

Document

General Motors ou la fin d'une certaine Amérique (01.06)

AP – 31.05

Pendant des générations, General Motors a nourri l'histoire d'amour de l'Amérique avec l'automobile, construisant des voitures qui exprimaient le statut social de leur propriétaire et la puissance industrielle des Etats-Unis. Mais après avoir survécu aux guerres, à la concurrence internationale et à la Crise de 1929, le géant centenaire roule vers la faillite.

L'entreprise qui accompagna le passage du cheval à la Chevrolet et la Cadillac devrait se placer lundi sous la protection de la loi contre les faillites afin de procéder à une vaste restructuration d'où doit émerger un groupe allégé d'une bonne partie de sa dette et de ses salariés, et détenu à près de 75% par le contribuable américain. GM ne sera plus qu'une fraction de ce qui fut le premier constructeur automobile du monde.

"On emploie le mot de symbole à tort et à travers ces temps-ci mais General Motors mérite vraiment cette appellation", estime Robert Thompson, professeur de culture populaire américaine à l'université de Syracuse. "General Motors est devenue par bien des aspects une métaphore de l'ère industrielle des Etats-Unis." "Ce qui est bon pour General Motors est bon pour l'Amérique", aurait dit le PDG du groupe en 1955, Charlie Wilson.

William Durant a donné le départ le 16 septembre 1908 en fondant General Motors à Flint, dans le Michigan (nord-est), avec la seule marque Buick, avant d'en absorber une poignée d'autres en trois ans: Oldsmobile, Cadillac, GMC, Chevrolet et ce qui est aujourd'hui Pontiac, et encore un bon nombre au fil des années: Saturn, Hummer, Opel, Saab...

GM a introduit la transmission entièrement automatique, équipé la Chevrolet du premier moteur V8, doté la Cadillac des ailerons arrière et présenté en 1953 la très sportive Corvette. Ses ingénieurs ont même participé à la mise au point du premier coeur artificiel (le Dadrill-GMR). On chante l'Oldsmobile ("In My Merry Oldsmobile"), Burt Reynolds se lance dans une course-poursuite au volant de sa Pontiac Firebird Trans Am dans "Smokey and the Bandit" ("Cours après moi, Shériff", 1977), tandis que David Hasselhoff combat le crime avec Kitt, une Pontiac Firebird Trans Am modèle 1982, dans la série "Knight Rider" ("K2000").

GM a vendu du rêve à tous les âges. Pour bien des Américains, la première Cadillac était le signe extérieur du succès. "On pouvait souvent évaluer votre style de vie et votre réussite d'après le genre de voiture GM que vous conduisiez à un moment donné", explique Robert Thompson. "La Cadillac incarnait le luxe, cela signifiait que vous aviez réalisé le Rêve américain."

Pour l'informaticien Tim Barnes, 55 ans, la Corvette, la voiture qui l'a séduit à 15 ans, incarne toujours ce Rêve américain. Sortie de l'usine Chevrolet de Flint en 1953, la Corvette est entrée dans la légende. "C'était l'essence même de la voiture sportive", se souvient M. Barnes, qui a acquis sa première Corvette, une décapotable, en 1967. "Je me souviens encore de l'immatriculation et si j'en trouvais une aujourd'hui, je l'achèterais!". Il a rencontré sa première épouse en travaillant sur des Corvette avec un ami, a ramené son premier fils de l'hôpital en Corvette, et espère bien avoir une Corvette dans son garage quand il mourra.

En 1979, GM employait encore 618.000 personnes: plus que n'importe quelle autre entreprise du pays.

Ce qui n'empêchait pas les critiques de monter: les voitures GM tombaient en panne, elles rouillaient, et pendant ce temps les Japonais introduisaient des Honda et Toyota qui semblaient inusables et ne nécessiter aucune réparation.

GM et les autres géants installés à Detroit commencèrent à se recentrer sur les camions et les voitures tout-terrain (ou 4x4) dont la vente dégageait des bénéfices suffisamment élevés pour couvrir les dépenses logiquement croissantes de retraite et de couverture santé des salariés. A la fin des années 1990,

l'économie est florissante et GM écoule plus de camions et 4x4 que jamais, enregistrant des bénéfiques records de 6,7 milliards de dollars en 1997.

Mais les enfants du baby-boom vieillissent, et avec eux GM, faute de petites voitures d'entrée de gamme susceptibles d'attirer les jeunes. Malgré de grandes campagnes publicitaires de rajeunissement, en 2008, l'acheteur moyen d'une Buick familiale avait 66 ans.

C'est une General Motors trop lourde au blason terni qui est entrée dans le XXIe siècle, avec trop de salariés, d'usines, de marques et de modèles. Comme sa rivale Chrysler, déjà en cours de restructuration devant le tribunal des faillites, GM perd des milliards de dollars même pendant les années où les Américains achètent plus de 16 millions de véhicules.

Avec l'augmentation du prix de l'essence, GM a tenté de produire des voitures plus économes, mais un peu tard. Avec la récession générale, les ventes d'automobiles aux Etats-Unis ont chuté de près de moitié. GM et Chrysler se sont effondrées sous leur propre poids. L'entreprise fondée par Billy Durant ne comptait plus que 88.000 salariés aux Etats-Unis l'an dernier, et ce nombre devrait encore diminuer avec la restructuration.

Herb Chambers, concessionnaire en Nouvelle-Angleterre depuis 25 ans, y voit la conséquence directe de la stratégie du géant de Detroit, qui a sous-estimé les petites Japonaises à leurs débuts sur le marché américain dans les années 1970 et 80. La part de marché de GM est tombée de plus de 50% en 1962 à 19% aujourd'hui. "Les coûts ont explosé, la technologie était en retard et la qualité n'était pas au rendez-vous", analyse ce professionnel.

Beaucoup se demandent maintenant si le dépôt de bilan de GM va risquer de saper encore ses ventes. On peut seulement constater que ce n'est pas le cas pour Chrysler jusqu'ici. Et Herb Chambers ne fait pas encore une croix sur General Motors: les constructeurs de Detroit ont par le passé prouvé leur faculté à surmonter leurs périodes les plus noires.