitivité export qui soutiennent la vitalité du « *Standort Deutschland* » (site de production Allemagne) et agissent comme un véritable moteur de l'emploi (« *Jobmaschine* »). En effet, outre l'existence de grandes entreprises internationales, on constate en Allemagne la présence d'un tissu dense de PME exportatrices², une fiscalité des entreprises favorable, une compétitivité hors prix assurée par une supériorité mondiale de productions de niche, et ce, grâce à des écosystèmes régionaux établissant un lien entre recherche et production, un mécanisme générateur de nombreux brevets ; une modération salariale favorable à une compétitivité-prix ; une politique de soutien active aux PME exportatrices au niveau régional ; le développement des services industriels et en particulier de l'orga-

* Professeur à CY Cergy Université, Cergy-Pontoise, elle y dirige le Master Langues et Commerce international. Elle est membre du laboratoire AGORA. Spécialiste du libéralisme allemand, elle a publié en 2003, *L'ordolibéralisme allemand : aux sources de l'économie sociale de marché*, CIRAC (Travaux et documents du Cirac), plus récemment *Les Ordolibéraux : Histoire d'un libéralisme à l'allemande*, Paris, Les Belles Lettres, 2016, 418 p. Avec Stefan Kolev, (éd.), *Wilhelm Röpke (1899-1966) : A Liberal Political Economist and Conservative Social Philosopher*, New York, Springer, 2018, 272 p. et avec Raphaël Lefebvre, *Walter Eucken, Entre économie et politique*, ENS édition, Lyon, 2019, 121 p.

** Professeur associé à la LP Commerce International de CY Cergy Université et enseignant d'allemand et de communication à l'ESSEC Business School, campus de Cergy-Pontoise.

1. Voir par exemple : B. Kunz, S. Martens et H. Stark, *L'Allemagne sur la scène internationale. En quête de stabilité dans un monde qui change*, Presses universitaires du Septentrion, Lille, 2017 ; Isabelle Bourgeois, René Lasserre, « Les PME allemandes, acteurs de la mondialisation », in : *Regards sur l'économie allemande*, 2007/4, pages 11 à 25 ; Isabelle Bourgeois (dir.), « Compétitivité et dynamiques territoriales », *Cahiers du CIRAC*, 07/2017 ; Hans Brodersen, « Le modèle allemand à l'exportation. Pourquoi l'Allemagne exporte-t-elle tant ? » In : *Notes du*

Cerfa 57, 2008. <https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/note57.pdf>.

2. « L'Allemagne est le champion du monde des niches industrielles, le pays des stars dans l'ombre, qui héberge au sein de ses PME des centaines de leaders mondiaux très spécialisés, inconnus du plus grand nombre, mais très recherchés par une clientèle également spécialisée ». À ce propos, H.-W. Sinn cite Trumpf GmbH + Co KG de Ditzingen, leader mondial des machines permettant de travailler les métaux avec des lasers qui, avec 8 000 salariés dans le monde (+700 par rapport à 2006) a réalisé en 2007 un chiffre d'affaires de 2,14 milliards d'euros. Hans Brodersen, *Pourquoi l'Allemagne exporte-t-elle tant ? Le modèle allemand à l'exportation*. Notes du Cerfa, 57, 2008, p. 20.

nisation de salons de résonance mondiale, en Allemagne, mais aussi dans le monde entier ; depuis la chute du mur, la délocalisation d'une partie de la production de biens intermédiaires vers les pays d'Europe de l'Est, proches à la fois géographiquement et culturellement, permet le maintien en Allemagne de la partie de la création de valeur la plus profitable pour les entreprises³ ; et enfin, une véritable diplomatie commerciale allemande venant à l'appui des entreprises exportatrices⁴. Tant l'importance de ces succès que leur durabilité ont suscité l'expression aujourd'hui reconnue de « modèle export allemand ».

Nous proposons cependant ici de substituer à l'idée de « modèle export allemand », le terme de « système export allemand ». En effet, ce modèle export, souvent présenté comme spécifiquement allemand, apparaît en fait comme la parfaite mise en pratique d'un modèle export mondialisé et développé au sein de grandes organisations internationales, en particulier de l'Organisation mondiale du commerce

(OMC)⁵. Nous en rappelons ici rapidement les grandes lignes en nous appuyant sur les chiffres les plus récents de l'export qui soient disponibles ainsi que sur des études émanant de l'OMC. Nous nous proposons également de voir rapidement, à la lumière des derniers chiffres disponibles, d'analyser l'évolution de la structure de l'export, sans doute annonciatrice de mutations profondes du système de l'export allemand.

