

Les soins psychiatriques se dégradent en France

Santé publique Faute de traitements appropriés, trop de malades mentaux se retrouvent en prison

C'est la France du début du XXI^e siècle, et cela ressemble à l'Amérique du tout début des années 1980. Les coupes budgétaires décidées par l'administration du président Ronald Reagan avaient forcé nombre d'établissements psychiatriques à renvoyer à la rue certains de leurs patients. Il n'était pas rare alors, à Washington, de croiser parmi les SDF quelques malheureux relevant de l'hospitalisation pour troubles mentaux. Il n'était pas rare, non plus, que, sous l'effet d'une crise, ils commettent quelque agression – et se retrouvent en prison.

La presse, les médecins, les démocrates au Congrès menèrent campagne contre ce qui était perçu aux Etats-Unis comme une régression terrible dans l'approche de la pathologie mentale : un refus de la prendre pour ce qu'elle est – une maladie à soigner en des lieux et avec des traitements spécifiques – qui laissait place à la seule volonté de marginaliser par la prison des gens potentiellement dangereux pour la société.

Un quart de siècle plus tard, c'est ce qui se passe en France. Hôpital psychiatrique-trottoir-prison : ce parcours-là se banalise pour nombre de malades. Faute d'investissement public sérieux dans l'hôpital psychiatrique. Faute d'attention suffisante des élus et des médias.

Pour que l'on se penche, très momentanément, sur la situation durablement misérable du secteur des soins psychiatri-

ques en France, il faut un fait divers tragique : l'assassinat d'un étudiant le 12 novembre dans l'Isère par un patient schizophrène échappé de l'hôpital de Grenoble. Mais, depuis plusieurs semaines déjà, établit l'enquête du *Monde*, les femmes et les hommes qui servent dans les établissements psychiatriques du pays tiraient la sonnette d'alarme : avertissements syndicaux, mouvement de grève ici et là, chefs de service manifestant leur découragement.

Les chiffres : en vingt ans, 50 000 lits d'hospitalisation ont été fermés sans qu'aucune structure alternative de prise en charge ait été ouverte. Alors, il faut rentabiliser au maximum les lits disponibles, mettre un malade dehors plus vite, pour faire place à ceux qui attendent. « *Le mot d'ordre, c'est des hospitalisations de plus en plus courtes, de quelques jours seulement (...). Du coup, on met à la rue des patients pas encore stabilisés et qui ne savent pas où aller* », dit un soignant. Dans bien des cas, on sait où ils iront : en prison. Il y a 24 % de psychotiques parmi les 61 000 détenus en France – autant de personnes qui, pour la plupart, ne devraient pas y être. Elles aggravent encore la surpopulation carcérale. Nos prisons sont moins que jamais des endroits de réhabilitation – et de plus en plus des lieux de mauvaise hospitalisation psychiatrique. ■

Lire page 10 et l'éditorial page 2

Patrons Les excès des bonus en question



Le débat sur les rémunérations des patrons, les parachutes dorés et les « retraites chapeau » se poursuit sur fond d'une crise qui ne faiblit pas. « *La rémunération de l'échec est encore possible* », affirme le directeur d'une société de conseil aux investisseurs, ajoutant que les actionnaires ne jouent pas leur rôle, que les conditions de performance ne sont pas assez contraignantes et que les rémunérations des présidents non exécutifs sont « *totalelement incontrôlées* ». Les banques, d'autre part, cherchent à réformer la politique des bonus attribués à leurs traders, symbole des excès qui ont contribué au développement de la crise. Lire page 12



L'automobile mondiale est en panne

Aux Etats-Unis, les géants de l'industrie automobile vacillent. Ford, General Motors, Chrysler sont au bord de la faillite. Violent retour de manivelle : des symboles de puissance industrielle métamorphosés en quémanteurs de subventions publiques massives. Au risque de s'attirer ici ou là le plus menaçant des verdicts : à quoi bon alimenter en milliards de dollars un moderne tonneau des Danaïdes ?

