

DOSSIER**Deutsche Automobilindustrie in der Krise: Der Fall VW****ALLEMAND SUJET ELvi LV1/LV2 - 4 heures**

Contenu du dossier thématique : 2 articles en allemand et un article en français + 2 documents iconographiques.

1. Compréhension : Résumé analytique comparatif des documents 1 et 2– 300 mots/250 mots (+ ou – 10 %)

Le candidat pose une question dans l'introduction et y répond en allemand en faisant un plan en deux ou trois parties puis une conclusion, en identifiant et en comparant les informations pertinentes dans les documents 1 et 2 du dossier (les autres documents lui servant le cas échéant à mieux comprendre les documents 1 et 2), sans commentaire personnel, ni paraphrase.

Inwiefern steckt Automobilriebe VW in der Krise?

2. Expression personnelle : Essai argumenté - 500 mots/350 mots (+ ou – 10 %)

Le candidat répond en allemand à la question posée dans la forme demandée, en réagissant au contenu du dossier (surtout documents 3, 4 et 5, éventuellement doc 1 et 2 si cela ne constitue pas une redite par rapport à la question 1), sans paraphraser celui-ci, et en développant son opinion personnelle. Le candidat doit illustrer son argumentation avec des exemples culturels, civilisationnels et/ou historiques du monde germanophone.

Wie solide ist die deutsche Wirtschaft?

3. Traduction du français en allemand (Thème)

Traduction en 150 mots (+ ou – 10 %) d'un extrait du texte en français (document 1). Le candidat traduit uniquement la partie du texte indiquée.

Traduire en allemand les segments en gras du document 1 depuis « Le groupe a annoncé » jusqu'à « laisse penser qu'il y en aura » LV2 / jusqu'à « bien plus que des fermetures d'usine » LV1

TEXT 1**Krise bei Volkswagen: VW-Chef hält an Schließung von Fabriken fest**

Volkswagen gibt im Tarifkonflikt nicht nach: Der Konzern wird nicht von seinen Plänen abrücken, Werke in Deutschland zu schließen, erklärte VW-Markenchef Schäfer. Auch Kündigungen könnte es geben, sagte der Manager.

Tagesschau.de Stand: 23.11.2024 10:19 Uhr

Trotz des Widerstands seiner Beschäftigten hält Volkswagen an seinen Plänen fest, Werke in Deutschland zu schließen. "Wir müssen unsere Kapazitäten verringern und an die neuen Realitäten anpassen", sagte VW-Markenchef Thomas Schäfer der Zeitung Welt am Sonntag. Komponentenstandorte und die Fahrzeugwerke

gehörten dazu. Auf die Frage, ob VW auf eine Werkschließung verzichten könne, sagte Schäfer: "Wir sehen das aktuell nicht."

Schäfer: Bisherige Instrumente reichen nicht

Auch die angedrohten Kündigungen wollte Schäfer nicht ausschließen. Der Stellenabbau "über die demografische Kurve und mit den bisherigen Instrumenten wie Altersteilzeit und Aufhebungsangeboten wird nicht reichen", sagte er. Das würde zu lange dauern. Bei der Neuaufstellung der Marke denke er an einen Zeitraum von drei oder vier Jahren.

Der Forderung der IG Metall nach Gehaltskürzungen im Management stimmte Schäfer zu. "Wenn es eine Vereinbarung in den Tarifverhandlungen gibt, dann gehört es für mich dazu, dass Vorstand und Management einen Beitrag leisten", sagte er. Bereits seit Januar sei das Fixgehalt des Vorstands um fünf Prozent reduziert. Das Management verzichte außerdem auf einen Inflationsausgleich von 1.000 Euro und 3,5 Prozent Gehaltserhöhung.

7.000 Beschäftigte protestierten in Wolfsburg

Am Donnerstagvormittag hatte in Wolfsburg die dritte Runde der Tarifverhandlungen begonnen. Begleitet wurden die Gespräche von einer Kundgebung der Beschäftigten. Rund 7.000 VW-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter aus Niedersachsen, Hessen und Sachsen waren dem Aufruf gefolgt, teilte der VW-Betriebsrat dem *NDR* mit.

