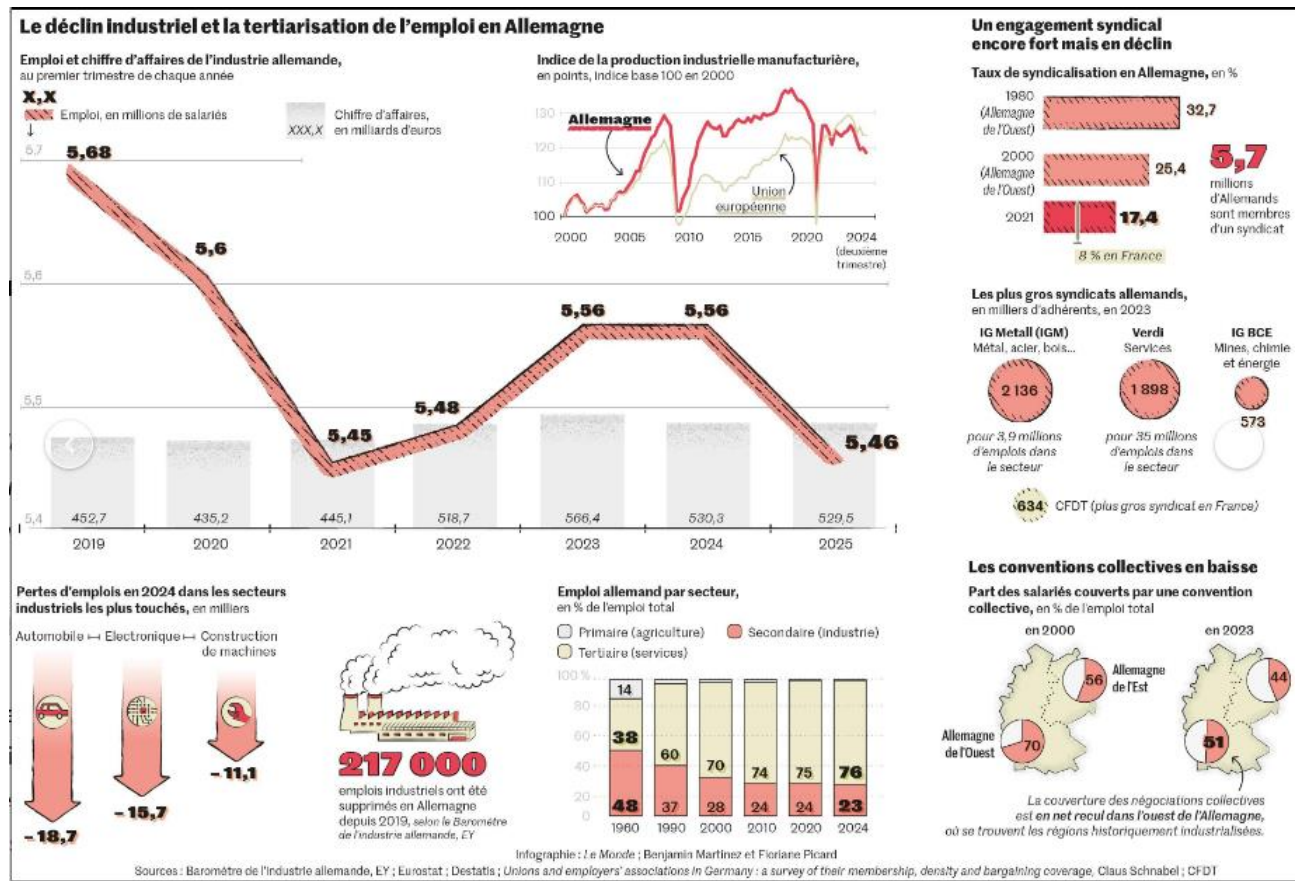


Les syndicats allemands face à la désindustrialisation

di Cécile Boutelet

Le modèle social outre-Rhin, longtemps fondé sur des emplois de production très bien payés et protégés par des syndicats puissants, connaît un bouleversement historique avec la fin du moteur thermique et la concurrence de la Chine