La France n'est pas épargnée. Les mauvais signes s'y multiplient. La valeur boursière du groupe Renault a fondu de plus de 80 % en un an, celle de Peugeot SA de près de 75 %. Cette dernière firme annonce un nouveau plan de suppressions d'emplois : 3 550 postes, après 15 000 autres en 2007. L'usine de Sochaux, la plus importante du groupe, sera fermée pendant un mois à partir du 8 décembre. L'usine Renault de Flins interrompt jeudi 20 novembre son activité pour quinze jours. Conséquence : les industriels du pneu, comme Michelin, et les activités de sous-traitance ne sont pas non plus à la fête. ■

Lire pages 3, 14 et 15

Un « Songe » de cabaret, fidèle au Shakespeare populaire



Pascal Collin dans « Le Songe » PIERRE GROSBOIS

Bonheur théâtral léger et profond comme un songe : la troupe La Nuit surprise par le jour, menée par le metteur en scène Yann-Joël Collin, joue *Le Songe d'une nuit d'été* aux Ateliers Berthier, à Paris. Ecrite par Shakespeare vers 1595, très bien traduite par Pascal Collin, la pièce s'accommode à merveille de ce théâtre de

tréteaux, nourri de cirque, de cabaret, de magie, de vidéo.

Quatre heures durant, le public occupant tout le vaste espace de béton brut des Ateliers Berthier, le spectacle confirme l'idée shakespearienne : le monde est un théâtre, et l'homme « *un pauvre comédien qui s'agite et se pavane* ». ■

Lire page 23

Planète

Madagascar, vaste ferme coréenne

Une filiale du conglomérat sud-coréen Daewoo a conclu avec Madagascar un accord de location, pendant 99 ans, de 1,3 million d'hectares. Des ingénieurs agronomes sud-africains et sud-coréens formeront la main-d'œuvre locale appelée à mettre en valeur ces terres. Page 4

République démocratique du Congo

Les rebelles en position de force

Laurent Nkunda annonce son retrait du front Nord. Les rebelles ont suffisamment consolidé leurs positions pour suspendre l'offensive. Page 6

Enquête

Terroristes ?

Ils élevaient des canards, écrivaient, manifestaient. Neuf jeunes intellectuels radicaux sont suspectés d'avoir saboté des lignes de TGV. Page 20

Le Monde des livres

L'art d'écrire peut-il s'enseigner ? Aux Etats-Unis, en Grande-Bretagne, on le croit depuis longtemps. Des auteurs réputés dispensent cet enseignement dans des universités. En France, où les ateliers d'écriture se multiplient, on a, jusqu'à maintenant, privilégié une approche moins institutionnelle. Lire l'enquête du « *Monde des livres* »

POTEMKINE ET AGNÈS B. DVD
ONT LE PLAISIR DE VOUS ANNONCER LEUR PROCHAINE ÉDITION

JACQUES ROZIER

6 FILMS
– 4 longs, 2 courts –
par l'un des cinéastes
emblématiques de la
nouvelle vague.

DES ENTRETIENS AVEC :
Jean-François Stevenin,
Bernard Menez,
Jean Douchet &
Jacques Villeret.

DISPONIBLE EN DVD

WWW.POTEMKINE.FR

Télérama, Dodelassil.com, Cahiers du Cinéma, Le Monde, dvdrama.com, Agnès B. DVD

Editorial

Psychiatrie en détresse

Une nouvelle fois, un fait divers dramatique pose la question de la prise en charge psychiatrique en France. Après le double meurtre de l'hôpital de Pau, en 2004, quand une infirmière et une aide-soignante ont été assassinées par un ancien malade en rupture de soins, c'est un crime commis, le 12 novembre, par un patient schizophrène, échappé de l'hôpital de Grenoble, qui trouble de nouveau les esprits. Sans attendre les conclusions de l'enquête administrative sur les circonstances du drame, le président de la République a tranché : Nicolas Sarkozy promet un durcissement de la loi de 1990 sur les hospitalisations d'office, par la création d'un fichier et une restriction des libertés des patients.

Ce n'est pourtant pas d'une réponse punitive dont les malades mentaux ont besoin, mais bien, à l'extrême opposé, de soins plus constants. Or, l'évolution du secteur psychiatrique, depuis vingt ans, leur dénie de plus en plus le droit élémentaire d'être soignés. La fermeture constante des lits, la pénurie de personnels infirmier et médical et l'alignement du fonctionnement de l'hôpital psychiatrique sur l'hôpital général conduisent à des carences graves en termes de soins. Tout se passe comme si la spécificité de la prise en charge psychiatrique, qui impose disponibilité et présence rassurante des personnels, était jugée caduque.

Trop de malades mentaux peuplent désormais les trottoirs des grandes villes faute d'être soignés suffisamment longtemps à l'hôpital. Livrés à eux-mêmes, ne pouvant plus prendre leurs traitements, ils décompensent bruyamment, commettent des délits et se retrouvent finalement en prison. On estime ainsi à 24 % le nombre de détenus souffrant de troubles psychiques, dont 8 % atteints de schizophrénie.