"Das ist nur ein Vorgeschmack auf das, was ab Dezember passiert, wenn das Unternehmen unsere konkreten Lösungsvorschläge nicht ernst nimmt", kündigte VW-Betriebsratschefin Daniela Cavallo dort an. Tatsächlich sprach sich die Tarifkommission der IG Metall kurz danach einstimmig für Warnstreiks ab Dezember aus.

IG Metall: Werden VW unter Druck setzen

Die Arbeitnehmervertreter bei VW hatten vor der Fortsetzung der Tarifgespräche einen Gehaltsverzicht von Belegschaft und Vorstand vorgeschlagen und im Gegenzug Garantien für Beschäftigung und Standorte gefordert. Das Unternehmen könne so bis zu 1,5 Milliarden Euro sparen, hatten die IG-Metall und der VW-Betriebsrat am Mittwoch erklärt.

Nach der ergebnislosen Tarifrunde am Donnerstag drohe nun ein Arbeitskampf, "den das Land in seiner Intensität lange nicht mehr gesehen haben könnte", sagte IG-Metall-Verhandlungsführer Thorsten Gröger. Man werde VW unter Druck setzen. Wie lange und hart der Konflikt geführt werden müsse, habe das Unternehmen am Verhandlungstisch in der Hand, hieß es weiter.

TEXT 2

Das nehmen sie hier persönlich

In Zwickau produziert Volkswagen nur E-Autos, ein Vorzeigewerk. Doch vor der nächsten Verhandlungsrunde in Wolfsburg bangt nun die ganze Region – Vorwürfe werden laut.

Eine Reportage von Fabian Franke, Zwickau , Zeit online, 20. November 2024

Volkswagen hat ein Sparprogramm von historischem Ausmaß angekündigt. Die seit 1994 geltende Beschäftigungssicherung könnte im Sommer 2025 auslaufen, nach Aussagen des Betriebsrates könnte Volkswagen bis zu 30.000 Stellen streichen und ziehe sogar in Erwägung, Werke in Deutschland zu schließen. "Kein Werk ist sicher!", sagt Betriebsratschefin Daniela Cavallo. Der VW-Vorstand hat sich öffentlich noch nicht zu Details geäußert. Aber gespart werden müsse in jedem Fall, sagt die Konzernleitung – zu hoch seien die Kosten, zu gering die Verkaufszahlen. Diesen Donnerstag findet die dritte Verhandlungsrunde in Wolfsburg statt.

Der Sparkurs bei Volkswagen ist Sinnbild für die Krise der deutschen Wirtschaft. Das Land schleppt sich quartalsweise von Stagnation zu Stagnation. Vor allem die Autoindustrie leidet – die Branche, auf der das deutsche Selbstverständnis jahrzehntelang fußte. Und ja, auch das Selbstbewusstsein. Deutschland, die Autonation. Volkswagen, das Auto.

Was es für die Angestellten und die Stadt bedeutet, wenn so ein Konzern ins Straucheln gerät, könnte man in Emden ablesen, in Osnabrück, oder, klar, in Wolfsburg – der Stadt, die nur wegen VW existiert.

Oder eben in Zwickau. 2018 hat VW das gesamte Werk auf E-Autos umgestellt – als erstes Werk überhaupt. Seither werden hier der ID.3 bis ID.5 zusammengesetzt, der Cupra Born, die Audi-Modelle Q4 e-tron und Sportback e-tron. Zukunftssicher, könnte man meinen. Doch sicher ist sich nun auch hier keiner mehr.

Schichten reduziert im Vorzeigewerk

Auf keinen Fall Zwickau! Ronny Zehe sagt das nicht so, aber aus jedem seiner Sätze kann man es raus hören. Zehe, äußerlich Typ Türsteher, führt an einer Reihe von Karosserien entlang, die auf einem Band dahinschweben, an beiden Seiten arbeiten Roboter und Menschen dicht nebeneinander, autonome Transportwagen manövrieren zwischen den Stationen umher.

Zehe ist Montageleiter in der Fahrzeugfertigung und hat die Halle nach dem Umstieg auf Elektroautos mit aufgebaut. "Wir konnten hier bei null anfangen", sagt Zehe. Das bedeutete: viel Freiheit, die Prozesse zu optimieren. Aber auch: viel Improvisation. Denn ein Vorbild für eine rein elektrische Produktion gab es noch nicht bei VW, vieles wurde erstmals in Zwickau getestet, täglich sei es darum gegangen, neue Probleme zu lösen, erzählt Zehe. "Man hat der Mannschaft hier viel zugemutet."

