

De nouveaux freins pour l'industrie allemande



La silhouette d'un ouvrier se dessine dans une aciérie de la Salzgitter AG sur un fond de braise en fusion.

Bild : dpa

L'affaiblissement du commerce mondial et les conflits politiques continuent d'affaiblir l'économie en Allemagne et dans l'espace européen. Les entreprises industrielles attendent de moins en moins de l'avenir.

L'industrie allemande est entraînée de plus en plus vite vers une spirale négative à cause d'une faible conjoncture mondiale. Ses marchés ont aussi mauvais qu'il y a plus de six ans et demi. L'indice des directeurs d'achats de Markit a chuté en mars, par rapport au mois précédent, de 47,6 points à 44,7 points, soit une perte de 2,9 points, ont constaté les économistes de l'institut d'étude de marchés, vendredi à Londres.

Auparavant, des spécialistes interrogés avaient au contraire annoncé une croissance de 0,4 points, ce qui menait à un niveau de 48,0 points. Ce n'est qu'au-dessus de 50 points que l'économie allemande est en croissance.

« Au vu d'un recul plus prononcé de la production, de nouvelles commandes et de l'export, la descente du secteur industriel allemand s'est accéléré », a commenté Phil Smith, économiste chez Markit. L'insécurité résultant du Brexit et des relations commerciales entre les États-Unis et la Chine, ainsi que de la faiblesse de l'industrie automobile et du déclin général de la demande mondiale a alourdi de façon significative le climat du marché. Ces facteurs ont généré les pertes commerciales les plus fortes depuis 2012

La situation économique intérieure est, en revanche, encore bonne. L'indice des directeurs d'achats pour les fournisseurs de services, qui a certes perdu 0,4 points pour arriver à 54,9 points, signale malgré tout une croissance robuste. Toutefois, la question se pose de savoir combien de temps le secteur des services pourra échapper à la baisse de pression de l'industrie, a annoncé Smith, le spécialiste de Markit. « Les premières suppressions d'emplois dans l'industrie depuis trois ans sont certainement un signal d'alarme pour la demande intérieure », a-t-il dit.

L'indicateur de tendance pour l'industrie et les services ensemble, comparé au mois précédent, ont montré en mars une baisse de 1,3 point, de 52,8 à 51,5 points. C'est le plus mauvais chiffre depuis 2013. Cependant,

l'index montre une légère croissance. Les experts économistes viennent tout juste de réduire de moitié leurs prévisions de croissance du produit intérieur brut (PIB) à 0,8 pour cent cette année.

Recul dans tout l'espace européen

A cause du refroidissement du marché mondial, l'économie a perdu son élan dans tout l'espace européen. L'indice de directeurs d'achats de Markit pour l'industrie et les services rassemblés est tombé en mars, en comparaison au mois précédent, de 0,6 points, soit de 51,9 à 51,3 points, a ajouté l'institut d'étude de marchés, vendredi. C'est le troisième plus mauvais chiffre pour les derniers quatre ans et demi. Mais le baromètre reste malgré tout au-dessus de la barre des 50 points.

« L'économie de la zone euro a terminé le premier trimestre en demi-teinte », a commenté Chris Williamson, économiste en chef de Markit, sur les chiffres de l'union monétaire. Les données signalaient seulement une croissance du PIB de 0,2 pour cent. « Des indicateurs futurs tels que l'optimisme économique et le carnet de commandes suggèrent que la croissance pourrait être encore plus faible au deuxième trimestre », a-t-il pronostiqué

Dans l'industrie en particulier, l'ambiance est négative. Ici, l'activité a reculé plus fortement qu'à tout autre moment en près de six ans. Ici aussi, les nombreux risques politiques dans le monde en sont une raison importante. En revanche, les prestataires de services, qui dépendent fortement du marché intérieur, connaissent une croissance plus lente qu'auparavant, en Allemagne comme dans la zone euro, en raison de la baisse du chômage, de la hausse des salaires et de la faible inflation.

Les bonus sont sûrs



Que va devenir la Deutsche Bank ?

Bild : Reuters

La Deutsche Bank va-t-elle fusionner avec la Commerzbank ? En plein milieu de la discussion de la perte d'au moins 30 000 emplois, la question des bonus éclate. Comment est-ce possible ?

