

## **35 000 emplois supprimés, la Golf délocalisée au Mexique : Volkswagen, ou l'Allemagne industrielle en panne**

Matthieu Pelloli

Tout est bien qui finit (relativement) bien. Pour l'instant. « Das Auto », comme le dit l'ancien slogan, évite la Katastrophe. Le géant allemand de l'automobile Volkswagen, premier employeur industriel du pays, ne fermera pas d'usines outre-Rhin, sur ses terres. Il renonce également aux licenciements secs, dans le cadre d'un accord baptisé « Zukunft Volkswagen » (avenir de Volkswagen), scellé fin décembre avec les représentants du puissant syndicat IG Metall.

La direction et les partenaires sociaux ont affiché leur soulagement sur ce compromis bouclé au forceps après trois mois de négociations tendues, ponctuées de [deux grèves qui ont mis à l'arrêt les sites du groupe](#).

Il y a cependant de la casse. Volkswagen va [supprimer plus de 35 000 emplois en Allemagne](#) d'ici à 2030, soit 29% de ses effectifs totaux. « Méthode douce », fait valoir l'entreprise en arguant que ces départs ne seront pas contraints et qu'il s'agira, pour l'essentiel, de départs à la retraite non remplacés.

Méthode douce, mais conséquences brutales et bien réelles : Volkswagen va réduire la capacité de production dans plusieurs de ses usines allemandes, qui sera amputée de plus de 700 000 unités. Les ouvriers allemands, au passage, ont accepté de sacrifier un symbole : l'iconique Golf ne sera plus fabriquée à Wolfsburg, en Basse-Saxe, dans le berceau du groupe, mais à Puebla, au Mexique, à partir de 2027.

**« Volkswagen à Wolfsburg, c'est Michelin à Clermont-Ferrand en version XXL »**

Wolfsburg, sur les rives du Mittellandkanal, le plus long canal du pays, qui relie le Rhin à l'Elbe et l'usine automobile au bassin sidérurgique de la Ruhr. Les habitants n'aiment guère regarder dans le rétroviseur de l'histoire, qui leur renvoie l'image d'un passé sulfureux. La ville, il faut dire, a été construite par les nazis. Elle devait servir à loger les ouvriers du site voulu par Adolf Hitler pour fabriquer un petit modèle populaire, littéralement la « voiture du peuple » (Volkswagen).

Wolfsburg, 125 000 âmes aujourd'hui, abrite la plus la plus grande usine mondiale du constructeur automobile, qui emploie 67 000 personnes. Le produit intérieur brut par habitant est le plus élevé de toutes les villes d'Allemagne. La cité et le constructeur, qui possède 40% du parc locatif, sont étroitement imbriqués.

« Volkswagen à Wolfsburg, c'est Michelin à Clermont-Ferrand, mais en version XXL », résume un expert du secteur, habitué des voyages outre-Rhin. Volkswagen, par exemple, est propriétaire des Loups du VfL Wolfsburg. Le club de football reçoit, chaque année, 80

millions d'euros pour alimenter son budget. Les Loups en question, cependant, risquent d'être mis au régime, car à Wolfsburg, deux lignes de production sur quatre et 4 000 emplois seront supprimés.

Les derniers mois et les grèves ont bousculé les certitudes, ébranlé les projections de vie des salariés, choyés depuis des années par leur employeur et biberonnés au mythe de l'indestructible modèle allemand. « Volkswagen est le meilleur employeur de la région, avait assuré son père à Daniela Cavallo, la présidente du comité d'entreprise, devenue le visage de la fronde. Si tu obtiens un poste d'apprentie à l'usine, tu as un avenir assuré. » Les cols bleus de Wolfsburg, dorénavant, ont le sentiment qu'une partie de ce contrat tacite ne tient plus.

### ***Des répercussions sur l'industrie allemande***

Grâce à l'accord, Volkswagen espère dégager « 4 milliards d'euros par an » d'économies à moyen terme. Des coupes indispensables, font valoir les dirigeants, car Volkswagen a besoin d'énormément d'argent frais pour [développer ses voitures électriques](#) et ses technologies le plus rapidement possible. Les ambitions sont toujours là. « L'objectif déclaré de cet accord (...) est de faire en sorte que la marque Volkswagen (...) s'impose d'ici à 2030 comme un leader technologique parmi les constructeurs automobiles à fort volume à l'échelle mondiale », insiste le communiqué publié dans la foulée du compromis.