Une économie entièrement tournée vers l'export

Les chiffres de 2018⁶ confirment la progression de l'excédent commercial allemand. Une fois encore, les exportations de biens et services ont encore augmenté de 3 % par rapport à 2017, affichant une insolente somme d'exportations de biens (€1 318 milliards) et un excédent de la balance commerciale (€227 milliards pour 2018), que la France en déficit commercial chronique (-59,9 milliards pour 2018) ne peut que lui envier. Avec un taux d'exportation s'élevant à 47,4 % du PIB pour 2018, on comprend aisément que le commerce extérieur allemand continue d'être le moteur principal d'une économie allemande qui ne peut être que très affectée par toute perturbation des flux commerciaux mondiaux⁷.

Pour mieux comprendre la dimension politique internationale que revêt régulièrement la balance commerciale des biens et services allemands, nous proposons de considérer avec attention les tableaux ci-dessous. Les États-Unis sont devenus

3. H. Brodersen nous explique ce que Hans Werner Sinn a appelé la « *Bazarökonomie* » : « En Allemagne, les secteurs fortement capitalisés sont ceux qui exportent beaucoup, comme la production de machines et d'équipements de transport. À l'intérieur de ces secteurs, un mouvement identique a lieu dans la chaîne de création de valeur : les productions à plus forte utilisation de main-d'œuvre sont progressivement délocalisées vers des pays à bas salaires. Une fois le processus terminé, le pays à hauts salaires ne préservera que la conception et la production des éléments les plus sophistiqués, assemblera les éléments produits sur place ou importés et expédiera le produit final dûment estampillé "made in Germany". Pour ce faire, il emploiera dans ses secteurs industriels de pointe nombre d'ingénieurs, de gestionnaires de haut niveau ainsi que quelques ouvriers très qualifiés capables de programmer et de réparer l'énorme parc de robots de production. La rentabilité des productions sera ainsi préservée et la part des exportations dans le PIB est continuellement à la hausse compensant la faiblesse persistante de la demande intérieure, plus particulièrement la consommation. » H. Brodersen, *Le modèle allemand à l'exportation*, *idem*, p. 23 et 24.

4. Voir Patricia Commun, « La politique commerciale allemande, entre multilatéralisme mondial et bilatéralisme européen », in B : Kunz, *op. cit.* en note 1, p. 137 à 157.

5. Le modèle et les pratiques de politique commerciale qui en découlent sont exposés dans : https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/wto_unctad12_e.pdf.

6. Pour l'heure nous ne disposons des chiffres de 2019 que sous forme de pronostics.

7. « Les données pour 2018 soulignent une fois de plus l'importance du commerce extérieur pour l'économie allemande, avec un taux d'exportation de 47,4 % du PIB et un taux d'ouverture de 87,2 % (exportations + importations par rapport au PIB), ce qui fait de l'économie allemande l'économie la plus ouverte des États du G7. » Werner Zettlmeier, Les politiques publiques d'aide à l'internationalisation des PME : une tradition nationale et régionale. Les aides publiques régionales dans le Land de Rhénanie-Palatinat, dans ce dossier.

aujourd'hui, avec la France, les deux premiers clients de l'Allemagne⁸. On comprend alors la nervosité des responsables allemands devant la montée du protectionnisme américain visant principalement les exportations automobiles allemandes, mais aussi devant les difficultés budgétaires de la France qui affecteront nécessairement à terme nos capacités de consommation et donc d'achats de biens intermédiaires allemands.

Autre point, qui est certes connu, mais qu'il est important de souligner à nouveau : hors Europe, la Chine est devenue le premier partenaire commercial de l'Allemagne. Ce qui est à la fois une chance et une dépendance accrue pour les grandes entreprises allemandes s'avère, comme nous le verrons dans les contributions du présent dossier sur la Chine et l'industrie automobile, un facteur de poids dans les décisions stratégiques des grands groupes allemands⁹.

Principaux clients et fournisseurs de l'Allemagne pour l'année 2018.

Principaux clients (% des exportations)	2018	Principaux fournisseurs (% des importations)	2018
États-Unis	8,6 %	Chine	9,8 %
France	8,0 %	Pays-Bas	8,1 %
Chine	7,1 %	États-Unis	6,1 %
Pays-Bas	6,4 %	France	6,0 %
Royaume Uni	6,2 %	Italie	5,5 %

Nous pouvons noter ici que les quatre premiers clients de l'Allemagne sont aussi ses quatre premiers fournisseurs, certes classés dans un ordre différent, ce qui prouve que le commerce international s'établit de manière durable sur des produits de haute valeur ajoutée entre des pays de développement économique comparable. C'est ce qui explique par exemple pourquoi les Pays-Bas, pays de 17 millions d'habitants, aient pu devancer la France

en tant que premier fournisseur européen de l'Allemagne.

Principaux produits échangés par l'Allemagne.