Heute laufe der Takt fast störungsfrei, 90 Sekunden pro Arbeitsschritt. Die Roboter erkennen, ob gerade die Karosserie eines Volkswagen ID.5 oder Cupra Born durch die Decke aufs Band geschwebt ist, welche Sonderausstattung der Kunde bestellt hat, ob es ein Linkslenker oder Rechtslenker werden soll – und setzen die richtige Schraube an die richtige Stelle. "Wir haben hier einen Automatisierungsgrad von 33 Prozent", sagt Zehe. "Das ist einmalig bei Volkswagen." Und mittlerweile Vorbild für andere Werke, in denen E-Autos gefertigt werden.

Doch es gibt ein Problem: E-Autos werden gerade kaum nachgefragt. Nach Angaben von Volkswagen ist der europäische Markt dieses Jahr um rund zwei Millionen Autos eingebrochen. Bei einem Marktanteil von etwa 25 Prozent fehlen dem Konzern damit eine halbe Million Autos.

Deshalb fahren sie die Produktion in Zwickau seit Sommer auf zwei statt auf drei Schichten. Statt 1.500 Autos täglich laufen nur noch rund 1.000 vom Band. Könnten es bald noch weniger werden? Die Unsicherheit über die Sparpläne hat nun auch dieses Werk ergriffen.

"Unser Standort hat geliefert, es gibt keinen Weg zurück"

"Volkswagen ist ein Großteil meines Lebens", sagt Mike Schenker, der in der Endmontage die sogenannte Hochzeit überwacht – wenn Fahrwerk und Karosserie zusammenkommen. Schenker, groß, gegerbtes Gesicht und schneidig in VW-Montur, steht in einem Raum, der eingerichtet ist wie ein Wohnzimmer aus dem frühen 19. Jahrhundert: Öllampen, gold gerahmte Schwarz-Weiß-Bilder an der Wand, es kommt sogar Pferdegetrappel aus versteckten Lautsprechern. Eines der Fotos zeigt ein fahrradähnliches Gefährt von 1837: das erste Elektroauto.

Schenker befindet sich in einem Escape-Room, den Volkswagen Sachsen eigens für die Umstellung auf die Elektrolinie im Zwickauer Werk eingerichtet hat. Eigentlich hat der Escape-Room sogar drei Räume: Von der Vergangenheit über die Gegenwart bis in die Zukunft haben sich über 4.000 Angestellte in den vergangenen Jahren hier herausrätseln müssen. Bandarbeiter wie Manager, bunt zusammengewürfelt. Ein Versuch, die Belegschaft auf den Umstieg zur Elektromobilität einzustimmen, "das Denken außerhalb der Komfortzone zu üben", wie es ein Pressesprecher sagt.

Auch Mike Schenker hat sich damals durch den Escape-Room gerätselt. Jetzt scheint er davon etwas unbeeindruckter als der Pressesprecher. Schenker war schon Lehrling in der VEB Sachsenring, hat Trabis zusammengebaut, bevor er im Frühjahr 1992 zu VW kam. Als das Werk auf Elektroautos umgestellt wurde, sei er skeptisch gewesen. Wird das E-Auto wirklich ein Erfolg? Ist das der richtige Weg? Das hätten sich viele gefragt. Aber dann habe er sich voll dahintergeklemt, wie die ganze "Mannschaft", so nennen sie sich hier. "Unser Standort hat geliefert", sagt Schenker. "Es gibt keinen Weg zurück."

TEXT 3

Automobile : Volkswagen s'enfonce dans la crise

Volkswagen a publié ce mercredi les résultats de son troisième trimestre. Ils se révèlent plombés par des coûts élevés et la baisse des ventes en Chine. Et illustrent l'ampleur de la crise dans laquelle se trouve le géant allemand.

La Tribune, le mercredi 30 octobre 2024

Sans grande surprise, les résultats trimestriels du groupe Volkswagen sont mauvais. Le premier groupe automobile européen a dégagé un bénéfice net de 1,58 milliard d'euros au troisième trimestre de cette année. Une réelle contre-performance puisqu'en recul de -63,7% comparé à la même période il y a un an.

