

Allemagne. L'industrie automobile face à une crise systémique

8 novembre 2024 [Alencontre](#) [Allemagne](#), [Ecologie](#), [Economie](#), [Europe 0](#)

VSA:

Studien zu Mobilitätsindustrien, Beschäftigungspotenzialen und alternativer Produktion



Par Stephan

Krull

[Le mercredi 6 novembre 2024 a éclaté une crise du gouvernement Ampel (feu tricolore: SPD, Grünen, FDP) portant sur la politique budgétaire. Un des éléments de cette politique porte sur le financement par le gouvernement de l'industrie automobile. Option choisie par le chancelier Olaf Scholz (SPD) à laquelle le ministre des Finances Christian Lindner (FDP) s'est opposé par un veto. Cela intervient alors que la crise de l'industrie automobile – composante centrale de l'industrie de l'Allemagne – s'affirme depuis quelques années, mais a éclaté avec force au premier semestre 2024. En effet, l'indice de production dans ce secteur a chuté de 7,9% sur un an, en juillet. Après une relance en août, en septembre le recul s'est de nouveau manifesté. C'est dans ce contexte que se pose, du point de vue d'une «orientation écosocialiste», le thème du futur de l'industrie automobile et d'une reconversion des modes de transport, dans ce pays de même qu'en Europe. C'est à cette interrogation que Stephan Krull, dans le cadre de la Fondation Rosa Luxemburg, répond en dessinant les lignes de force d'un programme à moyen terme. – **Réd. A l'Encontre**]

Les crises dans l'industrie automobile arrivent régulièrement, les intervalles entre elles se raccourcissent et elles deviennent plus violentes. Comme actuellement, il s'agit de la concurrence entre groupes, d'accès à marchés et de parts de marché, de l'édification puis de la destruction de capacités productives sur des sections de marchés en déclin.

Les crises ont tendance à éliminer des concurrents, à provoquer une tendance plus ou moins grande à la monopolisation et à la concentration et centralisation, à des restructurations de l'ensemble de l'appareil productif, comme annoncé en fin octobre 2024 chez Volkswagen [1]. La fermeture de l'usine Opel de Bochum (2014) et celle de l'usine Ford de Sarrelouis [début février 2024 est annoncé l'arrêt de production de la Ford Focus en novembre 2025, avec suppression de plus de 2000 emplois] sont des exemples du premier processus. La formation du groupe Stellantis [en 2021], avec Peugeot, Citroën, Opel, Fiat et Chrysler, est l'un des exemples de la concentration dans le secteur. Au cours des cinq dernières années, plus de 60'000 emplois ont été délocalisés ou détruits dans l'industrie de la sous-traitance, et de nombreux sites ont été abandonnés.

La crise est avant tout une crise de l'emploi (avec ses diverses facettes), pas une crise des profits. Les bénéfices réalisés l'année dernière par Volkswagen (22 milliards d'euros), Mercedes (15 milliards) et BMW (12 milliards) s'élèvent à 49 milliards d'euros, le total des bénéfices non distribués des trois groupes (Konzerne) s'est élevé à 250 milliards.

On peut le montrer clairement avec l'exemple de Volkswagen. Il ne s'agit nullement de pertes, comme l'entreprise l'affirme publiquement et comme les journalistes zélés se plaisent à le relayer. Les propriétaires et les managers ne se contentent pas d'une marge opérationnelle [2] de 3,5% sur le chiffre d'affaires de la marque Volkswagen [elle est évaluée à 2,3% pour le premier semestre 2024 – réd.], ils veulent 6,5%. Sur un chiffre d'affaires d'un peu plus de 100 milliards d'euros, la seule question est donc de savoir si l'on réalise 3,5 milliards ou 6,5 milliards d'euros de profits.

Les surcapacités productives créées à grands frais constituent bien sûr un problème réel – il y a peu, le groupe VW voulait construire à Wolfsburg (Basse-Saxe) une «Gigafactory» pour de nouveaux véhicules de luxe (Trinity), sur le modèle de Tesla. Or, aujourd'hui, il est question de licenciements massifs et de fermetures d'usines [Le projet Trinity devait se concrétiser en 2028, il a été repoussé en 2032, et est mis en question étant donné le recul des ventes de voitures électriques.]