Nous l'appellerons Frank Müller. Ce technicien d'une trentaine d'années travaille dans le saint des saints de l'industrie automobile allemande : l'usine historique de Porsche de Zuffenhausen, à Stuttgart (Bade-Wurtemberg), le lieu d'où proviennent les mythiques 911 au moteur vrombissant. Il a requis un strict anonymat : en principe,

rien ne doit sortir du site qui ne soit validé par le service communication. Difficile, pourtant, de cacher le malaise qui se répand, depuis quelques mois, derrière les murs de Zuffenhausen. *« L'ambiance s'est beaucoup dégradée sur les lignes de montage depuis que la direction a annoncé la suppression de 1 900 emplois. Ils ne vont pas renouveler les contrats à durée déterminée. Cela a fait s'effondrer l'engagement des collègues. Beaucoup sont absents, raconte Frank Müller. C'était le rêve de ma vie de travailler ici. Maintenant, je me demande s'il y a encore des perspectives. Je ne me vois plus rester là très longtemps. »*

On peine à y croire. Les techniciens de Porsche, comme ceux de son voisin Mercedes, ou du géant Volkswagen, forment l'aristocratie du « made in Germany ». Ils sont parmi les mieux payés au monde, avec un prestige jusqu'ici sans égal. En Bade-Wurtemberg, le revenu annuel brut moyen dans l'industrie du métal et de l'électronique est de 76 000 euros. Chez Porsche, un technicien peut gagner jusqu'à 80 000 euros par an grâce aux bonus, souvent équivalents à un mois de salaire.

Bascule vers l'extrême droite

Ces rémunérations incarnent à elles seules l'idéal social allemand, un mythe central de l'identité du pays depuis la seconde guerre mondiale : celle d'emplois de production très bien payés et protégés, répartis sur le territoire, grâce à des produits vendus à forte marge dans le monde entier, fabriqués par des entreprises où un syndicat organise le partage de la valeur ajoutée, défend les emplois et les postes d'apprenti, dans une certaine idée de l'ascension sociale. Ce contre-pouvoir construit sur l'industrie, qui représente un élément majeur du modèle social allemand, peut-il survivre au choc économique en cours ?

Car le « made in Germany » et sa promesse sociale subissent un bouleversement historique, lié au choc de la concurrence chinoise et aux prix élevés de l'énergie. Rien qu'en Bade-Wurtemberg, 21 000 emplois industriels ont été détruits en 2024. En Allemagne, presque 10 000 sont détruits chaque mois. Lors des élections législatives de février, les ouvriers de production ont voté à 38 % pour le parti d'extrême droite Alternative pour l'Allemagne (Alternative für Deutschland, AfD). Même dans le très riche Bade-Wurtemberg, la formation a recueilli 19,8 % des voix, presque autant

qu'au niveau national (20,6 %). Le Parti social-démocrate (SPD), traditionnellement le « parti du travail », est tombé à 16,4 %, résultat le plus faible de son histoire récente. C'est un revers majeur pour les syndicats de l'industrie, IG Metall et IG BCE (mines, chimie, énergie), dont l'une des missions depuis 1945 était précisément d'empêcher le retour du fascisme. C'est au nom de cette lutte qu'ont été adoptées les lois sur la codécision ou « codétermination » (*Mitbestimmung*), en 1951 et en 1976, qui organisent le dialogue social et la « démocratie en entreprise ». Celles-ci accordent aux représentants des travailleurs, rassemblés dans le *Betriebsrat* (« conseil d'entreprise »), la moitié des sièges dans les conseils de surveillance des entreprises de plus de 2 000 salariés. Ce système était vu comme le moyen d'empêcher le retour du capitalisme autoritaire qui avait permis, sous la République de Weimar (1918-1933), l'ascension du nazisme. Il reste aujourd'hui unique au monde et assure aux syndicats une influence économique et sociale sans équivalent, même s'il est souvent accusé d'avoir favorisé le corporatisme et une certaine inertie allemande.

Mais, à Stuttgart comme ailleurs, les signes de fracture entre les travailleurs et leurs représentants se multiplient. Un des plus visibles est le rejet du véhicule électrique, soutenu par IG Metall, mais considéré parmi les ouvriers comme la cause du déclin de leur industrie. Frank Müller est intarissable sur le sujet. « *Chez nous, tout le monde s'énerve contre cette saleté de voiture électrique. Beaucoup accusent Volkswagen de l'avoir imposée brutalement à tout le monde. Leurs voitures se vendent mal* », s'emporte le technicien.

