

L'Etat, dernier recours pour les constructeurs automobiles américains

LE MONDE | 24.10.08 | 09h41 • Mis à jour le 24.10.08 | 09h41

New York, correspondant

General Motors (GM) a annoncé, jeudi 23 octobre, de nouveaux "licenciements", sans autres précisions. Son PDG, Rick Wagoner, les a motivés par "un besoin croissant de liquidités". Cette annonce a été perçue comme d'autant plus alarmante qu'elle s'ajoute à un plan de départs volontaires ouvert en février, pour lequel le nombre d'inscrits dépassait l'attente du constructeur automobile.

Depuis 2005, GM a déjà supprimé 34 000 emplois. Chrysler a annoncé, jeudi, la fermeture d'une usine d'assemblage dans le Delaware avec, à la clé, 1 825 suppressions d'emploi. Au total, en deux ans, le secteur automobile américain a perdu plus de 150 000 emplois et 36 sites ont été fermés. Les périls qui le menacent deviennent si pressants que l'éventualité d'une injection de fonds par l'Etat fédéral, comme il a eu lieu récemment pour le secteur bancaire, est désormais évoqué.

Jeudi encore, républicains et démocrates confondus, ont rendu publique une lettre adressée au secrétaire au Trésor, Henry Paulson, et au président de la Réserve fédérale (Fed), Ben Bernanke. Ils s'étonnent que le plan de sauvetage des banques, doté de 700 milliards de dollars (550 milliards d'euros) ignore l'état de l'automobile. "Il est impératif, écrivent-ils, que le gouvernement assure que des liquidités soient injectées pour que l'industrie automobile puisse fonctionner jusqu'à ce que la normalité soit rétablie parmi les pourvoyeurs de crédit."

Selon les analystes, GM, à court de liquidités, et s'étant vu refuser des crédits, pourrait se retrouver en dépôt de bilan d'ici à huit mois. Et la situation de tout le secteur est très inquiétante. En un an, GM a vu ses ventes baisser de 17,8 %, Ford de 17,4 %. Leur rythme actuel de baisse s'établit à 25 %. La capitalisation boursière du premier a chuté de 80 %, celle du second de 75 %. Or les perspectives sont calamiteuses. Les Américains achètent moins de véhicules – crédit resserré oblige – et privilégient les moins gourmands en carburant, que ces constructeurs ont tardé à développer. Une réorganisation de leur production prendra du temps.

Dans ce contexte, les constructeurs américains sont plongés dans une crise de liquidité sans précédent. Depuis vingt mois, GM a perdu 57,5 milliards de dollars et continue de perdre un milliard par mois. A l'été, le groupe a procédé à des ventes d'actifs et du chômage technique massif. Mais le plan, destiné à lui rapporter 15 milliards se révèle aujourd'hui insuffisant. De son côté, Chrysler, que l'allemand Daimler a cédé en 2007 au fonds d'investissement Cerberus est en coma avancé.

Depuis quelques semaines on parle d'une fusion GM-Chrysler ou d'une prise de participation de Nissan dans Chrysler. Mais ces hypothèses posent autant de problèmes qu'elles n'en résolvent. Comme dans le cas du secteur financier, c'est la survie de l'automobile américaine qui est en jeu. La problématique, économique, est aussi sociale et politique.

PREMIER EMPLOYEUR INDUSTRIEL DU PAYS

L'automobile américaine reste le premier employeur industriel du pays, avec 230 000 salariés. Il fait aussi vivre 600 000 retraités et leurs familles (aux Etats-Unis, il n'existe pas de caisse de retraites universelle). En 2007, le secteur, toutes activités confondues, représentait 4,5 millions d'emplois, soit 2,9 % des salariés américains. Son chiffre d'affaires annuel est de 250 milliards de dollars, il dépense 10 milliards par an en recherche et développement et concourt pour 2,2 % au revenu de chaque Américain.

Aussi, aujourd'hui, tous les yeux se tournent vers l'Etat. L'option d'un renflouement public est étudiée par le Trésor. Est-ce envisageable? "Absolument!", répond Craig Fitzgerald, expert du cabinet Plante & Moran, à Southfield (Michigan). L'automobile a déjà reçu un engagement public de 25 milliards de dollars pour sa recherche.

Mais, comme hier Fannie Mae et Freddie Mac, les deux piliers du crédit immobilier finalement nationalisés, GM, Ford et Chrysler ne trouveront personne pour lever des fonds sur les marchés et les banques ne s'engageront pas, vu le resserrement de leur capacité de crédit et le risque qu'une avance de fonds représenterait. "Il est difficile d'envisager une prise de participation directe de l'Etat, comme dans les banques. Un tel renflouement se ferait vraisemblablement sous forme de prêts à taux très préférentiels, avec un remboursement ne débutant pas avant cinq ans". A quelle hauteur? Au bas mot, "10 milliards pour chacun", juge M. Fitzgerald.

Sylvain Cypel