« Avec le train de mesures convenu, nous sommes désormais en capacité de rattraper les retards accusés dans la mise en oeuvre de notre programme de performance, s'est justement réjoui Thomas Schäfer, le PDG de la marque. Nous sommes dotés d'un plan clair, nous avons un solide portefeuille de produits et nous avons pris un engagement ferme pour faire de l'Allemagne un site d'implantation pérenne de nos activités. »

L'Allemagne industrielle est donc sauvée ? Pas si sûr... « Quand Volkswagen prévient qu'il ne fabriquera plus la Golf à Wolfsburg, au coeur de l'empire, ni même en Allemagne, mais au Mexique, cela implique des annonces très douloureuses pour de nombreux sous-traitants domestiques et voisins, pointe Anaïs Voy-Gillis, docteure en géographie et spécialiste des questions industrielles. C'est une décision lourde de conséquences qui déstabilisera [tout l'écosystème jusqu'en France](#), notamment dans la région Grand-Est. »

Dit autrement, les réaffectations de modèles Volkswagen à l'étranger, dans des pays à faible coût de main-d'oeuvre, et les fermetures de lignes de production en Allemagne lessivent le terrain industriel germanique. « À rebours de la France qui, depuis 2017, s'est réindustrialisée, l'Allemagne s'est désindustrialisée sur la même période », appuie Anaïs Voy-Gillis.

### ***Le traumatisme du dieselgate***

À bien y regarder, Volkswagen a quitté l'autoroute du succès et de la réputation glorieuse depuis une petite dizaine d'années. Les premiers cahots sur le chemin datent de 2015, avec [le scandale du diesel](#) et des logiciels trafiqués pour masquer la réalité des émissions polluantes des moteurs diesel. Une vilaine éraflure réputationnelle sur la carrosserie du constructeur - « une faute morale » même, selon un cadre maison. Suivront la tempête liée aux confinements, la pénurie de semi-conducteurs, l'inflation du coût des matériaux et les défis logistiques.

Oliver Blume, en 2022, prend les commandes et martèle dès qu'il le peut : les coûts du constructeur sont « trop élevés » et les marges bénéficiaires de la marque Volkswagen, qui représente un peu plus de la moitié des ventes du groupe automobile, « trop faibles ».

Las ! La situation ne s'est guère améliorée depuis. Volkswagen, aujourd'hui, pâtit du ralentissement mondial des ventes de voitures, de la [concurrence chinoise](#) et du manque de succès de sa gamme de modèles à batterie, qui freine la dynamique de son passage à l'électrique.

« La phase post-Covid n'est pas simple, nous n'observons pas la courbe en U, ou en V, que nous connaissons habituellement en sortie de crise », résume Xavier Chardon, le patron de Volkswagen Group France, fin connaisseur de la situation en Allemagne, pour avoir passé six ans à Wolfsburg. En Chine, un marché essentiel pour Volkswagen, « la crise de l'immobilier a des répercussions sur nos ventes mondiales, enchaîne-t-il. La période d'euphorie d'il y a encore quelques années est terminée. Aujourd'hui, les Chinois qui avaient des hauts revenus font des arbitrages. »

La crise industrielle, devenue crise sociale violente dans l'entreprise, a également pris une dimension politique à l'échelle du pays tout entier. Ce conflit Volkswagen, résolu mais toujours menaçant, tel un feu couvant, se déroule dans le contexte des [élections fédérales allemandes prévues le 23 février 2025](#). Olaf Scholz, le chancelier social-démocrate, qui bataille pour un second mandat malgré son impopularité, a pris fait et cause pour les salariés, estimant que « les mauvaises décisions de la direction ont contribué à la situation ». De l'huile sur le feu en somme, mais pas dans les rouages grippés du constructeur. « Das Auto » cherche encore la solution.

[Cet article est paru dans Le Parisien \(site web\)](#)