Outre-Rhin, la transition vers le véhicule électrique, justifiée pour des raisons environnementales et pour conquérir le marché chinois, n'a pas tenu ses promesses. Les ventes sont décevantes, et les constructeurs n'ont pas réussi à maintenir leur domination dans le pays. La Chine s'est transformée en concurrent redoutable, capable de concevoir et produire des voitures électriques et des machines-outils très compétitives.

De fierté du pays à pollueurs

Outre les destructions d'emplois, la transition a pour effet social majeur de baisser la valeur symbolique des techniciens spécialistes du moteur thermique, qui passent tout

à coup pour des pollueurs, quand ils étaient la fierté d'un pays. « *Quand tu fabriques un moteur qui coûte à lui seul de 90 000 euros à 100 000 euros avant même qu'il ait des roues ou une carrosserie, c'est une valeur que tu as, c'est évident. Mais combien de temps cela va-t-il encore durer ?* », soupire Frank Müller.

Klaus Dörre, sociologue spécialiste des syndicats et du populisme de droite en milieu ouvrier, met en évidence la charge émotionnelle de la crise actuelle. « *Non seulement ces travailleurs sont perdants de la transformation, mais c'est tout leur style de vie qui est remis en cause* », explique-t-il. Ce monde industriel essentiellement masculin, dépositaire des vieux mythes allemands de la transformation du métal et de la technique, est ébranlé par l'impératif de décarbonation, la concurrence internationale et les bouleversements du numérique.

La querelle sur le moteur électrique n'est pourtant qu'un symptôme d'une transition plus profonde : le déclin de la production outre-Rhin. Selon une étude de l'Institut économique de Munich (Ifo), en mars, l'industrie allemande se trouve dans une transformation fondamentale vers les services. « *L'industrie est en train d'adapter son modèle économique et concentre de plus en plus ses activités dans le pays à la R&D [recherche et développement] et aux services* », souligne Timo Wollmershäuser, économiste à l'Ifo. Cette évolution est particulièrement visible dans l'automobile et la construction de machines, où les capacités de production classiques sont de plus en plus délocalisées à l'étranger.

C'est ce qui explique pourquoi la part de l'industrie dans le produit intérieur brut allemand est restée stable ces cinq dernières années, malgré la baisse de la production en volume. « *Alors que l'indice de production a baissé de 13 % entre 2018 et 2024, la valeur ajoutée globale n'a chuté que de 3 % sur la même période* », poursuit M. Wollmershäuser. Conséquence : la part de techniciens de production, même très qualifiés, se réduit dans l'entreprise. Ils sont mis en concurrence avec les travailleurs d'Europe de l'Est, les ouvriers chinois ou des machines. « *J'ai des copains à l'usine AMG d'Affalterbach [la marque sport de Mercedes, en banlieue de Stuttgart] qui ont dû partir car la production a été délocalisée en Chine. Une usine du*

futur, où presque plus aucun humain ne travaille... Y penser me fait monter les larmes aux yeux », détaille Frank Müller.

Dans ce contexte, les syndicats de l'industrie sont déchirés. Faut-il résister à la tendance ou se résigner à ce qu'une partie de la production soit perdue ? Comment réagir à la montée de l'extrême droite parmi les travailleurs, qui cachent de moins en moins leurs opinions ? En parlant avec Boris Schwürz, délégué IG Metall chez Mahle, un équipementier expert des moteurs thermiques à Stuttgart, on sent le malaise actuel. *« Nous savons qu'il y a des gens qui votent différemment par protestation, parce qu'ils veulent le retour du monde du moteur thermique. Mais on ne peut pas remonter le temps. L'électrique va jouer un rôle dans la mobilité du futur, mais il y a aussi d'autres options, si l'on reste ouvert à la technologie. »* Cette « ouverture technologique », autrement dit les carburants synthétiques ou l'hydrogène, solutions encore trop chères pour une utilisation de masse, est l'argument dominant pour tenter de sauver le moteur thermique... comme emblème de toute l'industrie allemande.

