

# Volkswagen et l'envers du miracle allemand



*Porsche neuves*

---

[Vox Economie \(http://premium.lefigaro.fr/vox/economie/\)](http://premium.lefigaro.fr/vox/economie/) | Par [Charles Wyplosz \(#figp-author\)](#)

Publié le 05/10/2015 à 18h50

---

**FIGAROVOX/ANALYSE** - Charles Wyplosz revient sur le scandale Volkswagen. Il y voit le signe que l'économie allemande devra se réinventer et ne plus compter uniquement sur son industrie pour continuer à être compétitive.

---

*Charles Wyplosz, professeur d'économie internationale à l'Institut de hautes études internationales et du développement (IHEID) à Genève, est directeur du Centre international d'études monétaires et bancaires.*

---

L'Allemagne a traversé les années de plomb 2009-2014 avec brio. Après le trou d'air mondial de 2009, la croissance est revenue outre-Rhin alors que les autres pays européens s'installaient durablement dans la stagnation ou, pire, la dépression. Mieux même, elle a pu à la fois croître et éliminer son déficit

budgétaire. On a voulu y voir le résultat des réformes du marché du travail conduites par le Chancelier Schröder au début des années 2000. À l'époque, ces réformes avaient été jugées bien modestes, mais un miracle s'était produit et elles se révélaient particulièrement fécondes. Le modèle allemand faisait des émules.

Oui, mais voilà, si ces réformes ont été utiles, elles sont bien trop limitées pour expliquer, seules, la performance ultérieure de l'économie allemande. Il y a une autre explication, et sans doute plusieurs autres. L'Allemagne a grandement profité de la croissance spectaculaire de la Chine qui, on le voit aujourd'hui, a été financée à crédit. Comme tant d'autres pays avant elle, la Chine va devoir apurer ces excès, ce qui, au mieux, va ralentir sa croissance pendant quelques années et, au pire, va provoquer en crise. De bien mauvaises nouvelles pour l'Allemagne.

Ce n'est pas tout. Le secteur des automobiles a joué un rôle très substantiel dans les exportations allemandes vers la Chine. Les nouvelles classes aisées chinoises ont voulu acheter les voitures haut de gamme qui sont la spécialité allemande, et elles n'étaient pas regardantes à la dépense. En milieu de gamme, Volkswagen (VW) a su créer une image de qualité inégalée, qui a séduit les dizaines de millions de consommateurs chinois issus des classes moyennes nouvellement affluentes. Le scandale qui affecte VW devrait laisser des traces durables, potentiellement catastrophiques si d'autres constructeurs allemands sont également affectés.

---

**Les événements récents révèlent deux caractéristiques de l'économie allemande, que beaucoup envient et que les Allemands ne cessent de souligner avec fierté : le poids prépondérant de l'industrie automobile dans l'économie allemande et le poids de l'industrie en général.**

---

Plus généralement, ces événements révèlent deux caractéristiques de l'économie allemande, que beaucoup envient et que les Allemands eux-mêmes ne cessent de souligner avec fierté. Tout d'abord, le poids prépondérant de l'industrie automobile dans l'économie allemande. Un principe élémentaire est qu'une économie est robuste si elle est bien diversifiée. On ne cesse de dénoncer l'importance du tourisme pour la Grèce, à juste titre, mais il en va de même en

Allemagne. Certes, il était impossible d'imaginer la simultanéité du revirement de fortune chinois et du scandale VW, mais c'est bien là la raison d'être du principe de diversification. Les risques ont la mauvaise habitude de se produire au moment le plus inopportun.

La deuxième caractéristique allemande est le poids de l'industrie en général. Une vue, également très répandue en France, est que les services sont des amuse-gueule alors que l'industrie c'est du réel. C'est oublier que, ce qui compte dans toute activité économique, c'est la valeur ajoutée qu'elle dégage. La valeur ajoutée est ce qui reste des recettes de vente une fois que l'on a payé les achats intermédiaires (matières premières, produits semi-finis, services). La valeur ajoutée permet de payer les salaires et de dégager des profits. Plus la concurrence est forte, plus la valeur ajoutée doit être rabotée parce que les prix doivent être étroitement tenus, ce qui bien sûr profite aux consommateurs. Hormis certains produits, l'industrie n'a pas beaucoup d'avenir dans les pays développés, parce que la technologie voyage à toute vitesse et les salaires y sont énormément plus élevés que dans les pays en développement. Les exceptions sont les produits complexes de haute technologie, qui requièrent des compétences très pointues, et les produits de niche construits sur des marques, comme les parfums français ou les voitures de prestige allemandes. C'est la raison pour laquelle le scandale VW est catastrophique. S'il volatilise des décennies de marketing élaboré, les voitures allemandes ne pourront plus se vendre à prix élevé et cette niche sera sérieusement menacée.

---

## **Il en va différemment des services. Ceux qui se vendent à l'international sont basés sur des hautes compétences techniques.**

---

Il en va différemment des services. Ceux qui se vendent à l'international sont basés sur des hautes compétences techniques. Les plus grandes entreprises américaines ne sont pas industrielles, elles s'appellent Google, Facebook, Microsoft ou Apple. Elles sont de la technologie pure, le résultat d'innovations uniques. Ford et GM ne sont que des vestiges déclinants d'un passé glorieux qui servent

principalement le marché intérieur, et ce face à une concurrence féroce. Des pans entiers de l'économie allemande font partie de cette catégorie. Sauf à se réinventer, l'économie allemande a ses beaux jours derrière elle.

L'Allemagne, et une bonne partie des pays européens, ont du mal à reconfigurer leurs économies. Le poids et le prestige des grandes entreprises industrielles y est pour quelque chose. Ces entreprises sont évidemment extraordinairement influentes. Elles peuvent s'assurer que l'État préserve leurs intérêts au travers d'une myriade d'actions: systèmes de formation universitaire et professionnelle, législation du travail, aides publiques savamment maquillées pour ne pas être remises en cause par Bruxelles, contraintes administratives, fiscalité, et bien d'autres. Les innovateurs européens de demain ont peu de chance de réaliser Facebook ou Uber. Ils sont nombreux, d'ailleurs, à être allés s'installer dans la Silicon Valley, après avoir été formés à grand coût dans leurs pays d'origine.

On oublie parfois que, depuis son arrivée au pouvoir en 2005, Angela Merkel n'a conduit aucune réforme d'importance. Cela reflète la prudence proverbiale de la Chancelière et sans doute aussi l'autosatisfaction du pays, nourrie de son «miracle». Face à une industrie toute puissante, et une presse fort peu critique du modèle allemand, la Chancelière évite soigneusement les réformes qu'elle prône pour les autres pays européens. Il faudra du temps, mais cela finira pas devenir une évidence.



Charles Wyplosz