Stagnation et recul des ventes

La conduite continue en marche arrière de VW a commencé avec la gigantesque fraude sur les gaz d'échappement en 2016 – depuis lors, la demande baisse en Allemagne et en Europe. A cela s'ajoute la présence sur le marché de plusieurs nouvelles entreprises technologiquement avancées en provenance de Chine [BYD, NIO, XPeng, Li Auto, et SAIC Motor, qui produit des véhicules sous la marque MG].

Et bien sûr, s'y ajoutent: les guerres et les rivalités internationales à la tonalité agressive [tarifs douaniers et diverses normes protectionnistes], la course à l'armement accompagné du démantèlement de l'Etat social avec ses effets sur le pouvoir d'achat, le débat sur le

changement de motorisation au profit des voitures électriques et l'infrastructure à cet effet qui pétine. Tout cela joue un rôle important dans la demande de voitures.

Après 40 ans de bonnes affaires, les ventes de Volkswagen, BMW et Mercedes ont chuté de manière spectaculaire en Chine. La production mondiale de voitures a chuté de 73 millions en 2017 à 55 millions en 2020, avant de remonter à 67 millions en 2023.

La même année, il s'est vendu en Europe deux millions de voitures de moins que cinq ans auparavant, ce qui correspond à la capacité de quatre très grandes usines automobiles ou aux ventes mondiales réunies d'Audi et de Peugeot. Mais cela touche particulièrement un constructeur de gros volumes comme Volkswagen, pour lequel il manque dans son bilan les ventes d'environ 500 000 véhicules. En revanche, le luxe se vend toujours très bien.

Crise climatique

Depuis quelques années, la simultanéité entre la crise climatique, le débat sur l'avenir de l'automobile et la perte de centaines de milliers d'emplois donne un mélange explosif. Le glissement général vers la droite, le soutien au parti de Björn Höcke (un des leaders de l'Afd-Alternative für Deutschland) dans les clusters automobiles de Saxe, du Bade-Wurtemberg, de Hesse et de Basse-Saxe est extrêmement préoccupant. Il existe un risque de backlash en matière de politique des transports, ce qui aggraverait la crise climatique, gaspillerait des milliards et mettrait en danger d'autres emplois.

La construction ininterrompue de nouvelles autoroutes et les subventions aberrantes qui sont versées à l'industrie automobile constituent une redistribution de la richesse allant du bas vers le haut. De nombreuses personnes dépendent encore de la voiture faute de transports publics de qualité, alors que la densité des voitures [nombre de véhicules pour 1000 personnes] et les émissions décroissent avec le niveau de revenu des ménages

Au lieu de répondre aux exigences de la majorité du pays, comme la limitation de vitesse et la suppression des subventions, le gouvernement fait des concessions à l'industrie automobile et renforce encore sa politique centrée sur la voiture.

Même l'abandon du moteur à combustion est sans cesse remis en question par des forces anti-écologiques comme le FDP (Freie Demokratische Partei, libéral), la CSU (Christlich-Soziale Union in Bayern) et le BSW (Bündnis Sarah Wagenknecht). La protection du climat et le tournant en matière de mobilité sont ainsi mis à mal, ou plutôt passe sous le bitume.

Pourtant, des centaines de milliers d'emplois peuvent être créés dans la construction de véhicules ferroviaires (matériel roulant), dans les chemins de fer et dans les entreprises de transport public à condition que ces firmes disposent d'une planification assurée sur le long terme. Cela accompagné, pour les générations futures, de la perspective d'obtenir un bon salaire, une vie de qualité et un avenir digne d'être vécue. Dans ce processus, il s'agit d'assurer la sécurité des salarié·e·s, notamment par le biais d'une formation continue et d'un perfectionnement professionnel garantis par la loi, d'une garantie d'emploi et d'une indemnité de reconversion professionnelle.