1 562,4 Mds USD de produits exportés en 2018		1 292,7 Mds USD de produits importés en 2018	
Voitures de tourisme et autres véhicules...	9,9 %	Voitures de tourisme et autres véhicules...	4,8 %
Parties et accessoires de tracteurs, véhicules...	4,3 %	Huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux	3,5 %
Médicaments (à l'excl. des produits du n° 3002,...)	3,6 %	Parties et accessoires de tracteurs, véhicules...	3,4 %
Véhicules aériens conçus pour la propulsion à...	1,9 %	Gaz de pétrole et autres hydrocarbures gazeux	2,6 %
Sang humain ; sang animal préparé en vue d'usages...	1,9 %	Machines automatiques de traitement de...	2,4 %

Ce tableau des principaux produits importés et exportés par l'Allemagne prouve que le commerce extérieur allemand évolue principalement vers un commerce de biens intermédiaires et intra-branches. Le développement du commerce intra-branches constitue en effet aujourd'hui plus de la moitié des importations mondiales de biens facturés. Ce phénomène est particulièrement net dans le domaine des machines-outils, domaine dans lequel les Pays-Bas excellent également aujourd'hui. Par ailleurs le tableau confirme que, mis à part les importations énergétiques, l'Allemagne importe peu ou peu le même type de produits qu'elle exporte. Son haut niveau d'exportations s'accompagne nécessairement d'un haut niveau d'importations (couvrant 20 % environ de la demande intérieure allemande) et génératrices de millions d'emplois en Europe¹⁰.

10. Voir l'article de Brigitte Lestrade dans ce dossier.

8. <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/export-in-die-usa-101.html>

9. Patricia Commun et Jan Mertens-Lafay dans ce dossier.

Services exportés et importés.

258,8 Mds USD de services exportés en 2016		286,7 Mds USD de services importés en 2016	
Autres services aux entreprises...	31,47 %	Autres services aux entreprises...	29,68 %
Transports	20,81 %	Voyages	27,94 %
Voyages	14,52 %	Transports	21,07 %
Services informatiques et d'information	11,79 %	Services informatiques et d'information	9,10 %
Redevances et droits de licence	6,84 %	Redevances et droits de licence	3,68 %
Services financiers	5,69 %	Services financiers	2,82 %
Services d'assurance	3,78 %	Services d'assurance	1,92 %
Services fournis/reçus des...	1,92 %	Services de communication	1,84 %
Services de communication	1,72 %	Services culturels et relatifs aux...	0,78 %
Bâtiment et travaux publics	0,74 %	Bâtiment et travaux publics	0,66 %
Services culturels et relatifs aux...	0,70 %	Services fournis/reçus des administrations publiques	0,53 %

Source : derniers chiffres disponibles de Comtrade repris par la Société Générale¹¹.

Alors que le domaine des services était traditionnellement le maillon faible des chiffres de l'export allemand, les chiffres de 2016 montrent déjà une réduction sensible de l'écart entre importations et exportations à environ 28 milliards de déficit. En 2018 le solde des services n'était plus que très légèrement déficitaire à moins de -0,6 %. Selon les chiffres de ce tableau, on peut considérer qu'environ 70 % de ces services

sont liés à l'industrie. Même si la part de l'industrie dans le PIB allemand (24,2 % selon les dernières sources de 2020)¹² diminue légèrement, elle permet encore l'exportation de services à haute valeur ajoutée, qui contribuent aujourd'hui à 8,7 % du PIB allemand¹³.

L'économie ordolibérale allemande, en phase avec un modèle export mondial

Le terme de « compétitivité export », souvent cité lorsqu'il est question de l'économie allemande, est couramment employé par les experts de l'Organisation mondiale du commerce. Il recouvre l'ensemble des mesures politiques, économiques, financières et même éducatives nécessaires à la réalisation d'un bon score à l'export¹⁴. La politique économique allemande, traditionnellement orientée à l'export depuis le début des années 1950, correspond en grande partie au catalogue politique publié par le centre de politique de l'export lié à l'OMC à Genève, et qui pose les critères macro-économiques et institutionnels de la compétitivité export de tout pays membre de l'OMC¹⁵. Nous en avons retenu les principaux qui ressemblent étonnamment aux critères habituellement attribués aux principes fondamentaux de l'ordolibéralisme allemand. Il est étonnant de constater

12. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/36846/umfrage/anteil-der-wirtschaftsbe-reiche-am-bruttoinlandsprodukt/>

13. https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Aussenwirtschaft/fakten-zum-deutschen-aussenhandel.pdf?__blob=publicationFile&v=34

14. The World Economic Forum's Enabling Trade Index is also relevant. The index measures how economies have developed institutions, policies and services to facilitate trade, and groups its indices around : – Market access – Border administration – Transport and communications infrastructure – Business environment. Selon cet index l'Allemagne n'arrive qu'en 9^e position mondiale et la France est 13^e. Les Pays-Bas sont en deuxième position, juste derrière Singapour.