Quant à son Ebitda (bénéfice avant intérêts, impôts, dépréciations et amortissements), un indicateur clé de rentabilité, il affiche lui aussi une baisse à deux chiffres sur un an. Il a dégringolé de -59,4% pour atteindre 2,36 milliards d'euros. Le bénéfice d'exploitation subit, lui aussi, une forte chute (-42% à près de 2,9 milliards d'euros).

Raisons multiples

Ces baisses du bénéfice s'expliquent tout d'abord par un recul de 7% des ventes de voitures en volume. La croissance en Amérique du Nord (+6,4%) n'a pas réussi à compenser la baisse marquée de 15% des ventes en Chine. Or ce marché est clé pour le groupe puisqu'il y réalise un tiers de ses ventes. Mais les difficultés économiques de la première puissance asiatique freinent la demande sur un marché où la concurrence est de plus en plus rude.

De plus, le groupe a subi l'impact de « *charges de restructurations* » à hauteur de 2,2 milliards d'euros sur les neuf premiers mois de l'année, indique le communiqué. Ainsi que la hausse des coûts fixes et « *des coûts de lancement de nouveaux produits* ».

Dans ce contexte, la marge opérationnelle du groupe a chuté à seulement 5,4% en moyenne sur les neuf premiers mois de l'année, contre 6,9% au cours de la même période en 2023. En cause : d'une part, les ventes de ses voitures de sport Porsche et Audi, les plus rentables, ont fondu. Dans le même temps, la rentabilité de la marque VW, avec ses prix moins élevés, est en berne, à seulement 2% sur neuf mois.

Une importante restructuration envisagée...

Pour le directeur financier du groupe, ces résultats « *reflètent un environnement de marché difficile et soulignent l'importance de mettre en œuvre nos programmes de performance à l'échelle du groupe* », a déclaré Arno Antlitz, dans un communiqué.

« *Il est urgent de réduire considérablement les coûts et de réaliser des gains d'efficacité* », a-t-il ajouté.

[Le groupe a annoncé en septembre préparer un plan d'économies sans précédent. Cette restructuration pourrait inclure la fermeture de trois usines en Allemagne, a indiqué lundi la présidente de son comité d'entreprise, Daniela Cavallo. Ce serait alors une première dans l'histoire du constructeur : jamais il n'a pris une telle décision sur le sol allemand depuis sa création en 1937. Et la dernière usine fermée, aux États-Unis, remonte à 1988.

Dans le même temps, des dizaines de milliers de suppressions d'emplois sont envisagées en Allemagne. C'est sa marque VW, qui en compte aujourd'hui 120.000, qui est visée par les mesures d'économies car la moins rentable parmi son portefeuille. Le groupe n'a pas encore dévoilé les contours du plan social, mais a résilié en septembre l'accord sur la garantie de l'emploi. Ce qui a ouvert la voie à de possibles licenciements à partir du 30 juin 2025 et laisse à penser qu'il y en aura. [LV2](#)

« Nous ne sommes pas assez productifs sur les sites allemands et les coûts d'usine sont actuellement supérieurs de 25 à 50% à ce que nous avons prévu », a indiqué lundi la direction de Volkswagen.

Selon le quotidien Handelsblatt, citant des documents internes, la seule mesure de réduction de 10% des salaires des employés, permettrait au constructeur d'économiser près de 800 millions d'euros par an, bien plus que des fermetures d'usines. [LV1](#)