Impensable il y a quelques années, cette transformation du champ de la santé mentale ne semble plus faire débat. Au contraire, elle participe d'une pénalisation de la folie qui cherche à écarter toujours plus la maladie mentale de la cité. Cette volonté de mise à l'écart nous fait régresser des siècles en arrière, bien avant la révolution aliéniste de Philippe Pinel (1745-1826), quand les fous étaient encore assimilés aux criminels. Et signe l'inhumanité d'une société qui fuit son devoir de prise en charge des plus vulnérables. ■

Société éditrice du « Monde » SA

Président du directoire, directeur de la publication : Eric Fottorino

Vice-président, directeur général : David Guiraud

Secrétaire général du directoire : Pierre-Yves Romain

Directeur du « Monde » : Eric Fottorino

Directeur adjoint : Laurent Greilsamer

Editeur : Michel Steir

Directeur de la rédaction : Alain Frachon

Directeur adjoint de la rédaction : Jacques Buob

Directeur éditorial : Gérard Courtois

Rédacteurs en chef : Patrick Jarreau, Michel Kajman,

Franck Nouchi (« Le Monde 2 ») et Isabelle Talès

Chef d'édition : Françoise Tovo

Directeur artistique : Quentin Leeds ; Veille de l'information : Eric Azan ;

Secrétaire général : Jean-Pierre Giovenco

Médiatrice : Véronique Maurus

Directeur des relations internationales : Daniel Vernet

Conseil de surveillance : Louis Schweitzer, président

Jean-Pierre Tuquoi, vice-président

Anciens directeurs : Hubert Beuve-Méry (1944-1969), Jacques Fauvet

(1969-1982), André Laurens (1982-1985), André Fontaine (1985-1991),

Jacques Lesourne (1991-1994), Jean-Marie Colombani (1994-2007)

Le Monde est édité par la Société éditrice du Monde SA

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 15 décembre 2000. Capital social : 149 017 497 €. Actionnaires directs et indirects : Le Monde SA, Le Monde et Partenaires Associés

Société des rédacteurs du Monde, Société des cadres du Monde, Société des employés du Monde, Société des personnels du Monde, Fonds commun de placement des personnels du Monde, Société des personnels du groupe des publications de la Vie catholique, Association Hubert-Beuve Méry, Société des lecteurs du Monde, Le Monde Entreprises, Le Monde Europe, Le Monde Investisseurs, Le Monde Presse

Le Monde Prévoyance, Claude-Bernard Participations, Investimonde

Rédaction : 80, boulevard Auguste-Blanqui, 75017 Paris Cedex 13

Tél. : 01-57-28-20-00 ; télex : 202806F ; télécopieur : 01-57-28-21-21

Courrier des lecteurs : par télécopie : 01-57-28-21-74

Par courrier électronique : courrier-des-lecteurs@lemonde.fr

Médiateur : mediateur@lemonde.fr

Abonnements : Par téléphone : de France 0-825-000-778 (0,15 TTC/min) ;

de l'étranger : (33) 3-44-31-80-48. Sur Internet : www.lemonde.fr/abonjournal/

Changement d'adresse et suspension : 0-825-022-021 (0,15 TTC/min)

Tarif 1 an : France métropolitaine : 374 €

Internet : site d'information : www.lemonde.fr

Finances : http://finance.lemonde.fr

Emploi : www.talents.fr/Immobilier ; http://imm.lemonde.fr

Documentation : http://archives.lemonde.fr

Collection : Le Monde sur CD-ROM : CEDROM-SNI 01-44-82-66-40

Le Monde sur microfilms : 03-88-04-28-60

Sommet du G20, un essai à transformer

Qualifier d'« historique » un événement présent constitue toujours un exercice délicat. A la fin 2001, les hommes politiques voyaient dans le 11-Septembre le vrai début du XXI^e siècle. Certains esprits originaux, comme le futur Prix Nobel d'économie Paul Krugman, estimaient, eux, la faillite d'Enron, plus importante. Bizarrement, presque personne n'évoquait alors l'entrée de la Chine dans l'Organisation mondiale du commerce (OMC), en décembre de la même année.

En sera-t-il de même cette année ? Pour beaucoup, notamment la presse américaine, l'élection de Barack Obama à la Maison blanche est bien plus importante que le sommet du G20 qui s'est réuni, sans lui, à Washington le 15 novembre. Pourtant, malgré l'absence du président élu, les deux événements présentent la même portée symbolique. Celle de la fin d'une certaine domination de « l'homme blanc ». « C'est la disparition du G7 », s'est félicité le ministre indien de l'économie. De fait, même si ceux que l'on présentait jadis comme les maîtres du monde n'ont pas dit leur dernier mot, le G7 paraît anachronique. Une sorte de téléphone rouge à l'ère du portable.