« Les emplois industriels traditionnels subissent une énorme pression, c'est évident. Il ne faut pas se limiter à une lutte défensive permanente. Sinon, le Bade-Wurtemberg pourrait devenir la nouvelle Ruhr », observe Enzo Weber, de l'Institut de recherche sur le travail IAB, en référence à la région charbonnière de l'Ouest qui ne s'est pas remise du déclin de la sidérurgie. *« Dans ce contexte, le rôle des syndicats devrait être de faciliter la requalification des travailleurs vers des spécialités comme l'éolien, l'hydrogène, l'économie circulaire, qui ont une forte composante technique et industrielle. Mais les créations d'entreprises dans l'industrie sont à un niveau historiquement faible. Nous avons besoin de plus de renouveau. »*

IG Metall, premier syndicat d'Europe avec 2,1 millions de membres pour 3,9 millions de travailleurs de l'industrie métal et électronique, reste ultra-dominant dans le débat social outre-Rhin, en raison de sa forte implantation dans les grands groupes-clés du « made in Germany » (Volkswagen, BMW, Mercedes, Bosch, Siemens, ThyssenKrupp). Cette base fait aussi de lui le syndicat le plus riche : grâce aux cotisations équivalentes à 1 % du salaire brut, 642 millions d'euros ont alimenté les

caisses en 2024. Celles-ci permettent, notamment, de soutenir les grèves en cas de conflit.

Le dialogue, un atout majeur

Mais la vague actuelle de licenciements réduit à néant l'effet des nouvelles adhésions qui avaient enrayer le déclin rapide, depuis 1991. A l'époque, le syndicat comptait 2,6 millions de membres. L'âge moyen est de 50 ans et les jeunes sont sous-représentés. Les plus syndiqués sont les travailleurs de la production, les plus attachés aux réseaux de solidarité dans l'entreprise. Dans les services allemands, où les entreprises sont plus petites, les spécialités hétérogènes et les salariés moins syndiqués, aucune formation n'a jamais réussi à se hisser au niveau d'influence et de densité d'organisation d'IG Metall. Verdi, le premier syndicat des services, compte 1,9 million de membres... pour 35 millions de travailleurs du tertiaire.

Conscient du risque de perte d'influence, IG Metall tente, depuis quelques années, d'intégrer les salariés des start-up et de recruter plus d'ingénieurs. Ceux-ci, qui se croyaient protégés, reconnaissent être menacés par la concurrence internationale et la révolution de l'intelligence artificielle. *« Nous avons eu une hausse des adhésions chez IG Metall fin 2024, après l'annonce de la fermeture d'un site Bosch près de Stuttgart, dévolu à la conduite autonome. Les ingénieurs ont senti qu'ils devaient se mobiliser après que le groupe a décidé de renforcer ses effectifs de R&D en Chine, au détriment de Stuttgart »*, témoigne Stefan Bischoff, délégué syndical chez Bosch, lui-même docteur en physique et expert en systèmes d'assistance à la conduite.

Dans ce contexte, Christiane Benner, présidente d'IG Metall depuis fin 2023, a entrepris de redéfinir le rôle du syndicat, en l'élargissant. Si elle prend davantage en compte la nouvelle économie, elle plaide pour un retour aux sources : un renforcement de la « démocratie en entreprise », qu'elle définit non comme un lieu de production, mais comme une institution sociale, où la codécision devrait être davantage ancrée. Le syndicat répète que le dialogue étroit entre salariés et direction, quel que soit le secteur, est un atout majeur pour la résilience des entreprises et de la société dans un environnement mondial incertain.

Signe d'une bascule : au mois de mai, IG Metall s'est éloigné de sa revendication de la semaine de quatre jours pour se concentrer sur des enjeux industriels mondiaux, en soutien du site de production et de la « souveraineté » européenne. Avec IG BCE, IG Metall réclame une politique industrielle active, une obligation de « *contenu local* » pour les groupes étrangers qui veulent vendre en Europe, et la défense des usines. En Allemagne, la lutte des classes prend aussi des allures de combat géopolitique.