15. https://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj4qJiJ6cnnAhWJl-hQKHVYWA7wQFjAAegQIAhAB&url=http%3A%2F%2Fwww.intracen.org%2Fnational-trade-policy-for-export-success.pdf&usq=AOvVaw3iE_lflzOwUp8J4hy4xY_

11. https://import-export.societegenerale.fr/fr/fiche-pays/allemande/presentation-commerce?accepter_cookies=oui

que ces principes correspondent trait pour trait aux critères mondiaux des fondements aujourd'hui reconnus et avérés du développement économique mondial :

- Une inflation faible, indispensable pour assurer des prix compétitifs à l'export.
- Les conditions d'un marché concurrentiel ouvert doivent être assurées et la politique de la concurrence doit être efficace (permettant ainsi l'entrée d'investisseurs sur les marchés domestiques à condition égale avec les nationaux).
- Les droits de propriété doivent être assurés et protégés.
- Un système bancaire indépendant et orienté sur les besoins des entreprises exportatrices.
- La stabilité monétaire est également considérée comme souhaitable pour favoriser des échanges pérennes.
- Par ailleurs sont également citées : une éducation et, *a fortiori*, des formations professionnelles en cohérence avec les segments de pointe qui sont à la base du succès des pays exportateurs.

Les signes annonciateurs d'une mutation du système export allemand

Si le poids des facteurs macro-économiques et l'impact de la politique commerciale internationale ainsi que des critères mondiaux de compétitivité export ont été rapidement rappelés en exergue de cette introduction, les contributions de ce dossier ouvrent davantage une réflexion à la dimension à la fois régionale, micro-économique et commerciale sur les continuités et les ruptures du système export allemand. C'est en effet à un niveau micro-économique que se ressentent les premiers bouleversements potentiellement annonciateurs d'une mutation structurelle du système export allemand.

Les objectifs des huit contributions de ce dossier sont les suivants : décrire, à l'aide de quelques études régionales et micro-économiques précises, les mécanismes micro-économiques vertueux et les principes de fonctionnement politiques régionaux qui font de l'export le moteur principal de la création de richesse aujourd'hui en

Allemagne ; mieux comprendre en quoi l'excédent récurrent de la balance courante¹⁶ peut cacher aussi des faiblesses structurelles dommageables pour l'économie du pays à moyen et long terme ; évaluer, à la lumière de quelques exemples de stratégies poursuivies par les grandes entreprises allemandes, les chances et les risques encourus par une économie très ouverte, face à la montée des protectionnismes qui ne font cependant que provisoirement ralentir une évolution inexorable, celle de la nouvelle phase d'internationalisation en marche aujourd'hui dans le monde. À la lumière de ces quelques études, notre hypothèse, que seul l'avenir confirmera ou infirmera, est que nous assistons sans doute aujourd'hui à une potentielle remise en cause des fondements du système export allemand. Si aucun virage drastique n'est pris, à la fois par les entreprises et les pouvoirs publics allemands à très court terme, la baisse de vitalité du *Standort Deutschland*, (site de production Allemagne) pourrait signifier à moyen et long terme une baisse importante des excédents commerciaux allemands et par conséquent un ralentissement important de la croissance du pays.

Les politiques publiques régionales d'aides à l'export : continuités et ruptures

Le dossier s'ouvre sur deux études de cas significatives qui exemplifient l'implication des régions, Länder ou villes, au service de véritables politiques publiques de l'export.

Dans son article intitulé *Les politiques publiques d'aide à l'internationalisation des PME : une tradition nationale et régionale. Les aides publiques régionales dans le Land de Rhénanie-Palatinat*, Werner Zettelmeier rappelle que la forte implication des pouvoirs publics nationaux et régionaux dans l'internationalisation des PME, est un

16. La balance courante ou balance des paiements est composée de la balance commerciale des biens et services, de la balance des revenus (salaires ou revenus tirés des investissements à l'étranger et ou de l'étranger en Allemagne) et enfin de la balance des transferts courants (transferts résultant du paiement des impôts sur les revenus et de l'envoi de fonds des travailleurs).

facteur important du succès commercial des entreprises allemandes à l'international :

« Les Länder ont renforcé leurs relations internationales en les combinant avec leurs compétences au sein même (*domestic*) du système politique allemand sous la forme de "*intermestic politics*"¹⁷. Cela a amené les Länder à s'insérer dans un système d'interdépendances économiques, politiques et sociétales qui dépassent les frontières nationales. La politique de promotion du tissu économique régional est une compétence historique importante des Länder qui vise à favoriser l'ouverture de "leurs" entreprises respectives sur l'international, et ce non seulement dans les régions frontalières, ainsi qu'à attirer des investissements étrangers vers leur territoire avec des stratégies marketing tournées vers l'étranger en valorisant les atouts de leur territoire (*Standortmarketing*). »

Werner Zettelmeier décrit, en recourant à l'exemple étonnant du Land de Rhénanie-Palatinat, comment se manifeste la forte implication des Länder dans l'internationalisation de leur territoire. Il monte comment, grâce à cette internationalisation, le Land est parvenu à surmonter la crise industrielle structurelle des années 1960 :