Le moment ne pouvait pas être plus mal choisi. Après des années de perte de bénéfices, un cours des actions en chute libre et une confiance clients en baisse, la Deutsche Bank semble en si piteux état que les politiciens pensent qu'une fusion avec la Commerzbank est la meilleure solution. Dans les deux institutions, jusqu'à 30 000 emplois pourraient disparaître.

L'inquiétude à ce sujet est palpable dans les tours des banques de Francfort. Et en plein milieu de ces discussions, la Deutsche Bank déborde de chiffres qui montrent que, malgré toute l'incertitude, une chose est sûre, indépendamment de la situation de la banque : les bonus sont sûrs.

Bien sûr, ici et là, des choses ont été faites par le passé. Une bonne partie de la rémunération variable est désormais retenue pendant des années. Si, à court terme, les affaires qui en valent la peine s'avèrent, à long terme, aboutir à un harakiri, la banque a aujourd'hui des possibilités bien différentes de ne pas verser de bonus ou même de les exiger en retour. Pourtant, les chiffres, que le rapport de rémunération énumère clairement, ne conviennent pas à une entreprise qui lutte depuis des années contre le déclin – et jusqu'à présent sans succès.

643 employés ont un salaire annuel supérieur à un million d'euros. Rien que les banquiers responsables des investissements ont reçu 76 000 euros en paiements spéciaux. Cette valeur moyenne ne peut pas représenter le montant réel de certains paiements de primes. Et ce, dans une année où certains banquiers d'affaires ont enregistré de très faibles résultats.

Le PDG, Christian Sewing, gagne également 7 millions d'euros, ce qui correspond exactement à la valeur moyenne que les PDG de tous les groupes Dax ont reçue la dernière fois – bien qu'aucun des 30 groupes n'ait eu à faire face à une évolution aussi défavorable du cours de l'action que la Deutsche Bank.

Sewing était arrivé avec comme objectif de maîtriser les coûts de la banque qui, au fil des ans, ne cessaient d'augmenter. Aux trois-quarts de sa première année à la tête, il a bien réussi. Mais le fait que lui-même et les autres membres du Directoire puisent à nouveau dans toutes les ressources de la banque, bien qu'elle soit sur le fil du rasoir, réduit sa crédibilité.

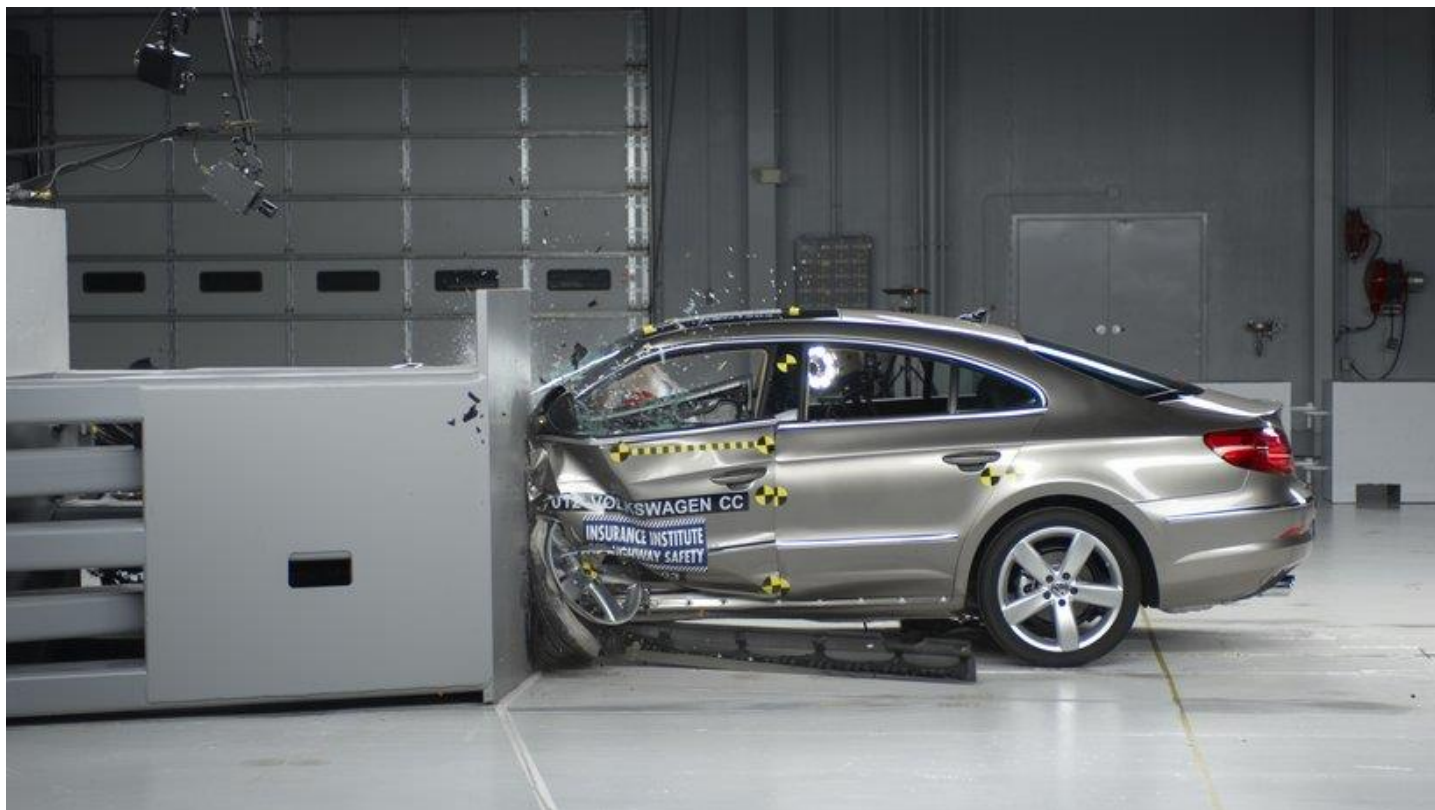
D'une part, c'est le cas des salariés, dont beaucoup craignent qu'une fusion avec leur rival de toujours, la Commerzbank, ne leur fasse perdre leur emploi. Il en va de même pour les actionnaires, qui ont non seulement dû faire face à des pertes de cours considérables ces dernières années, mais qui se verront également privés cette année d'un dividende extrêmement faible de 11 cents par action.