...dans un climat tendu avec les salariés

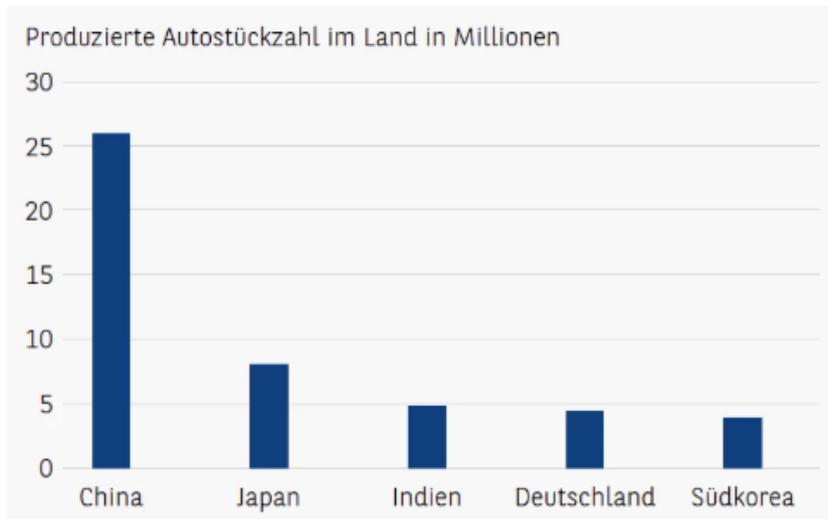
Le groupe entend au total économiser 4 milliards d'euros, selon le quotidien économique Handelsblatt. Pour cela, en plus des fermetures d'usines et des suppressions de postes, d'autres mesures seraient appliquées. À savoir une baisse de 10% de tous les salaires, ainsi que des gels en 2025 et 2026. Au total, cela reviendrait à une baisse de 18% des émoluments des ouvriers des chaînes au cours des deux prochaines années, d'après le comité d'entreprise. Dans le viseur aussi du groupe, le plafonnement des primes et des bonus liés aux anniversaires d'ancienneté pour les cadres.

« Nous devons nous assurer que le compromis trouvé sera significatif pour que VW puisse atteindre sa marge de 6,5% (...) et puisse être capable d'investir dans des projets futurs pour elle-même sans dépendre du groupe », a encore justifié Arno Antlitz.

Mais pour parvenir à mettre ce plan en place, la direction de Volkswagen va devoir se confronter à son comité d'entreprise, vent debout. Car celui-ci dispose d'un pouvoir de cogestion sur la stratégie de l'entreprise, ce qui empêche le groupe de faire ce qu'il veut. Les pouvoirs publics allemands, via l'État régional de Basse-Saxe où le groupe a son siège, sont aussi actionnaires et auront donc leur mot à dire. Une structure de gouvernance complexe qui explique d'ailleurs en partie les difficultés du géant allemand.

Du côté des salariés, les syndicats se sont engagés à combattre les plans du groupe. IG Metall, le puissant syndicat allemand des métallurgistes, en tête. Ils ont menacé de grèves après la période de dialogue social obligatoire, soit à partir de décembre. La prochaine réunion officielle entre les deux parties est d'ailleurs justement prévue ce mercredi 30 octobre.

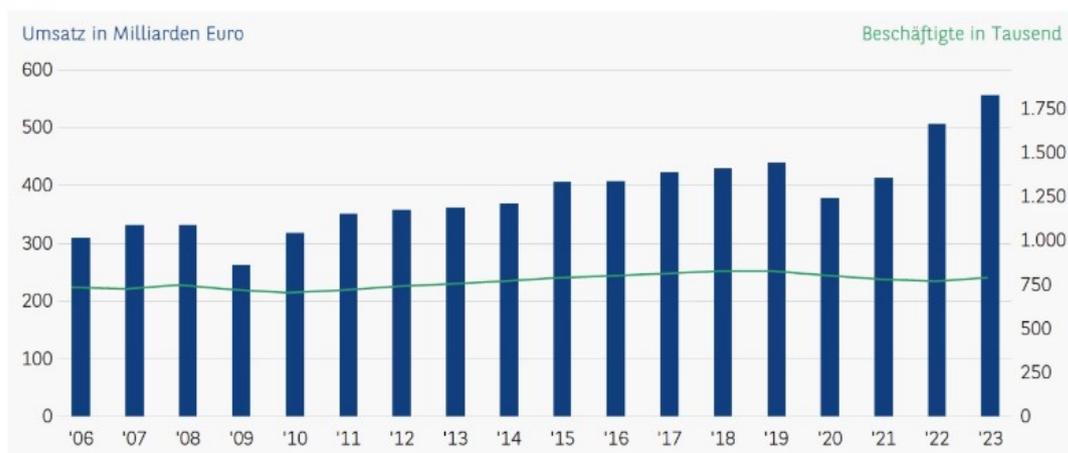
DIE GRÖSSTEN „AUTONATIONEN“



Quelle: Internationale Automobilherstellervereinigung (OICA); Stand: Juni 2024

Dokument 4

UMSATZ UND BESCHÄFTIGUNG IN DER DEUTSCHEN AUTOMOBILINDUSTRIE (HERSTELLER UND ZULIEFERER)



Quelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz; Stand: Juni 2024

Dokument 5