« En effet, avec la création du marché commun et l'ouverture des frontières, la Rhénanie-Palatinat se trouve désormais au centre de grands débouchés et de réseaux de communication, de logistique, de transport et de sous-traitance de l'Europe. Cette ouverture sur l'extérieur, et particulièrement sur l'international, a favorisé l'essor économique du Land. Le taux d'exportation a rapidement augmenté, passant de 36,1 % en 1987 à 42 % en 1997, et presque 60 % de nos jours. La France et les États-Unis font partie des partenaires étrangers déjà "historiques" ; depuis la chute du mur de Berlin, les entreprises du Land échangent aussi avec les PECO et, plus récemment, avec les pays d'Asie du Sud-Est. Étant donné que 97 % des quelque 200 000 entreprises et indépendants du Land emploient moins de 250 personnes. »

Dans son article intitulé *Hambourg et son port, emblèmes d'une Allemagne mondialisée*, Michèle Weinachter analyse la dimension à la fois économique et culturelle de Hambourg, ville-État dont le développement repose principalement sur son port et sur l'ensemble des services afférents à l'export. La devise de la ville, « *Tor zur Welt* », porte du monde, symbolise encore l'héritage de la glorieuse époque de la Hanse et incarne aujourd'hui encore un véritable cosmopolitisme régional allemand porteur d'une dynamique d'ouverture et d'investissements publics et privés au service de l'export. M. Weinachter conclut que « l'économie du Land, et notamment le secteur de la logistique, a pleinement profité de la mondialisation, du développement de l'économie asiatique et des mutations géopolitiques survenues en Europe après la chute du Mur. Le phénomène le plus marquant de ces deux dernières décennies est la montée en puissance du partenariat avec la Chine. La dynamique du port est cependant ralentie depuis la crise de 2008, et désormais freinée à la fois par des faiblesses structurelles dans un contexte de concurrence accrue, et une nouvelle donne internationale riche d'incertitudes ». Par ailleurs enfin, « un autre facteur enfin pourrait, à moyen terme, remettre en cause la prospérité de la ville-État et de toute la Région métropole : une tendance mondiale, sinon probable du moins fort possible, à la relocalisation et à la re-régionalisation au moins partielle des activités économiques et commerciales, en raison de l'impératif climatique et environnemental. »

L'export fait-il encore office de « *Jobmaschine* » (moteur pour l'emploi) en Allemagne aujourd'hui ?

Brigitte Lestrade consacre son article intitulé *L'impact des exportations sur le marché de l'emploi – positif, mais pas pour tous*, à une tentative d'évaluation de l'impact des exportations sur la création d'emplois. Elle note cependant, prudemment, et à raison, que si l'impact des exportations européennes et allemandes sur les créations d'emploi a été mesuré au niveau européen

17. Thomas Fischer : *Die Aussenpolitik der deutschen Länder. Transföderale Beziehungen zwischen Kooperation und Konkurrenz*, in : www.buergerimstaat.de/1_2_99/fischer.pdf ; p. 134 (consulté le 10/12/2019).

et mondial, « il est difficile de rapporter les créations d'emplois dues à l'export au seul périmètre national ».

« Entre 2000 et 2017, l'emploi européen induit par les exportations de l'UE s'est accru de 14,4 millions (+66 %) pour atteindre ce total de 36 millions que le rapport a mis en exergue. Cet accroissement est le produit des exportations allemandes au reste du monde (+4 millions d'emplois), des anglaises (+1,2 millions), des italiennes (+1,1 millions) et des françaises (+1 million), pour ne citer que les plus gros exportateurs au niveau européen. Mais l'effet des exportations européennes ne s'arrête pas aux frontières de l'UE, elles créent des emplois dans le monde entier. Si les exportations allemandes profitent en premier au marché du travail allemand, elles induisent également des emplois dans tous les pays européens : les exportations allemandes hors Europe ont porté 8,4 millions d'emplois dans les pays européens, soit 23 % de l'emploi total européen dû aux exportations de l'UE (...)

Comparée aux autres pays de l'UE, même aux grands pays comme la France, la Grande-Bretagne ou l'Italie, l'Allemagne est loin devant en termes du nombre d'emplois rattaché aux exports de façon globale, c'est-à-dire concernant les exportations dans le monde entier. Ainsi, le pays serait à l'origine de plus de 12 millions d'emplois au total dans le monde ».

Brigitte Lestrade émet cependant un caveat :

« Dans l'industrie allemande, nombreux sont ceux qui ont profité de la vigueur des exportations, bénéficiant de la stabilité de l'emploi et de salaires confortables. Dans d'autres branches, notamment celles exposées à la concurrence internationale, certains salariés ont perdu leur emploi et ont dû se recaser dans le secteur des services, souvent après une période de chômage, les compétences acquises dans le domaine industriel n'étant pas facilement transposables à celui des services. S'y ajoute que les gagnants et les perdants du commerce extérieur ne sont pas également répartis sur le territoire national »¹⁸.