Les premières réactions de Berlin montrent que les salaires des cadres sont perçus avec méfiance. Les politiciens ont déjà identifié un certain nombre d'options avec lesquelles ils pourraient fermer le robinet pour une pension alimentaire trop généreuse pour les entreprises. Il vaudrait mieux qu'elles trouvent elles-mêmes une mesure à cet effet.

Vendredi 22 mars 2019 de Peter Ilg

Dangereuse ivresse de vitesse

Dans le débat sur les limitations de vitesse, une question se pose : est-ce que conduire très vite est vraiment beaucoup plus dangereux que conduire vite ? Oh oui.



Une Volkswagen dans un crash test.

© IIHS Highspeed Foto/dpa

Début mars, Volvo a fait savoir qu'à partir de 2020, ses nouvelles voitures ne dépasseraient pas les 180 km/h. Les suédois annoncent maintenant qu'ils vont continuer à augmenter la sécurité de la conduite auto – en surveillant la conductrice ou le conducteur. « Nous laisserons la voiture reprendre le contrôle si nous observons que le conducteur conduit mal », a dit le président de la firme, Håkan Samuelsson, à l'annonce de cette nouveauté, mercredi.

Pour cela, des caméras et des capteurs surveilleront la personne au volant. Au cas où elle fermerait les yeux ou franchirait des lignes continues, le système réduira la vitesse puis, en dernier ressort, freinera la voiture jusqu'à l'arrêt et garera automatiquement le véhicule. Volvo veut introduire ce système de surveillance au début des années 2020. A partir des modèles de l'année 2021, les possesseurs de Volvo pourront, grâce à une autre technologie, choisir individuellement la vitesse maximum de leur véhicule. Par exemple, lorsqu'ils laisseront le volant à un jeune conducteur débutant.

Volvo base sa pub sur une vision : à partir de 2020, avec ses nouvelles voitures, plus personne ne doit être gravement blessé, ni tué. Cela s'accorde avec la philosophie de l'entreprise qui a toujours ambitionné de faire des voitures plus sûres. C'est d'ailleurs un ingénieur de Volvo qui a développé la première ceinture de sécurité en 1959. La même année, dans le monde entier, les ceintures de sécurité furent montées en série dans toutes les Volvo.