Un programme immédiat pour la reconversion écologique

L'argent pour la reconversion de l'industrie automobile est disponible. La reconversion est l'alternative à une concurrence exacerbée, au démantèlement social, aux licenciements massifs et aux fermetures d'usines, à plus de subventions pour l'industrie automobile. A la place, il faudrait créer un fonds spécial par l'Etat fédéral de 200 milliards d'euros ainsi qu'un prélèvement sur les bénéfices des groupes automobiles pour la réorientation des transports, le développement des infrastructures, la création de capacités pour la production de matériel ferroviaire et de bus intelligents.

De larges alliances pour la protection du climat et opérer un virage dans les transports. En vue d'un meilleur travail et d'une meilleure vie pour tous et toutes!

Le syndicat Ver.di et Fridays for Future luttent ensemble pour le développement des transports publics et pour de meilleures conditions de travail des personnes qui y sont employées. Les syndicats, les associations environnementales et sociales ont fondé « l'Alliance pour un tournant vers la mobilité socialement acceptable ». Le mouvement pour la justice climatique met du sable dans les rouages de la machinerie de promotion d'automobiles comme l'IAA-Internationaler Automobil-Ausstellung (Salon international de l'automobile de Francfort). Cette perspective complète les revendications pour une transformation de l'industrie et un tournant dans les transports urbains et dans les zones rurales.

Cela permet de nouvelles alliances pour la transformation socio-écologique. Il existe des déclarations communes des syndicats, des associations environnementales et des églises, mais on ne leur donne pas assez de poids – surtout dans la pratique des syndicats, mais aussi de la gauche. La gauche sociale a la grande responsabilité de résoudre la contradiction prétendument insoluble entre l'écologie et l'emploi et de lier à la réorientation des transports, les intérêts légitimes des travailleurs et travailleuses à un bon travail et à une vie de qualité.

Récemment, plusieurs études ont montré le grand potentiel pour un travail de qualité dans le cadre d'un développement résolu d'un changement de la mobilité [voir les études éditées par Mario Candeias et Stephan Krull (Hrsg.), *Spurwechsel Studien zu Mobilitätsindustrien, Beschäftigungs potenzialen und alternativer Produktion*, VSA Verlag, 2022]. Il existe un grand besoin de main-d'œuvre dans la construction de matériel roulant ferroviaire, dans les entreprises de transport ferroviaire et de transport public. Si l'on ajoute à cela le besoin de main-d'œuvre lié au nécessaire développement du secteur des soins et que l'on prend en compte le potentiel d'une réduction du temps de travail vers la semaine de 28 heures en termes de politique de l'emploi et de sociabilité, il devient évident qu'il y a beaucoup à y gagner.

Mais cela présuppose que les syndicats et la gauche reprennent systématiquement les initiatives de changement de mode de transport. Cela suppose en outre que les syndicats assument leur engagement politique en faveur d'une transformation socio-écologique. Et cela présuppose que les nombreuses approches et réflexions positives émanant des salarié·e·s de l'industrie automobile ne soient plus balayées par les directions respectives, mais qu'elles soient reprises par les scientifiques, les syndicats et les courants de gauche, réunies sur l'ensemble des différents sites et intégrées de manière offensive dans les débats sociopolitiques.

Le nombre de voitures sur nos routes doit être réduit de manière drastique, surtout dans les grandes villes dotées de transports publics développés. Les manques dans les zones rurales peuvent être comblés par des services de transport, des bus à la demande et le covoiturage,

dans le cadre d'une planification intégrée des transports et des services publics d'intérêt général. Pour cela, il faut une politique d'investissement durable dans les transports publics. Une mobilité publique peu coûteuse et, à long terme, gratuite est un droit socio-économique fondamental.