Le communiqué final du G20 fait plutôt bonne figure. Certes, nul ne sait si ce « sommet sur les marchés financiers et l'économie mondiale » marquera vraiment le début d'une réelle refondation, un « nouveau Bretton Woods ». Malgré tout, en dépit de ses faiblesses initiales – temps de préparation réduit au minimum, fin de règne à Washington –, ce sommet a rempli sa mission première. A une crise devenue mondiale, il apporte une réponse politique mondiale.

« A l'heure où des milliards de contribuables vont être mis à contribution de par le monde pour relancer la machine économique, il est normal que leurs responsabilités politiques soient associées aux prises de décision », a observé Jean Lemierre, conseiller du président de BNP Paribas et ancien patron de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) lors d'un colloque de l'association Paris Europlace, le 18 novembre à Tokyo. Les

Analyse

Frédéric Lemaître
Editorialiste

« Vingt », qui en fait sont vingt-six – vingt et un pays plus l'Union européenne ainsi que les dirigeants des Nations unies, de la Banque mondiale, du Fonds monétaire international (FMI) et du Forum de stabilité financière –, ont évité deux écueils : s'en tenir à des propos lénifiants et faire porter la responsabilité de la crise à d'autres, comme les marchés et les agences de notation privées.

A la différence de nombreux communiqués du G7, les sept pages de la déclaration finale sont certes balancées mais sans complaisance. Alors que les Chinois craignaient, dit-on, d'être une fois de plus mis au pilori par les Occidentaux pour leur monnaie trop faible et leurs excédents trop élevés, l'Europe et les Etats-Unis ont fait leur mea culpa. L'origine de la crise ? Les marchés à la recherche de « rendements plus élevés sans une appréciation adéquate des risques » mais aussi « les responsables poli-

tiques, les régulateurs et les superviseurs [qui], dans certains pays avancés, n'ont pas apprécié les risques de manière adéquate (...) ni pris en compte les ramifications systémiques des actions de régulation domestique ». Une autocritique implicite des Etats-Unis mais aussi de la Grande-Bretagne.

Chacun a pris sa part de responsabilité. La Chine l'a fait en annonçant quelques jours avant le G20 un plan de soutien à son économie de 450 milliards d'euros. Même si on ne réoriente pas une économie de cette taille en quelques mois, le message est clair : après avoir privilégié les exportations, Pékin veut davantage miser sur les infrastructures et son marché intérieur pour maintenir sa croissance et rester une des locomotives de l'économie mondiale. Le Japon, lui, a promis un chèque de 100 milliards de dollars (78,25 milliards d'euros) au FMI. Histoire de se démarquer de la Chine et de montrer qu'il était prêt à participer à l'effort international malgré la trop grande discrétion avec laquelle Tokyo a exercé la présidence du G8 cette année. Même l'Arabie saoudite a fait un geste. Non pas en donnant de l'argent au FMI comme le souhaitait Gordon Brown mais en annonçant de nouveaux investissements dans la recherche pétrolière.

Le protectionnisme, voilà l'ennemi

Au-delà de ces réponses ponctuelles, la déclaration finale du G20 détaille différentes pistes de travail. Réforme des marchés financiers, transparence accrue des transactions, révision des normes comptables, régulation plus large, remise en cause des systèmes de rémunérations dans les banques... une cinquantaine de sujets doivent être passés au peigne fin par les ministres des finances, dont la moitié d'ici au 31 mars 2009. Surtout, les dirigeants ont envoyé un message fort : le protectionnisme, voilà l'ennemi. Les négociations au sein de l'OMC, qui patinent depuis 2001 et ont encore échoué cet été, doivent reprendre vite et si possible aboutir. Une concession que Nicolas Sarkozy a dû accepter pour que ce G20 dont il est un des principaux inspirateurs soit un succès.

