

Allemagne-ville-industrie, PREV

Allemagne: les villes-usines, un phénomène unique en Europe (REPORTAGE) par Lénaïg BREDOUX

WOLFSBURG (Allemagne), 10 juin 2008 (AFP) - Véritable spécialité allemande à l'échelle de l'Europe, les villes-usines, inséparables de grands noms comme Volkswagen ou BASF, résistent contre vents et marées aux bouleversements de l'économie.

De la gare, impossible de manquer les cheminées d'usines en brique rouge, ni le logo en blanc et bleu du premier constructeur automobile européen: bienvenue à Wolfsburg, dans le nord de l'Allemagne, 120.000 habitants et siège de Volkswagen.

Tout, dans la ville, a été conçu pour servir la marque: elle a été créée de toutes pièces au début des années 30 par Adolf Hitler pour accueillir les ateliers de la Coccinelle, la "voiture du peuple" appelée à l'origine "voiture KdF" et imaginée par le régime nazi.

Dans la "Ville de la voiture KdF à Fallersleben", son premier nom, le canal sépare d'un côté les usines, d'une superficie "aussi grande que Monaco", et de l'autre, les logements construits pour les ouvriers, les écoles, les églises, la piscine et le stade de football, toujours propriété de VW.

Sur 90.000 emplois que compte Wolfsburg, la moitié sont encore pour le constructeur. "C'est comme ça. Sans VW, la Basse-Saxe (la région autour de Wolfsburg) n'est rien", explique à l'AFP Michael, 54 ans et électricien. "Mon père, mon grand-père, ma soeur, mon frère ont aussi travaillé chez VW. Là, c'est mon fils qui va commencer".

"VW appartient à Wolfsburg et Wolfsburg à VW. Et cela restera ainsi", confie à l'AFP son maire, Rolf Schnellecke. "Il y a une sorte de symbiose, elles ont besoin l'une de l'autre".

A 450 km plus au sud, au bord du Rhin, plus de 200 usines réparties sur 10 hectares fabriquent environ 7.000 produits chimiques: "Il y a trois centrales thermiques, un gazoduc, deux casernes de pompiers, 105 km de routes et 2.000 km de tuyaux", raconte Hermann Schmid, guide de BASF.

Ludwigshafen accueille depuis sa création il y a près de 150 ans le siège du numéro un mondial de la chimie. Plus de 30.000 personnes y travaillent, pour un total de 164.000 habitants.

De Wolfsburg à Ludwigshafen, de Leverkusen, qui abrite Bayer, à Salzgitter pour l'aciériste du même nom, le territoire allemand est quadrillé par ces villes-industries, créées pour servir les besoins des géants de l'automobile, de la chimie ou de l'acier.

"En Europe, c'est un phénomène unique", affirme Franck Roost, urbaniste à Dortmund (ouest). "Mais on retrouve la même chose aux Etats-Unis ou en Russie. Ce sont les pays où la deuxième vague d'industrialisation a été forte au début du 20e siècle", ajoute-t-il dans un entretien à l'AFP.

Et la mondialisation, bouleversant l'économie, ne semble pas changer la donne: si certaines villes d'Allemagne de l'Est luttent pour survivre, celles de l'Ouest "restent très bien positionnées", selon M. Roost.

Elles ont pourtant subi des vagues de licenciements, avec la disparition de nombreux postes de production délocalisés dans les nouvelles usines d'Europe de l'Est ou d'Asie.

"Avec la crise de l'industrie et les nombreux licenciements dans les années 90, la question de la survie de la ville s'est posée", raconte le maire de Wolfsburg.

La structure des emplois s'est modifiée, en faveur des postes qualifiés et des services. Et la diversification est donc devenue le nouveau mot d'ordre avec notamment la création d'un parc d'attractions dédié à... la voiture.

"Mais elle reste minimale", tempère M. Roost: "Elle a exclusivement lieu à l'intérieur de la branche. Par exemple, à Wolfsburg, il s'agit surtout des services qui appartenaient à VW et qui ont été externalisés". Ajoutant: "C'est malgré tout une chance". Selon lui, seuls ces emplois, à plus haute valeur ajoutée, sont concurrentiels dans le cadre de la mondialisation.

Germany-industry-housing

German cities designed for industry resist global forces

by Lenaig Bredoux

WOLFSBURG, Germany, June 10, 2008 (AFP) - Industrial cities devoted to a single company are a German specialty in Europe and companies like Volkswagen or BASF help their hometowns withstand the wave of globalisation.

Starting at the station, it is hard to miss VW's red brick factory smokestacks and the blue and white logo of the biggest European auto manufacturer.

Welcome to Wolfsburg, northern Germany, home to 120,000 people and the home of VW.

Everything here was designed with the company in mind. It was made from scratch in the 1930s by Adolf Hitler and hosted the assembly line of the first VW Beetle, the "people's car" built by the Nazi regime.

In the "City of the KdF car at Fallersleben," its original name, a canal separates the auto plant, which is "as big as Monaco" according to a company spokesman, from workers' homes, schools, churches, a pool and a soccer stadium, all still owned by VW.

Of a total 90,000 jobs at Wolfsburg, half are provided by the car maker.

"That's just how it is. Without VW, Lower Saxony is nothing," said Michael, a 54 year old electrician and VW employee.

"My father, grandfather, sister and brother also worked at VW. Now my son is going to start."

Wolfsburg Mayor Rolf Schnellecke told AFP: "VW belongs to Wolfsburg and Wolfsburg to VW. And that is how it will stay.

"There is a kind of symbiosis, they need each other."

Four hundred and fifty kilometers (280 miles) to the south, lying along the Rhine, more than 200 factories on 10 hectares (25 acres) churn out around 7,000 chemical products.

"There are three power stations, a gas pipeline, two firehouses, 105 kilometers (65.6 miles) of roads and 2,000 kilometers (1,250 miles) of pipes," said Hermann Schmid, a BASF guide.

Ludwigshafen has been home since its founding almost 150 years ago to the headquarters of the biggest chemical firm in the world. More than 30,000 of its 164,000 residents work at BASF.

From Wolfsburg to Ludwigshafen, from Leverkusen, the home of Bayer, to Salzgitter, and the eponymous steel group, the German territory is dotted with industrial cities, created to fill the needs of auto, chemical and steel giants.

"In Europe it is a unique situation," said Franck Roost, an urban planner in Dortmund.

"But you find the same thing in the United States or Russia. They are other countries where the second wave of industrialisation was strong at the start of the 20th century," he told AFP.

Globalisation, which has shaken up many cities and sectors, does not appear to have changed much here.

While some eastern German towns are fighting for survival, those in the west "remain very well positioned," Roost said.

They have weathered waves of layoffs, with production posts transferred to eastern Europe or Asia.

"With the industrial crisis and massive layoffs in the early 1990s, the question of the city's survival was raised," said the mayor of Wolfsburg.

Employment structures were modified to the benefit of qualified positions and services.

Diversification is a key word with the creation here of an amusement park devoted ... to cars.

But "that remains an exception," Roost said.

"It occurred almost exclusively within the branch.

"For example in Wolfsburg, it was mainly services which belonged to VW and which were outsourced."

As the urban planner noted: "It's a good thing, despite everything."

Only German jobs with high added value can compete with those abroad, he said.