Une limitation de vitesse n'amène pas une grande réduction du coût

Certains affirment que Volvo veut limiter la vitesse maximum dans le but de faire des économies sur les matériaux de construction nécessaires pour les grandes vitesses. « A courte échéance, je ne vois pas d'importante réduction des coûts d'un véhicule », dit Thomas Schirle, professeur à la faculté de technologie automobile de l'école supérieure d'Esslingen. Peut-être des disques et des étriers de frein moins grands, des pneus légèrement meilleur marché, soit environ 200 euros par véhicule, estime-t-il.

Selon Schirle, les suédois anticipent, avec leur initiative à moyenne ou longue échéance, la nécessité impérieuse des technologies du futur : « Même 180 km/h pour une voiture électrique et une conduite autonome sont un seuil très élevé. » Si l'électro-mobilité devait s'imposer, les voitures rouleront plus lentement, parce qu'une vitesse élevée a pour conséquence de réduire l'autonomie.

Mais est-ce vraiment un gain pour la sécurité que de diminuer la vitesse maxi des véhicules ? D'autres constructeurs limitent la vitesse de leurs voitures à 250 km/h. Le professeur Schirle a étudié les différences de comportements entre les véhicules à grande vitesse et ceux à vitesse plus basse. Deux véhicules roulent, l'un à 180 km/h et l'autre à 250 km/h, et doivent freiner d'urgence jusqu'à l'arrêt. Lorsque la première voiture est arrêtée, la deuxième roule encore à 180 km/h. La distance de freinage pour la voiture la plus lente est de 150 mètres, et pour la plus rapide de 280 mètres.

Les lourds SUV développent une force de pénétration particulière

La différence est encore plus grande avec les voitures lourdes – et les SUV sont les plus prisées. Une masse deux fois plus lourde entraîne une force de pénétration deux fois plus élevée. A 250 km/h un SUV chargé au maximum peut enfoncer un mur deux fois plus solide qu'en roulant à 180 km/h. C'est pourquoi les collisions par l'arrière sont si dangereuses en queue d'un embouteillage. Tous les crash tests en cours ne sont faits qu'à la vitesse d'environ 60 km/h. Pour celui qui roule au-delà, il doit faire confiance à son ange gardien.

Les dégâts provoqués par des accidents à cause de vitesse excessive peuvent être notablement réduits avec des vitesses plus réduites », dit l'expert en technologie automobile, Schirle. Que l'on fasse aujourd'hui des moteurs aussi puissants est plutôt dû au souhait d'une forte accélération plutôt que d'une vitesse de pointe élevée. Mais, à côté de la sécurité, cela a aussi d'autres inconvénients.

Pour atteindre 250 km/h, on a besoin de 2,5 fois plus de puissance motrice que pour atteindre 180 km/h. « En termes purement mathématiques, la double vitesse nécessite quatre fois plus d'énergie », dit Schirle. Et ainsi on dégage aussi dans l'air une quantité quadruplée de polluants. Selon Schirle, une vitesse de pointe plus faible rend également les voitures plus adaptées à un usage quotidien : « lorsque des unités telles que les moteurs, les freins et les essieux deviennent plus petites, il y a plus de place à l'intérieur pour les passagers et les bagages. »

Vendredi 22 mars 2019

Les directeurs d'écoles se plaignent du manque d'enseignants qualifiés

Plus de la moitié des chefs d'établissements en Allemagne considèrent que le manque d'enseignants est un problème crucial. Les personnes venant d'autres horizons professionnels ne résolvent pas le problème.



Cours dans une classe de CE2.

© Daniel Reinhardt/dpa

Le manque d'enseignants ayant une formation de base dans leur profession, trop de personnes non qualifiées venant d'autres horizons professionnels et une charge de travail de plus en plus lourde : voilà donc quels sont les principaux problèmes des chefs d'établissements en Allemagne. C'est ce qui ressort d'une grande enquête émise par l'institut Forsa pour le *Verband Bildung und Erziehung (VBE)* (association pour l'éducation et la formation). Selon elle, les problèmes n'ont pas changé depuis la dernière enquête, ils se sont plutôt aggravés.