Les excédents commerciaux pourraient être contrebalancés par une remontée des investissements en Allemagne.

Notons tout d'abord que les excédents commerciaux de l'Allemagne sont également dus à la relative faiblesse de l'Euro par rapport au dollar qui fait gagner aux produits allemands exportés une importante compétitivité prix. Par ailleurs, les déséquilibres au sein de la zone Euro doivent être autant imputés aux excédents de la balance courante qu'aux excédents commerciaux. En effet, les excédents commerciaux sont intégrés dans la balance des paiements courants qui recense les transactions, non seulement commerciales, mais aussi financières et monétaires que les particuliers, les entreprises et l'État réalisent avec le reste du monde. Les investissements des entreprises allemandes à l'international, de plus en plus élevés, sont donc comptabilisés comme des exportations de capital. C'est l'excédent de cette balance des paiements qui crée des déséquilibres dans le cadre de l'Euro. Dans le passé, avant l'Euro, ces déséquilibres étaient résolus par le recours à la dévaluation monétaire pratiquée par les pays en situation déficitaire, ceci afin de relancer leurs exportations rendues moins chères. Aujourd'hui la monnaie commune nous interdit bien entendu de recourir à ce mécanisme régulateur qui a été remplacé par une règle de seuil (l'excédent de la balance des paiements ne devrait pas dépasser 6 % du PIB). Or ce seuil est dépassé par l'Allemagne régulièrement depuis 2011. Il n'est bien entendu pas non plus possible d'influer sur les échanges

vers le bas n'est pas garantie, ce qui est le cas dans la plupart des pays industrialisés, les salariés des secteurs en perte de vitesse se retrouvent soit au chômage, soit dans des services non directement soumis à la concurrence internationale. En raison de la productivité encore améliorée des secteurs fortement capitalisés (bénéficiant de l'afflux du capital), ces salariés ne peuvent espérer y trouver des emplois. Une tendance à la hausse du chômage s'installe alors, compensée partiellement par le développement d'emplois précaires dans les services. Le marché du travail et la société dans son ensemble se coupent progressivement en deux ».

18. L'étude de Brigitte Lestrade confirme ce qu'avait déjà constaté Hans Bordersen dans son étude de 2008 : « Lorsque la flexibilité des salaires

commerciaux réalisés par les entreprises dans le cadre du marché commun qui est depuis 1957 une zone de libre-échange. La demande qui est formulée par ses partenaires européens, et en premier lieu par la France, concerne les déséquilibres de flux financiers et monétaires sur lesquels seule l'Allemagne pourrait éventuellement agir, par exemple sous forme d'investissements publics.

Sylvain Broyer, interrogé ici dans le cadre d'une interview, déplore la faiblesse conjuguée des investissements publics et privés en Allemagne aujourd'hui. Cette faiblesse a plusieurs causes : contrecoup des investissements gigantesques réalisés dans le cadre de la réunification allemande et l'*Aufbau Ost* (reconstruction des nouveaux Länder), désendettement de l'État dans la perspective de répondre aux critères de Maastricht d'équilibre budgétaire, provisionnement des retraites dans un pays qui connaît une dépression démographique sérieuse, désendettement des entreprises à la suite de la crise de 2008 mais aussi de la réforme des retraites introduisant une dose de capitalisation privée, et, *last but not least*, investissements privilégiés hors Europe et particulièrement en Chine et aux États-Unis. Ils seraient cependant nécessaires à la survie du *Standort Deutschland* (site de production Allemagne).

La notion de solde commercial bilatéral a un sens plus politique qu'économique

Dans son étude approfondie sur les *Relations commerciales franco-allemandes récentes*, Henrik Uterwedde note, que contrairement à ce que les médias et de nombreux politiques peuvent prétendre

« *a priori*, les soldes commerciaux bilatéraux n'ont pas de sens économique particulier. Dans le cas franco-allemand, ce solde reflète plutôt la position différente des deux économies au sein du marché mondial : l'Allemagne cumule des excédents commerciaux depuis les années 1960, tandis que la France a souvent accusé des déficits, notamment après les chocs pétroliers des années 1970. Après une amélioration dans les années 1990, la situation s'est de nouveau dégradée. Depuis 2004,

la balance commerciale [française] est redevenue déficitaire. Cette image d'une Allemagne exportatrice forte et d'une France en déficit se vérifie également dans les parts de marché : en 2000, la part de la France dans les exportations totales de la zone euro a été 17 % ; en 2016, elle n'est plus que 13,4 %, alors que la part allemande s'est maintenue à un niveau bien supérieur.

