

**Le Monde, mardi 28 mars 2006**

## **COMMERCE MONDIAL : LA REVANCHE DE LA VIEILLE ÉCONOMIE**

**D**e façon passée alors inaperçue, l'an 2000 marque le début d'une nouvelle étape de la mondialisation. C'est en tout cas, la thèse de deux chercheurs de l'Institut français des relations internationales (IFRI), Luis Miotti et Frédérique Sachwald, qui, dans une étude intitulée « Le commerce mondial au XXIème siècle », dressent le bilan de la dynamique des échanges internationaux au cours des cinq dernières années et analysent le bouleversement engendré par la percée des pays émergents.

Le début de la décennie marque pour eux le retour – la revanche pourrait-on dire – des « vieilles » industries parmi les secteurs les plus dynamiques des échanges mondiaux. Ce qui n'est pas sans surprendre après qu'a été annoncée la suprématie des nouvelles technologies pour départager les meilleurs compétiteurs dans une économie globalisée. Or l'observation des échanges montre que, depuis 2000, les secteurs traditionnels de l'industrie ont le vent en poupe : « mécanique, automobile, chimie, agroalimentaire et métallurgie sont devenus les moteurs du commerce mondial ».

Ce phénomène s'explique, en partie, par l'apparition d'une nouvelle demande provenant des pays émergents pour ce type de biens. Afin d'alimenter leur croissance, la Chine, l'Inde, mais aussi les nouveaux Etats membres de l'Union européenne (UE), sont de gros consommateurs de biens d'équipement et de chimie élémentaire. Parallèlement, la bulle Internet des années 1990-2000 a, en explosant, réduit considérablement la part de la nouvelle économie dans les exportations globales. Certains secteurs sont particulièrement touchés : l'informatique et les télécommunications ne contribuent plus qu'à hauteur de 6,5 % à la croissance du commerce mondial sur la période 2000-2004 – contre 24% entre 1992 à 2000.

Conséquence du retour de la « vieille économie », comme la nomment les auteurs de l'étude, les Etats-Unis, toujours orientés vers les nouvelles technologies, ont cédé en 2003 leur place de premier exportateur mondial au profit de l'Allemagne, qui a en revanche pleinement profité de la vitalité de la demande internationale, notamment en machines et en automobiles. Avec une part dans les exportations mondiales supérieure à 10%, Berlin a conforté pour la troisième année d'affilée en 2005 sa place de numéro un.

### **Nouvelle donne**

La Chine, dans le même temps, est devenue le troisième exportateur mondial. Cette performance n'est pourtant pas à mettre au compte d'une spécialisation réussie. Elle exporte majoritairement des produits informatiques et du textile, secteurs peu dynamiques sur une période récente. « Les remarquables performances de la Chine s'expliquent par une très forte compétitivité », notent les chercheurs, et tout particulièrement en ce qui concerne le coût du travail. Le pays est attractif pour les entreprises multinationales souhaitant délocaliser une partie de leur processus de production, essentiellement pour les étapes intensives en main-d'œuvre. Ainsi, « la part des exportations qui résultent d'opérations d'assemblage dans le total des exportations (...) atteint 96 % pour les ordinateurs ».

Les pays se sont adaptés différemment à la nouvelle donne des échanges mondiaux. Si l'Allemagne a su tirer profit de sa spécialisation sectorielle, Luis Miotti et Frédérique Sachwald insistent cependant sur le fait que cela ne compte que pour un tiers dans ses performances.

D'autres facteurs, comme le positionnement géographique et la compétitivité – passant dans le cas allemand par une double politique de réduction des coûts et de délocalisation -, ont eu un effet quatre fois supérieur sur la performance.

L'Hexagone, qui enregistre depuis plusieurs années des pertes de parts de marché, n'a pas su faire preuve de la même réactivité. « La France n'a réussi ni à renforcer sa compétitivité dans les secteurs dynamiques comme l'Allemagne ni montré de capacité à faire évoluer sa structure productive comme l'Irlande », écrivent-ils. Pour revenir dans la course, aucun scénario ne doit être écarté, « y compris une évolution radicale en faveur de la haute technologie et des services ». Car, « dans cette nouvelle phase de mondialisation, la concurrence va continuer à se durcir, y compris dans les industries phares pour la France comme l'automobile ».

Jérôme Torre