Ce dont il faudrait s'occuper maintenant

1. *La mise en place de conseils de transition régionaux composés de syndicats, de responsables politiques régionaux, d'associations de protection de l'environnement et de transport, de groupes de réflexion sur la transition énergétique et les transports.* Ils ont pour mission d'initier des forums sociaux et d'exercer une influence directe sur la transformation socio-écologique des productions dans l'ensemble de l'industrie de la mobilité. Ces forums sociaux doivent être soutenus, tout comme les conseils régionaux de transformation, par le Fonds d'avenir pour l'automobile.
2. *Encourager et soutenir les initiatives et les alliances locales* pour la transformation socio-écologique de l'industrie automobile et de la mobilité.
3. *La création et le développement d'entreprises (d'utilité publique, démocratiques)* qui comblent les lacunes de l'industrie actuelle de la mobilité pour le transport écologique des bus, des trains et de la logistique, ce qui permet de compenser judicieusement les emplois supprimés. En complément: la socialisation des entreprises qui bloquent le tournant des transports, conformément aux articles 14 et 15 de la Constitution allemande.
4. *Une réforme du code de la route et de la loi sur la circulation routière*, afin que les communes soient habilitées à décider et à mettre en œuvre des mesures socio-écologiques telles que des limitations de vitesse, des voies de bus et autres.
5. *Une politique industrielle européenne visant à développer une industrie européenne de la mobilité* pour la construction si nécessaire de bus et de matériel roulant ferroviaires. La possibilité d'adjudication directe pour les transports publics et les chemins de fer doit être maintenue.
6. Telles sont les propositions du groupe de discussion de la fondation Rosa Luxemburg sur l'avenir de l'automobile, de l'environnement et de la mobilité.
7. Un tournant dans le domaine des transports et de la mobilité ainsi compris fait partie d'une transformation de la production et des services dans notre pays axée sur les besoins. Il s'agit de remettre l'économie à l'endroit, de réduire les activités socialement et écologiquement nuisibles et de mettre la créativité humaine et les ressources sociales au service d'une vie de qualité. Le tournant dans la mobilité est à la fois un élément constitutif et le résultat d'une telle transformation. (Article publié sur le site de la SoZ, novembre 2024; traduction et édition rédaction *A l'Encontre*)

[1] Thomas Schaefer PDG de Volkswagen a déclaré le 28 octobre 2024: «Nous ne gagnons pas assez d'argent avec nos voitures actuellement. Dans le même temps, nos coûts en matière d'énergie, de matériaux et de personnel continuent d'augmenter. Ce calcul ne peut pas fonctionner à long terme. Nous devons donc nous attaquer à la racine du problème: nous ne sommes pas assez productifs sur nos sites allemands et nos coûts d'usine sont actuellement 25 à 50 % plus élevés que ce que nous avions prévu. Cela signifie que les usines allemandes sont deux fois plus chères que la concurrence.

»En outre, chez Volkswagen, nous traitons encore en interne de nombreuses tâches que la concurrence a déjà externalisées de manière plus rentable. Cela signifie que nous ne pouvons pas continuer comme avant. Nous devons rapidement trouver une solution commune et durable pour l'avenir de notre entreprise.» (Reuters-Réd.)

[2] La marge opérationnelle mesure le bénéfice qu'une entreprise réalise sur un dollar de ventes après avoir payé les coûts variables de production, tels que les salaires, les matières premières et les biens intermédiaires, mais avant de payer les intérêts ou les impôts. (Réd.)

[3] Les articles 14 et 15 de la **Constitution allemande** (appelée **Loi fondamentale pour la République fédérale d'Allemagne** ou **Grundgesetz**) sont les suivants:

Article 14: Droit de propriété, droit d'héritage

1. La propriété et le droit d'héritage sont garantis.
2. **L'expropriation** n'est permise que pour un intérêt public, dans le cadre des lois. Elle doit être suivie d'une indemnisation équitable.

Article 15: Transfert de biens à la collectivité

1. Des biens peuvent être **transférés à la collectivité** en vertu de lois spéciales, en vue de leur exploitation ou de la mise en œuvre d'objectifs d'intérêt public. Ces biens peuvent être expropriés dans le cadre de cette procédure.
2. La compensation doit être décidée par un tribunal, et elle doit être **équitable** pour les personnes concernées. (Réd.)