Reste que la partie est très loin d'être gagnée. Les ministres des finances vont avoir des discussions très vives, notamment sur la régulation internationale. Leurs décisions vont être forcément techniques et les opinions déçues. Le rôle dévolu au FMI est loin d'être clair. S'il retrouve sa légitimité de banquier, le Fonds souffre toujours de sa gouvernance et de ses échecs passés. Pas plus que les autres, il n'avait prédit la crise des subprimes, mis en garde contre les dangers de la titrisation ni vu que les banques islandaises faisaient courir des risques insensés à Reykjavik. M. Obama devra, lui, montrer qu'il a entendu la ferveur mondiale qui a accompagné son élection tout en donnant satisfaction à des électeurs tentés par le protectionnisme. Son insistance à aider l'automobile américaine montre que, malgré la présence à ses côtés de Robert Reich, théoricien de l'entreprise mondialisée, il ne met pas sur le même plan les intérêts de General Motors et ceux de Toyota...

Surtout, le G20 va devoir trouver son propre rythme. Le site Internet de la présidence de la République a classé la photo officielle du sommet de Washington sous la rubrique « photo de famille ». A priori saugrenue, l'idée est judicieuse. C'est bien de cela qu'il s'agit. S'ils veulent se substituer au G7, les membres du G20 vont devoir, eux aussi, apprendre à se connaître, se faire confiance et travailler ensemble. Citoyen du monde, M. Obama est bien placé pour créer cette alchimie. Quant à la France, si elle veut vraiment voir son enfant grandir, il faudra qu'elle apprenne désormais à se mettre en retrait. ■

Courriel : lemaître@lemonde.fr

Effectif par Pessin



Quel avenir pour la Commission européenne ?

La Commission européenne, cœur du dispositif institutionnel de l'Union, s'interroge sur son avenir. De son rôle futur dépend, pour une large part, le devenir de la construction européenne. Pour les fondateurs de l'Europe unie, la mise en place d'un organe supranational constituait la principale originalité du projet. « Les propositions Schuman sont révolutionnaires ou elles ne sont rien », écrivait Jean Monnet au premier ministre britannique Harold Macmillan en 1950. *Leur principe fondamental est la délégation de souveraineté dans un domaine limité, mais décisif.* »

A l'entrée en vigueur du traité créant la Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA), Jean Monnet prenait lui-même la présidence de la Haute Autorité, qui devait ensuite fusionner avec la Commission créée par le traité de Rome.

Un an avant son prochain renouvellement, la Commission, que préside depuis 2004 l'ancien premier ministre portugais José Manuel Barroso, tient à souligner la place centrale qu'elle occupe dans la construction de l'Europe. « Elle a toujours été à l'avant-garde de cette aventure comme initiateur, auteur et coauteur de ses grands chantiers », a affirmé M. Barroso en célébrant il y a deux semaines le 50^e anniversaire de la Commission et le 120^e anniversaire de la naissance de Jean Monnet.

Dans sa réponse à M. Barroso, Nicolas Sarkozy a mis l'accent sur la difficulté de la tâche. « Si la Commission se contente d'être un organisme uniquement technique, j'allais dire technocratique, elle n'a pas suffisamment de vision, elle n'a pas d'ambition, elle se caricature, a-t-il dit. Si la Commission se laisse aller à s'aventurer sur le terrain exclusivement politique, elle se trouve en concurrence avec le Conseil européen. »

Trop prudente, la Commission suscite les critiques. Trop hardie, elle provoque des résistances. Le secrétaire d'Etat français aux affaires européennes, Jean-Pierre Jouyet, juge « très timides » ses

devant la volonté des Etats membres. Pour répondre à ces accusations et renforcer sa légitimité, il lui appartient de redéfinir son rôle dans le fonctionnement de l'Union.

Un ouvrage collectif publié sous la direction de David Spence (*The European Commission*, John Harper Publishing, 2006) examine plusieurs modèles possibles. Dans la logique intergouvernementale, la fonction de la Commission est celle d'un secrétaire technique, dont la marge de manœuvre est étroite. Dans la logique « néofonctionnaliste », elle agit comme une institution autonome, dont l'expertise nourrit la légitimité. Dans la logique fédérale, elle est l'embryon d'un gouvernement européen.

Mais au-delà de ces archétypes la réalité est plus complexe. Comme le montrent plusieurs des auteurs, la Commission, à la fois outil de proposition, de contrôle, de médiation et de représentation, est impliquée dans un jeu serré de relations et d'échanges. L'Union est régie par un système de gouvernance à plusieurs niveaux qui repose en partie sur des rapports de force. Selon un haut fonctionnaire cité en conclusion, la nouveauté est que l'administration européenne s'est étoffée et que la Commission n'est plus en situation de monopole. A elle d'en tirer les conséquences. ■

Courriel : ferenczi@lemonde.fr

Le Monde est édité par la Société éditrice du Monde (SA). La reproduction de tout article est interdite sans l'accord de l'administration. Commission paritaire des publications et agences de presse n° 0712 C 81975 ISSN 0950-2037

