



## **Quel est vraiment le potentiel de changement, de progrès et de développement économique de la Grande Région et comment le mettre en valeur ?**

Pour répondre à cette question un débat s'est tenu à Sarrebruck le 26 mars 2025. Une initiative organisée par le réseau WIN l'Union Stiftung et l'IGR dans les locaux de l'Union Stiftung. Au centre des débats :

**Cornelia Hoffmann-Bethscheider**, Présidente du Sparkassenverband Saar qui a évoqué l'engagement du Groupe en France et dans la Grande Région.

**Armin Gehl**, directeur du cluster Autoregion A.V., seul cluster sectoriel de la Grande Région (Autoregion A.V., qui est intervenu sur l'avenir de l'automobile.

La rencontre a réuni une cinquantaine de personnes, venues d'Allemagne et de France.

**L'Union Stiftung** a pour mission de promouvoir la culture démocratique et civique, l'entente internationale, plus particulièrement la construction européenne.

La fondation organise des conférences, débats publics et congrès afin de permettre aux citoyens de s'informer sur l'actualité politique, économique et

sociale. <https://www.unionstiftung.de/>

**Win-Dein Wirtschaftsnetzwerk Saar** est le plus grand réseau économique de la Sarre. Il compte plus de 400 membres issus des secteurs et domaines les plus divers. Parmi eux, des particuliers, des petites, moyennes et grandes entreprises, ainsi que des start-ups, des collectivités, des associations et des organisations à but non lucratif.

Il a en charge la promotion des relations entre les entrepreneurs dans un réseau à l'échelle de la Sarre et de la Grande Région. <https://win.saarland/home/>

**Cornelia Hoffmann-Bethscheider**, Présidente du Sparkassenverband Saar - qui représente les intérêts des six caisses d'épargne sarroises - , a présenté les activités des Sparkassen en Sarre, et notamment le rôle qu'elles jouent dans les **relations franco-allemandes**.

### **La Sparkasse en Sarre est un acteur important au service des frontaliers**

- La Grande Région compte plus de **230 000 frontaliers**. Beaucoup d'entre eux sont clients de la Sparkasse via des comptes, crédits, ou produits d'assurance vieillesse.
- La Sparkasse apporte son soutien financier à des projets transfrontaliers, comme le lycée germano-luxembourgeois de Schengen, ou avec des écoles en France (Projet « Helfen macht Schule »).
- Elle accompagne financièrement les PME, les start-ups, en Allemagne, en France et au Luxembourg.

### **Un accompagnement des PME dans la Grande Région via la SaarLB**

La **SaarLB, deutsch-französische Bank**, est un partenaire très important de la Sparkasse.

**Cornelia Hoffmann-Bethscheider** a souligné l'importance des **relations franco-allemandes** dans l'activité de la banque.

- La SaarLB accompagne financièrement ses clients - petites et moyennes entreprises, communes – en Allemagne et en France. L'activité transfrontalière représente une grande part de son activité, soit **40 %**.
- Elle est en réseau avec le **Pôle franco-allemand**, créé à l'initiative de la SaarLB.
- Elle est active dans le domaine de la **transformation énergétique** (énergies renouvelables, mobilité verte)
- Elle soutient, en lien avec la France, les projets immobiliers, par le biais de la **Landesbau Saar**.

La Sparkasse Saarland est également présente à l'international (Afrique de l'Ouest, France Outre-mer, Etats des Caraïbes), par le biais de la **S-International Saar-Pfalz**.

**Cornelia Hoffmann-Bethscheider** a souligné que les coopérations transfrontalières doivent être renforcées et qu'elles sont encore plus dures à maintenir en temps de crise.

---

**Armin Gehl**, directeur du cluster Autoregion e.V. en Sarre, a répondu à la question :  
**Quel avenir pour l'industrie automobile en Sarre ?**

Gehl estime l'industrie automobile en Sarre et en Allemagne se trouve dans une situation de **crise dans un contexte de transformation** de ce secteur, et de forte concurrence mondiale.

Le cluster Grande Région Autoregion rencontre des difficultés à réunir les entreprises françaises et allemandes.

### **L'industrie automobile allemande confrontée à un tournant depuis 2015**

- L'industrie automobile dans la Grande Région (Sarre, Rhénanie-Palatinat, Grand Est, Luxembourg) représente 680 entreprises et 220 000 collaborateurs
- Cette industrie fait face à des changements **à partir de 2015** :
  - Scandale du diesel,
  - Forte politique de développement de la **voiture électrique** notamment au sein de Volkswagen, tournant impulsé par Angela Merkel.
  - Investissements dans la **voiture autonome**, et le système « **Car to car communication** »
  - Changement de comportement des jeunes, qui ne souhaitent plus acheter de véhicule, et s'orientent notamment vers **l'auto partage**.

La nécessité de transformation de l'industrie automobile allemande s'effectue dans un contexte de forte concurrence. La Chine représente un concurrent sur le marché de la voiture électrique en produisant des véhicules moins chers.

**L'Allemagne reste, par rapport à la France, un gros producteur de voitures en 2024 : 4,1 millions de voitures en 2024 contre 0,9 million en France. Les usines historiques sont néanmoins en difficulté, notamment en Sarre.**

- Le site de production de **Ford** à Sarrelouis, gros employeur en Sarre avec de nombreux frontaliers, est promis à la fermeture. Le groupe américain Ford a décidé de convertir entièrement sa production à l'EMobilité à partir de 2035. Ford a attribué le marché au site de Valence en juin 2022, pour des raisons de coût. Le site de Valence est également promis à la fermeture, pour être remplacé par celui de Casablanca.
- L'équipementier **ZF à Sarrebruck** (système de transmission et de châssis) est également concerné par la faible demande de voitures électriques en Allemagne et la pression des coûts. Le site, qui emploie 10.000 personnes dont 2.500 frontaliers, a annoncé la suppression de **1.800 emplois** d'ici fin 2025. Dans le contexte d'un énorme effondrement des commandes, jusqu'à **4.500 postes** pourraient même être supprimés d'ici 2028 et menacer la pérennité du site.

## Quelle perspective pour l'industrie automobile en Sarre ?

**Armin Gehl** explique qu'il n'y a pas de perspective d'ouverture d'usine automobile en Allemagne, et notamment en Sarre.

La faible demande pour les voitures électriques remet en question les projets **d'usines de batteries**.

Un projet d'usine de réhabilitation de batteries est en discussion.

Un partenariat est indispensable avec la Chine. Actuellement, 315 usines allemandes sont installées en Chine.

Face à la dépendance vis-à-vis de la Chine et la concurrence des Etats Unis, l'Europe doit être unie (il ne faut pas dire « America first ! » mais « Europe united ! »).

**Le rôle du cluster Autoregion e.V. est très important pour réunir et faire travailler ensemble les clusters existant dans la Grande Région.**

