

ALLEMAGNE

# L'arrêt des chaînes Opel à Bochum marque la fin des emplois non qualifiés

Arrivée dans la Ruhr pour compenser la fermeture des mines, l'industrie automobile y vit ses derniers moments. Plus de 3 000 emplois directs sont concernés, jusqu'à 45 000 au total. A Bochum et dans les environs, cette décision ne surprend personne.

À BOCHUM, FRANCK BAZIN  
economie@lavoixdunord.fr  
PHOTOS « LA VOIX »

Norbert est seul dans le hall du bâtiment d'IG Metal, le puissant syndicat des métallos. Un immeuble neuf, entre le centre de Bochum et la Jahrhunderthalle, une usine de 1902 devenue lieu culturel. Derrière Norbert, une banderole qui a été déployée le 3 mars lors de la fête de soutien aux gars d'Opel : « Wir bleiben Bochum », « Nous restons Bochum », avec le O remplacé par le logo Opel. Norbert y était : « Nous étions 18 000, c'était écrit dans le journal. J'aurais dit que nous étions plus. J'ai passé 36 ans chez Opel, jusqu'en 2003. » Il a connu les belles heures, celles où ils étaient 20 000 sur les chaînes.



Dans le hall d'IG Metal, Norbert, ancien de chez Opel, se demande ce que l'avenir réserve à la Ruhr.

## Inéluctable

Mais Norbert et ses collègues ont compris, dès la fin des années 1990, que le bon temps était terminé. Plan social après plan social, ils ne sont plus que 3 200. Qui pouvait douter de l'inéluctable fin ? Paul Aschenbrenner, directeur des services de la ville de Bochum, le dit, « la décision prise aujourd'hui n'est pas une surprise ».

Pour M. Aschenbrenner, comme pour le géographe-économiste Rudolf Juchelka (voir ci-dessous), il n'est pas question de nier le drame humain : « Pour la personne qui a commencé chez Opel à 20 ans, qui y travaille depuis 30 ans et pour qui dans 2 ans, c'est terminé, c'est absolument terrible. »

Il n'empêche que la région devra digérer ces 3 200 emplois perdus, alors que le taux de chômage est à

**Bochum devra digérer ces 3 200 emplois perdus, alors que le chômage est à plus de 10 %.**

Bochum de plus de 10 %, souvent autour de 15 % dans les environs. Un problème connu dans un territoire qui vit au rythme des fermetures de mines depuis près de cinq décennies. À la communauté d'agglomération Metropol Ruhr, Rainhard de Witt pointe qu'à chaque fois, ce sont 2 500 à 4 000 mineurs qui restent sur le carreau. Les deux dernières fosses fermeront au plus tard en 2019. Elles emploient encore 8 000 salariés.

C'est pour ces mineurs licenciés qu'Opel était venu avec ses emplois non qualifiés. Après l'arrêt des chaînes, le salut passera obligatoirement par une formation plus poussée (nous y reviendrons).

La fin de la production de Zafira à Bochum aura des conséquences sur l'emploi indirect. On pense aux fournisseurs mais aussi aux commerçants, artisans... que font vivre les salariés de l'automobile. Une grande banderole syndicale sur la façade de l'usine Opel 1 annonce que 45 000 emplois seraient menacés par la fermeture. À la chambre de commerce de Bochum (IHK Mittleres Ruhrgebiet), Rouven Beeck nuance ce total mais sait que des ajustements sont inévitables : « Nous avons un pro-

ducteur de sièges pour l'automobile. Il travaille pour Opel à Bochum et Ford à Cologne. Il sera en surcapacité et aura, de toute façon, intérêt à s'installer à Cologne. »

Toutefois, nuance Paul Aschenbrenner, « ces 3 200 salariés sont un élément de l'économie locale mais nous comptons 123 000 actifs à Bochum pour une population de 370 000 habitants ».

La reconversion du territoire est en route depuis longtemps, basée sur la diversification, la recherche, la formation, le soutien aux PME. La région a eu la bonne idée de ne pas tout miser sur l'automobile dans les années 1960. Mais, comme Norbert, une grande partie de la Ruhr se demande « ce que nous réserve l'avenir ». ■ (à suivre)



Franck BAZIN

## La Ruhr comme ici

Une région enrichie par le charbon et l'acier, qui fait appel à l'automobile lors du repli de ces industries lourdes. Ce pourrait être le Nord - Pas-de-Calais. C'est la Ruhr, notre voisine allemande à trois heures de Lille. Ce territoire a une population supérieure à celle de notre Région : 5,2 millions d'habitants contre 4 millions ici. Mais sa surface est 3 fois moindre, ce qui en fait le plus dense ensemble urbain allemand, un des plus importants d'Europe. Les principales villes sont Essen, Dortmund, Duisburg, Bochum... Dans cette dernière a été construite en 1962 une première usine Opel pour offrir une perspective d'emploi aux mineurs, les fosses fermant. Trois unités de production ont été construites à quelques kilomètres de distance. Le propriétaire de la marque, General Motors (USA), a annoncé en 2012 la fin de la production à Bochum. Initialement programmé en 2014, l'arrêt des chaînes a été reporté à 2016, avec des effectifs réduits. Ne resteront à terme que des postes dans la logistique. La situation évoque ce qui se passe chez nous, de façon atténuée. On compte, de Douai à Maubeuge, 36 000 personnes dans l'automobile. Elles étaient 45 000 en 2007, combien seront-elles dans 5 ans ? La Ruhr est déjà dans la phase post-automobile. Nous verrons comment, aujourd'hui et demain. ■

# Opel lève le pied : la crise n'est pas la seule responsable

Le marché automobile européen est à maturité et la croissance est recherchée sur d'autres continents par les constructeurs. Partout en Europe, la production s'adapte.

Dans le Nord - Pas-de-Calais, la filière a détruit 10 000 emplois en cinq ans. Mais si, à Bochum, Opel réduit ses capacités de production, la crise a ici bon dos.

« Celui qui pensait qu'un jour ça irait mieux, c'est qu'il croyait au père Noël, à Pâques et aux Rois mages », s'emporte le professeur Ru-

dolf Juchelka. Le géographe-économiste à l'université de Duisburg-Essen a un jugement très sévère sur la politique menée par les propriétaires de la marque : « Opel n'est qu'une poupée dans les mains de General Motors ! Alors que les autres marques allemandes ont assuré leur avenir sur les marchés émergents et aux États-Unis, GM a empêché Opel d'exporter aux USA. En plus, Opel a été obligé de produire des modèles peu adaptés au marché européen, dans une logique de groupe multinational. Sans oublier que

GM a concurrencé frontalement Opel en lançant en Europe la gamme Chevrolet », en réalité des voitures coréennes (Daewoo) rebadgées pour l'exportation.

Pour des salariés d'Opel, l'universitaire imagine d'ailleurs un avenir dans l'automobile : « Audi a un projet de centre logistique dans le port de Duisburg. On va y embaucher 500 personnes. À la place des ouvriers de Bochum, j'enverrais vite mon CV. Ce n'est plus de la production mais ça reste dans leur domaine de compétence. » ■ F. B.