Le déséquilibre dans les relations commerciales franco-allemandes reflète assez fidèlement un certain décalage entre les deux économies, étroitement lié à leur modèle de croissance. L'économie allemande a gardé un noyau industriel important, contrairement à la plupart de ses voisins européens. »

Outre l'explication du déficit franco-allemand fournie par le décalage de compétitivité, Henrik Uterwedde, constate cependant, tout comme Sylvain Broyer, que l'Allemagne a un énorme besoin d'investissements dans les infrastructures pour assurer l'avenir du « *Standort Deutschland* » qui est, à nouveau, sérieusement menacé :

« Actuellement, de débat sur les nombreux défis nécessitant des investissements d'envergure [état délabré de nombreuses infrastructures ; défi numérique ; tournant énergétique ; changement du climat et mutation du secteur automobile, etc.] a pris un nouveau tournant. Événement rare : Dans une déclaration commune, le chef de la confédération syndicale DGB, Rainer Hoffmann, et le président de la confédération patronale de l'industrie, Dieter Kempf, demandent au gouvernement fédéral un programme pluriannuel d'investissements privés et publics, afin d'assurer la dynamique durable de l'économie allemande et l'avenir du site de production allemand (*Standort Deutschland*). »

Dans sa contribution sur les *Relations commerciales germano-américaines (2017-2020)*, Alois Schumacher note que le débat protectionniste lancé par le président américain a davantage une dimension politique qu'une véritable dimension commerciale. En effet, si on considère la balance courante qui intègre non seulement la balance commerciale des biens et services mais aussi les flux financiers entre les USA et l'Europe, le solde bilatéral des États-Unis

avec l'Allemagne ne serait plus déficitaire. Le retour au protectionnisme et au bilatéralisme voulu par D. Trump est venu contrecarrer, non seulement les positions plutôt libérales de la chancelière allemande en faveur du multilatéralisme commercial, mais aussi les efforts de l'industrie allemande pour établir une zone de libre-échange entre les États-Unis et l'Europe. Par ailleurs les investissements importants de l'industrie allemande aux États-Unis, en particulier dans l'industrie automobile, prouvent que les relations commerciales germano-américaines ne sont pas aussi perturbées que la presse semble le craindre. Il est cependant fort possible que les investissements pour la production automobile sur le sol américain permettent d'échapper à une guerre douanière qui toucherait gravement les sites de production allemands. Ce risque de guerre douanière a déjà pour conséquence de renforcer les investissements des constructeurs allemands sur les sites de production américains qui risquent alors de s'autonomiser, au détriment des sites de production allemands.

L'intensification des relations technologiques et commerciales germano-chinoises : entre partenariat et concurrence

Le fort excédent commercial de l'Allemagne risque de diminuer fortement à terme, à la suite de la concurrence grandissante de la Chine vis-à-vis des industries exportatrices allemandes phares : les machines-outils et l'automobile.

Les relations commerciales germano-chinoises font l'objet d'une contribution de Jan Mertens-Lafay intitulée « les échanges commerciaux entre l'Allemagne et la Chine. Concurrents ou partenaires ? »

Jan Mertens-Lafay rappelle tout d'abord que

« En 2018, la Chine restait, pour la troisième année consécutive, le plus gros partenaire commercial de l'Allemagne. De 2000 à 2016, elle est passée du dixième au premier rang des pays fournisseurs de l'Allemagne, devançant les États-Unis, la France et les Pays-Bas. Selon le ministère

allemand de l'économie et de l'énergie, le volume des échanges entre les deux pays est passé entre 2017 et 2018 de 186,6 milliards d'euros à 199,3 milliards d'euros. En Asie-Pacifique, la Chine reste le marché le plus important pour les exportations allemandes qui sont passées à 93,1 milliards d'euros, soit une augmentation de 8,1 %. »

Jan Mertens-Lafay analyse de nombreux exemples prouvant que l'industrie automobile chinoise se trouve maintenant en concurrence frontale avec l'industrie automobile allemande. De même de nombreuses entreprises chinoises actives dans les machines-outils sont aujourd'hui en mesure de faire concurrence aux entreprises de machines-outils allemandes en milieu de gamme.

Cependant, la peur d'une prise de contrôle chinoise sur les entreprises allemandes est injustifiée. Les Chinois investissent en Allemagne, mais beaucoup moins que par le passé et beaucoup moins d'ailleurs que les Pays-Bas ou même la Suisse et l'Irlande, les trois premiers pays en termes d'investissements directs étrangers en Allemagne pour l'année 2018. Au vu de la relative faiblesse des investissements chinois en Allemagne, Jan Mertens-Lafay considère qu'il ne faut donc pas diaboliser les entreprises chinoises qui pratiquent des investissements directs à un volume bien moindre que celui des Allemands en Chine. Il faut plutôt se préparer à faire face à la montée en puissance des entreprises chinoises de demain qui sont en train de devenir, elles aussi, des leaders de l'innovation. La concurrence est de plus en plus rude pour les entreprises allemandes des domaines de l'industrie traditionnellement puissante à l'export : les machines-outils et l'automobile. Et la route de la soie qui arrive jusqu'au port fluvial de Duisbourg présage peut-être un retournement du déficit commercial chinois vis-à-vis de l'Allemagne : la voie ferroviaire qui relie aujourd'hui l'Allemagne à la Chine commence à être utilisée de plus en plus régulièrement et ouvre la voie à une forte hausse prévisible des exportations chinoises vers l'Allemagne et l'Europe. Il ne s'agira

alors plus seulement d'importer des textiles ou des produits intermédiaires à faible valeur ajoutée mais aussi des produits concurrents directs de l'industrie allemande comme les voitures électriques et les machines-outils.