Imprimerie du Monde
12, rue Maurice-Gunsbourg
94852 Ivry cedex

OPD
PRESSE
PAYANTE

Président : David Guiraud
Directeur général : Stéphane Corré

80, bd Auguste-Blanqui
75007 PARIS CEDEX 13

2007

PRINTED IN FRANCE Tél. : 01-57-28-39-00 - Fax : 01-57-28-39-26

Aux Etats-Unis, la domination sans partage des constructeurs nationaux – GM, Ford et Chrysler – a longtemps constitué une immense fierté. Mais, aujourd'hui, tous trois sont au bord de la faillite

Le crépuscule de l'automobile américaine

DETROIT, SOUTHFIELD, NORTHVILLE, TROY, ANN ARBOR (Michigan)
ENVOYÉ SPÉCIAL

On entend et on lit désormais aux Etats-Unis des choses inconcevables il y a peu. Des choses comme : « L'automobile était le symbole de l'American Way of Life. Or ce mode de vie s'est avéré être une catastrophe. Il faut absolument changer notre façon d'être et de consommer » (Michael Robinet, vice-président d'une société de conseil spécialisée dans l'industrie automobile). Ou encore : « Par philosophie, je suis contre l'interventionnisme de l'Etat. Mais là, il faut mettre ses idées de côté, sinon, sans fonds publics, c'est la fin, et pas seulement de l'automobile » (David Cole, président de CAR, la première société d'études américaine sur l'automobile).

On entend aussi le contraire : débloquer des fonds d'Etat pour sauver les constructeurs américains de la faillite reviendrait à « jeter notre argent au feu ». Car attendre d'eux qu'ils accèdent aux nouvelles exigences du marché et de l'environnement, « vu sur bilan, c'est aussi ridicule que demander aux fabricants de cigarettes de lutter contre le cancer » (David Yermack, professeur de finances à l'université de New York, dans le *Wall Street Journal* du 15 novembre).

Stupéfaits ou désespérés, rageurs ou désabusés, les Américains assistent à ce qui hier encore semblait impensable : l'effondrement possible d'une de leurs gloires à l'aura longtemps inaltérable, la voiture américaine.

Dans la salle d'attente de CSM Worldwide, la société où travaille M. Robinet, un seul livre trône sur la table basse. Un album intitulé *Ces voitures que les Européens n'ont jamais construites*. Celles d'un temps où l'automobile américaine avait le triomphe peu modeste. L'album regorge de photos de vieilles Cadillac, de Buick, de Chevrolet, des merveilles de design au profilage extravagant et aux couleurs criardes. Le rêve américain sur quatre roues.

A l'époque, ses constructeurs ne se prenaient pas pour les rois du monde, ils l'étaient. Dans l'Amérique-monde du véhicule, les Européens, eux, n'existaient pas. Aucun autre n'existait, d'ailleurs. A ce jour encore, Volkswagen ne représente toujours que 3,2 % du marché intérieur des Etats-Unis ; Mercedes 1,7 %, Volvo 0,5 %. Mais, depuis, les Asiatiques ont réussi : Toyota (16,8 % de parts de marché), Honda, Nissan, Hyundai et autres vendent désormais 42,9 % des véhicules que conduisent les Américains. Les « Trois de Detroit » (D3) – comme on appelle General Motors, Ford et Chrysler – détiennent désormais moins de la moitié de leur propre marché. Pire, mondialement, les Européens sont encore là. Les constructeurs américains, eux, ont un pied dans la tombe.

Chacun y va de son explication, pointe les responsabilités. Neal Boudette, chef du bureau du *Wall Street Journal* au Michigan, évoque la morgue et l'aveuglement. Longtemps, les D3 ont méprisé la capacité des Asiatiques à conquérir leur marché. Ils ont aussi « tout misé sur un seul produit » qui



Le Renaissance Center, siège de General Motors à Detroit. Pour certains, la morgue et l'aveuglement des constructeurs américains ont largement contribué à leur chute. CARLOS OSORIO/AP

les enrichissait au-delà de toute raison : les véhicules utilitaires (SUV) et les 4 x 4, très gourmands en carburant. Surtout, ils n'ont pas compris la modification du rapport de leurs concitoyens à la notion de sécurité après le 11-Septembre. « Quand sont apparues des publicités négatives du type "Jésus conduirait-il un 4 x 4 ?", ils n'ont pas voulu voir le danger, l'évolution des modes de consommation. » Lorsque le baril a atteint 150 dollars, il était trop tard.