Dans l'enquête à laquelle plus de 1200 chefs d'établissements ont pris part, plus de 55 pour cent citent le manque d'enseignants comme problème crucial. L'année dernière, ils avaient été 57 pour cent. Dans les écoles, il y a donc en moyenne un poste d'enseignant sur neuf qui est vacant. En numéro deux sur l'échelle des problèmes suivent l'inclusion et l'intégration. Un bon quart des recteurs ou directeurs d'écoles ont dit que ces sujets étaient les problèmes vitaux dans leurs écoles. En numéro trois apparaissent les charges de travail et la manque de temps, avec 18 pour cent. Les réponses multiples étaient possibles.

45 pour cent des interrogés avouent que chez eux des personnes venant d'autres horizons professionnels enseignent, sans diplôme d'enseignant. Ils sont nettement plus nombreux que l'an dernier (37 pour cent). Dans deux tiers des écoles, ces personnes venant de l'extérieur n'ont pas eu de préqualification pédagogique systématique avant leur premier cours.

Lors de la présentation des chiffres, le *VBE* s'est référé à des études qui ont montré que les personnes venant de l'extérieur sont « souvent intégrées de manière disproportionnée dans les écoles en situation sociale difficile ». Le chef du *VBE*, Udo Beckmann, a mis en garde contre une « spirale descendante ». En particulier pour les enfants venant d'un milieu social défavorisé qui ont besoin d'enseignants professionnels dotés de beaucoup de pédagogie ; sinon, leur développement sera mauvais.

Presque tous aiment leur métier

Comme principaux facteurs de stress dans leur vie professionnelle quotidienne, les chefs d'établissements citent – comme d'ailleurs dans l'enquête précédente – l'augmentation constante de travail, l'augmentation des tâches administratives et les décisions politiques peu réalistes. Selon le *VBE*, l'évaluation globale de la politique scolaire allemande est de 4+ (3, 7)*. Comparé au résultat de l'année précédente, il y a une amélioration minimale d'un dixième.

Un chef d'établissement sur huit a des problèmes avec le comportement de ses élèves. Les plaintes portent sur le déficit en discipline et en volonté d'apprendre ainsi que sur des problèmes de comportements. Le thème Violences n'est cité que par un pour cent des interrogés.

Un bon tiers des interrogés a déclaré que le nombre d'enseignants absents pour cause de maladies psychiques avait augmenté ces dernières années. Cependant, la plupart n'a enregistré aucun changement.

Plus d'un chef d'établissement sur cinq ne recommanderait « en aucun cas » ou « probablement pas » son métier. Mais environ la même proportion ferait l'inverse. Un sur deux a répondu à la question sur la recommandation professionnelle par « peut-être ». Malgré tout, presque tous les chefs d'établissement interrogés ont répondu qu'ils exerçaient volontiers ou plutôt volontiers leur métier. Ils se sentaient soutenus par leurs collègues, mais seulement un sur dix par le ministère de la culture.

*Système de notation scolaire en Allemagne :

Note	Appréciation	Points	Description
1	très bien	15–13	si la performance est particulièrement supérieure à ce qui est demandé
2	bien	12–10	si la performance répond entièrement à ce qui est demandé
3	satisfaisant	9–7	si la performance répond en général à ce qui est demandé
4	suffisant	6–4	si la performance montre quelques insuffisances mais répond en général à ce qui est demandé
5	médiocre	3–1	si la performance ne répond pas à ce qui est demandé, mais laisse cependant apparaître l'existence des connaissances de bases nécessaires, qui peuvent être probablement être enforcées avec le temps
6	insuffisant	0	si la prestation ne répond pas aux exigences et même si les connaissances de base sont si incomplètes que les défauts ne peuvent être réparés dans un avenir proche un travail sera également considéré comme insuffisant s'il n'a pas été exécuté ou s'il a été fait frauduleusement

Vendredi 22 mars 2019 de Ulrich Zawatka-gerlach

Berlin est une ville sans opposition

La capitale CDU fait face au néant. Pour le SPD, la gauche et les Verts, c'est une raison de se réjouir, fatale pour le parlementarisme. Un commentaire.



Le maire gouverneur de Berlin, Michael Müller (SPD), Ramona Pop (Verts) et Klaus Lederer (la Gauche).