En ce sens, le manque d'investissements, tant domestiques que privés, tant allemands qu'étrangers en Allemagne risque de se faire cruellement sentir dans la concurrence de plus en plus frontale des entreprises allemandes face aux entreprises chinoises dans leurs domaines de compétence privilégiés.

Le dossier se clôt par une étude de Patricia Commun sur *l'industrie automobile allemande en route vers une nouvelle phase d'internationalisation*.

Les défis qui se posent à l'industrie automobile allemande sont multiples : protectionnisme américain et fierté nationale chinoise du *Made in China*, mais aussi contraintes environnementales fortes qui poussent les constructeurs, à l'instar de VW, à se lancer très vite dans le tout électrique. Les constructeurs allemands se lancent alors dans une stratégie tous azimuts d'acquisitions, ou encore de *joint-ventures* avec des constructeurs chinois de batteries électriques. Alors que la création de valeur était jusqu'à présent avant tout assurée par la construction, sur les sites de production allemands, des moteurs thermiques, le remplacement du moteur thermique par la batterie électrique complètement maîtrisée par les constructeurs chinois va bouleverser la chaîne de création de valeur de la construction automobile, au détriment des constructeurs allemands. Ceux-ci se retrouvent donc devant un dilemme : soit ils poursuivent leur collaboration tous azimuts avec les Chinois, y compris dans la recherche en Allemagne et en Chine, soit ils perdent leur profitabilité associée jusqu'à présent à environ 50 % à la maîtrise technique parfaite du moteur thermique. Les grandes entreprises allemandes poursuivent donc leur internationalisation et leur installation en Chine. Si dans un premier temps les entreprises allemandes sont parties en Chine pour y trouver une main-d'œuvre bon marché et des marchés potentiellement

gigantesques, elles y restent aujourd'hui pour y trouver les ingénieurs qu'elles ne trouvent plus en Allemagne, mais aussi poursuivre leur conquête d'un marché qui, même si elles doivent le partager avec les constructeurs américains, français et surtout chinois en forte progression, va rester gigantesque.

« Rien n'interdira alors aux constructeurs allemands d'alimenter leurs marchés asiatiques ou même européens, non plus depuis l'Allemagne, mais depuis la Chine. Le manque à gagner en termes d'exportations automobiles pourrait atteindre 19 %, qui s'ajouteraient aux baisses moyennes de 12 % d'exportations constatées en 2019 vers les pays européens. La « route de la soie », vaste réseau de structures portuaires et aéroportuaires développé par les Chinois depuis quelques années devrait permettre aux constructeurs présents en Chine, chinois et étrangers, d'engager une phase d'exportation, pour l'heure encore très timide ou quasi inexistante, vers l'Europe. La voie est désormais ouverte aux constructeurs allemands et chinois, pour lancer, ensemble ou séparément, des exportations automobiles massives de gammes premium électriques meilleur marché vers l'Allemagne et l'Europe.

La conjonction de plusieurs facteurs concomitants, économiques, politiques et écologiques, risque donc fort de provoquer, dans les années à venir, un effondrement de la production automobile sur les sites de construction allemands. L'avenir dira si le site Allemagne, qui s'internationalise de plus en plus en s'ouvrant largement aux coopérations avec les constructeurs américains et chinois, sera en mesure de porter, comme dans les dix dernières années, la dynamique des exportations allemandes ».

Le moteur de l'export allemand a besoin d'être réparé

Les contributions de ce dossier montrent dans l'ensemble que, sans investissements massifs, publics et privés, allemands et étrangers, lancés sur le *Standort Deutschland* (site de production Allemagne) et ce tant dans les infrastructures à moderniser ou à construire, que dans la recherche et le développement, l'Allemagne ne sera

rapidement plus en mesure de produire les excédents commerciaux qui lui sont reprochés. La phase de domination mondiale des grandes entreprises allemandes dans les domaines phares de l'export que sont la construction automobile et les machines-outils est en passe de se finir, au profit d'une phase d'internationalisation complète dans un contexte de résurgence des protectionnismes et de montée de nouvelles fiertés nationales. La domination technologique

allemande a déjà commencé à être mise à rude épreuve par une concurrence tous azimuts et complètement mondialisée. Le moteur de l'export allemand semble, pour le moins, fortement endommagé. S'il n'est pas rapidement réparé, il ne sera alors plus en mesure de produire les emplois bien rétribués qui contribuent encore aujourd'hui largement à la richesse de l'Allemagne.

– Patricia Commun –