M. Robinet remonte à plus loin, au premier choc pétrolier. Bien sûr, les constructeurs auraient dû anticiper les difficultés, prendre le tournant écologique. Mais les politiques ont leur part de responsabilité. « Il y a eu une faillite de leadership. Aucun gouvernement n'a voulu taxer l'essence lourdement, comme les Européens. Nous, Américains, avons continué de vivre dans le déni de la valeur réelle de l'énergie. Et, aujourd'hui, nos consommateurs sont bien plus sensibles à l'environnement. Ils veulent des véhicules que nos constructeurs ne produisent pas. »

David Cole, fils d'un ex-PDG de General Motors, est le seul à défendre les constructeurs nationaux : « Dans une économie de marché, on ne peut blâmer des entrepreneurs d'être allés là où était le profit. Si fautive il y a

eu, c'est celle des gouvernants. » Mais, au fond, les responsabilités apparaissent de peu d'importance : les profits se sont évanouis, les pertes sont abyssales, le secteur doit d'abord survivre. Il faut être un financier de New York, ou un sénateur de l'Alabama comme Richard Shelby, qui, évoquant les D3, a déclaré « laissez-les tomber ! », pour imaginer qu'une des étoiles du drapeau américain pourrait cesser de scintiller.

Au Michigan, personne ne le veut. « On peut changer l'histoire, on ne peut l'oublier : ces mains ont construit ce pays », estime M. Robinet. Chacun admet que Chrysler est trop malade. Ses derniers propriétaires, Mercedes puis le fonds Cerberus, n'ont pu enrayer son déclin. Chrysler disparaîtra. Mais si GM ou Ford sombrerait, M. Cole évoque « une onde de choc inouïe sur l'économie, plus forte que la crise de 1929 ». Sans l'automobile, tous le disent, « un savoir-faire essentiel disparaîtrait », aux ramifications dans la défense, l'informatique... Un coup supplémentaire serait porté à l'ingénierie américaine, déjà en pâle posture.

Responsable de l'automobile chez Plante & Moran, une société d'audit et de conseil, Craig Fitzgerald ajoute un argument qu'il veut définitif : l'enjeu « dépasse de loin la consommation privée » ; l'automobile, dit-il, est un secteur stratégique sur le plan géopolitique. Quelles chaînes de montage ont fourni les véhicules blindés et les chars américains pour deux guerres mondiales ? « Sans elles, leur savoir-faire, pas de capacité militaire indépendante. »

Pour sauver le secteur, les spécialistes évoquent des sommes allant de 50 à 75 milliards de dollars (39 à 59 milliards d'euros), dont la moitié très vite, pour lui fournir les liquidités qui font défaut. Ensuite... « Rien qu'en recherche et développement, pour reconstruire des gammes de produits adaptés aux normes émergentes, cette industrie aurait besoin de 100 milliards de dollars », estime M. Fitzgerald. Et s'il n'y avait que cela. La réadaptation de l'automobile américaine est un chantier immense. Le consultant énumère : réduire fortement le nombre des marques (General Motors passerait de 8 à 3), leur donner une identité

cohérente, se séparer de 30 % à peut-être 50 % des salariés, coopérer avec leurs fournisseurs au lieu de leur donner des ordres, renégocier les contrats avec les concessionnaires. On en passe.

Barack Obama envisage la désignation d'un « czar », un haut responsable qui superviserait l'utilisation efficace des fonds que l'Etat insuflerait. « Il n'y a pas d'autre choix qu'une nationalisation partielle temporaire », admet M. Cole. Mais il ne faut pas que l'Etat « se mêle du management ». Oh que si, juge au contraire M. Robinet. « Bien sûr qu'il faut nationaliser. Ce secteur a besoin d'un contrôle gouvernemental. Son modèle industriel est mort. Sa restructuration sera difficile et longue. Seul l'Etat peut imposer ses choix stratégiques aux managers, obtenir des concessions des syndicats et des concessionnaires. S'il apporte l'argent, il est normal que le "czar" décide. »

« Il est inconcevable d'avoir une économie basée sur les seuls services. Il faut replacer la création de biens au cœur de l'économie américaine », conclut M. Fitzgerald. Et voilà pourquoi il faut sauver le soldat General Motors. On entend décidément des choses inouïes dans l'Amérique en crise. ■

SYLVAIN CYPEL

General Motors, un géant exténué

DETROIT, SOUTHFIELD, NORTHVILLE, TROY, ANN ARBOR (Michigan)
ENVOYÉ SPÉCIAL

Célèbre, la phrase avait été prononcée en 1953 par le PDG de General Motors (GM), Charles Wilson : « Ce qui est bon pour l'Amérique est bon pour GM, et vice versa. » A l'époque, plus qu'un slogan, elle exprimait une conviction nationale. A lui seul, et jusqu'aux années 1980, le constructeur occupait plus de la moitié du marché intérieur des ventes de véhicules familiaux aux Etats-Unis. Il ne lui en reste plus que 22 %. Mais ce n'est pas sa seule puissance qui est atteinte, son image est aussi gravement détériorée.