Foto: Britta Pedersen/dpa

C'est en janvier 1949 que le SPD, la CDU et le FDP de Berlin s'étaient unis pour former un gouvernement multipartis. La ville était sous le choc. La guerre avait laissé des traces, les gens souffraient sous le blocus soviétique et le partage de Berlin avançait. Dans cette situation incertaine, les forces démocratiques bâtirent une forteresse, une opposition parlementaire était considérée comme inutile. Ce fut une situation exceptionnelle, heureusement limitée dans le temps. C'était il y a 70 ans. Le temps d'après-guerre est passé ainsi que le partage de l'Allemagne. Néanmoins, il semble que Berlin doive à nouveau se débrouiller sans opposition – sans grandes difficultés du tout.

Il n'y a aucun contre-pouvoir politique

Il y a certes trois partis à la chambre des représentants, qui sont en dehors du gouvernement. Mais il serait téméraire de citer la CDU, le FDP et l'AfD comme contre-pouvoir politique que la coalition rouge-rouge-vert chasse devant elle et qui serait pour les électeurs une alternative séduisante. Ceci n'est pas seulement dû au fait qu'un gouvernement municipal noir-bleu-jaune soit exclu dans un avenir prévisible à cause d'un manque de terrains d'entente et pour des raisons d'hygiène politique. C'est dû avant tout à l'état de ces partis.

L'AfD se meut à Berlin dans une zone grisâtre entre un populisme d'extrême droite et des positions néolibérales, porté par un personnel d'encadrement que l'on voudrait tenir éloigné de l'administration du sénat et de la mairie rouge. Le FDP, d'autre part, continue de se contenter de sauver l'aéroport de Tegel et d'offrir un spectacle en one-man-show pour son homme de tête Sebastian Czaia. Quoi qu'il en attende. Il y a au moins deux ans, on avait pu espérer que les chrétiens démocrates feraient la balance avec les rouge-rouge-vert dans le parti du land, grâce au changement de leur personnel d'encadrement.

La CDU entre une guerre des tranchées interne et l'autodestruction

Politiquement largement répartie et avec de nouveaux concepts pour une politique urbaine libérale et conservatrice. Avec la ministre fédérale de la culture, Monika Grütters, comme alternative à l'impopulaire maire Michael Müller, complétée par l'ingénieur conservateur Burkard Dregger, qui devait unir ses forces à la chambre des représentants. Ça n'a pas fonctionné. Tous deux, membres directeurs de l'Union, ne sont pas à la hauteur des forces en conflit dans leur propre parti. Leur incapacité à concentrer la CDU et le groupe parlementaire sur la campagne électorale de Berlin de 2021 et à développer un contre-modèle à la coalition rouge-rouge-vert favorise maintenant la rechute de l'Union dans une guerre de tranchées interne et l'autodestruction.

La plus grande réussite de l'ancien chef du land de la CDU, Frank Henkel, avait été de reconstruire l'association régionale délabrée et de la réconcilier avec lui-même. Aujourd'hui, l'Union de la capitale fait encore face au vide. Pour le SPD, le Gauche et les Verts, c'est la grande fête. Loin de façonner le « Changement pour le mieux » promis à Berlin dans l'accord de coalition, l'alliance rouge-rouge-vert peut se préparer sereinement à un second mandat. Autosuffisant et condescendant. Il n'y a plus de résistance sérieuse dans l'arène parlementaire.

L'opposition a lieu en dehors du parlement

Les sociaux-démocrates, les gauchistes et les Verts poursuivent leur mano a mano pour que les choses ne deviennent pas trop ennuyeuses. Le seul espoir est que les chambres et les associations, les initiatives citoyennes et les organisateurs de référendums ne perdent pas courage et maintiennent en vie l'opposition extra-parlementaire. Parce que cette coalition, qui bricole avec peu de vapeur dans la chaudière, a besoin de beaucoup de pression de toutes parts. Pas seulement du camp écologique de gauche, qui est traditionnellement dominant à Berlin. Le centre bourgeois doit se réformer, il a longtemps manqué de confiance en lui et d'ancrage politique. C'est fatal pour l'avenir de la ville.

Références aux articles traduits :

Article 1 : Weiterer Dämpfer für die deutsche Industrie

Article 2 : Die Boni sind sicher

Article 3 : Gefährlicher Geschwindigkeitsrausch

Article 4 : Schulleiter klagen über Mangel an qualifizierten Lehrkräften

Article 5 : Berlin ist eine Stadt ohne Opposition