Est-il trop tard pour relancer un géant qui n'apparaît pas tant exsangue qu'exténué ? Craig Fitzgerald, consultant automobile pour la société Plante & Moran, dans le Michigan, admet le bien-fondé de la question. Au-delà du coût, s'interroge-t-il, « peuvent-ils y arriver ? Ses managers en ont-ils le talent et la

volonté ? » Beaucoup commencent à en douter. Et beaucoup plus encore craignent que l'échec d'une relance, après avoir coûté des sommes astronomiques, soit immensément plus dommageable.

L'opinion elle-même ne répond pas aux attentes du constructeur, comme si les deux lettres GM, ou encore le mot « Detroit », du nom de la grande ville du Michigan où se trouvent les sièges des constructeurs, qui symbolisaient l'idée même de puissance, étaient ternis, discrédités.

Lobbying

Ils l'étaient déjà dans les faits : durant des générations, on a acheté GM de père en fils. Ce patriotisme du consommateur est passé depuis longtemps. Ils le sont désormais en termes d'image. Dimanche 16 novembre, Susan Tompor, la chroniqueuse du *Detroit Free Press*, le quotidien de la « capitale mondiale de l'automobile », a écrit à la « une » : « Je ne savais pas que Detroit était devenu un mot sale. »

Salie, l'image d'un PDG de GM, Rick Wagoner, qui a usé de toutes les ficelles du lobbying pour éviter que le Congrès américain n'adopte des normes plus contraignantes sur la consommation d'essence des véhicules afin de continuer de vendre ses « gros c... ». Dénigrée, l'image d'un syndicat, l'UAW, sompable, malgré des concessions multiples, d'avoir peu ou prou préservé le niveau salarial, la protection sanitaire et la retraite de ses seuls adhérents quand les salariés américains s'enfonçaient dans la précarité.

Aujourd'hui, M. Wagoner et Ron Gettelfinger, le président de l'UAW, font cause commune devant le Congrès pour quémander un sauvetage en urgence. Mais de plus en plus de voix s'élèvent aux Etats-Unis pour juger qu'une faillite donnerait plus de marge de manœuvre à l'Etat pour mener une restructuration complète. ■

S. C.

VOUS TROUVEREZ FACILEMENT + **CHER** POUR BEAUCOUP - **BIEN**



REPRISES EXCEPTIONNELLES

6.000 € TTC pour l'achat d'une CITROËN D'OCCASION C6 ou C8.

3.500 € TTC pour l'achat d'une CITROËN D'OCCASION C5, C4, XSARA PICASSO ou C4 PICASSO.

2.500 € TTC pour l'achat d'une CITROËN D'OCCASION C3 ou C3 PLURIEL.

Reprise minimum de votre véhicule, quels que soient l'état, la marque et beaucoup plus si son état le justifie.

VÉHICULES D'OCCASION DE FAIBLE KILOMÉTRAGE GARANTIE DEUX ANS PIÈCES ET MAIN-D'ŒUVRE PRIX ATTRACTIF

Eurocasion
VÉHICULES D'OCCASION TOUTES MARQUES

www.citroenff.com

Offre valable jusqu'au 30/11/2008 non cumulable avec d'autres promotions et non applicable aux véhicules marqués d'un point rouge, réservée aux particuliers dans la limite des stocks disponibles, en échange de cette publicité.

- CITROËN FELIX FAURE PARIS 01 53 68 15 15
- CITROËN VO BORDEAUX-BRUGES (33) 05 57 93 69 69
- CITROËN VO LILLE-WAZEMMES (59) 03 28 07 59 59
- CITROËN VO NANTES-BEAULIEU (44) 02 40 89 21 21
- CITROËN VO LYON-CORBAS (69) 04 78 20 67 77
- CITROËN VO LYON-VÉNISSIEUX (69) 04 78 77 39 69
- CITROËN VO MARSEILLE-VITROLLES (13) 04 42 78 77 37