

# La difficile renaissance de Detroit

Il y a un an, la capitale déchue de l'automobile américaine se déclarait en faillite. Elle renégocie toujours sa dette

C'est décidé. Le mois prochain, Abigail Harding quittera sa petite maison dans la banlieue de Detroit pour rejoindre sa sœur, à New York. « Il n'y a plus rien pour moi ici », se désolait-elle. A 42 ans, elle enchaîne chômage et petits boulots depuis trois ans. Découragés par la désertion des entreprises et la criminalité galopante, nombre de ses voisins ont déjà plié bagage. « Bien sûr, la ville finira par aller mieux, veut croire M<sup>me</sup> Harding. Mais d'ici là, ce sont nos vies qui partent en fumée. »

**Libérée de sa dette, Detroit devra restaurer les services publics et se trouver un nouveau modèle économique**

Il y a un an, le 18 juillet 2013, Detroit, autrefois portée par le succès des Big Three, General Motors, Ford et Chrysler, s'est déclarée en faillite. Le triste épilogue d'un inexorable déclin. Essorée par la déliquescence du secteur automobile, la ville a vu son taux de chômage exploser (18,5%) et sa population s'évaporer : entre 1950 et 2013, le nombre d'habitants est passé de 1,8 million à 685 000.

Une « *shrinking city* », dit-on aux Etats-Unis. Une ville qui rétrécit. Les rentrées fiscales ont fondu, la gestion financière calamiteuse n'a rien arrangé. Résultat : la municipalité a accumulé 18 milliards de dollars (13,3 milliards d'euros) de dette. Qu'il s'agit aujourd'hui d'effacer, pour repartir de zéro.

Le 3 décembre 2013, la justice américaine a autorisé Detroit, administrée par le gestionnaire d'urgence Kevyn Orr, à entrer sous le chapitre 9 de la loi américaine sur les faillites. « Il s'agit d'une procédure sans équivalent en France, qui permet aux collectivités publiques jugées insolvables de se mettre à l'abri de leurs créanciers, le temps de restructurer leur dette », rappelle Gregori Volokhine, président de Meeschaert Financial Services, à New York. « Detroit est la plus grande ville américaine jamais entrée sous le chapitre 9 et cela laissera des traces », ajoute



Kevyn Orr, gestionnaire d'urgence de Detroit, a annoncé en juin que le musée Detroit Institut of Arts a été refinancé. REBECCA COOK/REUTERS

Michael Sweet, avocat spécialiste des faillites au cabinet Fox Rothschild LLP.

Pour les habitants, un traumatisme. Mais Kevyn Orr, avocat célèbre pour avoir piloté la faillite de Chrysler en 2009, peut alors se mettre au travail. Le 21 février, il propose une feuille de route censée permettre à la ville de renégocier sa dette. Les habitants surnommés aussitôt son plan le « *grand bargain* », le grand marchandage. Le premier volet fait consensus : investir 1,5 milliard de dollars dans les infrastructures en déshérence de l'ancien fleuron automobile, où 80 000 bâtiments sont laissés à l'abandon.

Le second volet fait en revanche débat. Certes, le musée de la ville, menacé de vendre ses collections d'art pour contribuer au remboursement de la dette, sera pour l'essentiel épargné, grâce aux 816 millions de dollars promis par des

mécènes et l'Etat du Michigan. En revanche, les créanciers financiers, banques et fonds d'investissement ne doivent toucher que 20% de ce que leur doit la municipalité.

Les fonctionnaires retraités, eux, apprennent que leurs pensions seront moins élevées que prévu. Anciens policiers et pompiers ne toucheront que 90% de ce qui leur était dû, les autres retraités, 70%. « Orr nous coupe la gorge ! », protestent ces derniers. « Impossible d'accepter un tel deal », raconte Bruce Babiarz, porte-parole des 13 000 retraités policiers et pompiers.

La bataille judiciaire gagne en intensité. A New York, au sein d'audiences à huis clos, les avocats des financiers tentent d'obtenir plus. A Detroit, les représentants des 32 000 retraités font de même. Avec un argument clé : en théorie, la Constitution du Michigan inter-

dit que l'on touche aux pensions...

Kevyn Orr les écoute. Le 11 juillet, les retraités sont appelés à voter sur un nouveau contrat : pas de coupe dans les retraites des pompiers et policiers mais une baisse de la revalorisation annuelle de leurs pensions en fonction de l'évolution du coût de la vie, et une baisse de 4,5% des pensions pour tous les autres. Le résultat du vote sera connu lundi 21 juillet. Mais les premières estimations laissent penser que le deal sera accepté. « Personne n'est vraiment satisfait, mais tout le monde a envie que cela se termine », résume M. Babiarz.

Le 14 août, Steven Rhodes, le juge fédéral en charge du dossier, procédera à de nouvelles auditions. Il devra dire si en l'état, la nouvelle version du « *grand bargain* » est acceptable. D'ici là, il tentera de déminer les conflits juridiques toujours en suspens. Déterminer, par exemple, si les comtés

voisins de Wayne ou Oakland seront autorisés à contester certains volets. Lever, aussi, les innombrables litiges sur la gestion de l'eau. Les syndicats réclament également que la ville s'engage à ne plus toucher aux retraites pendant dix ans... « Il y aura des négociations jusqu'à la dernière minute », prédit M. Sweet.

Mais, là aussi, toutes les parties espèrent que le juge donnera son feu vert final le 14 août, pour tourner enfin la page. Si c'est le cas, la ville pourrait sortir du chapitre 9 dès octobre. « Si l'on compare cela aux restructurations d'entreprise, qui durent parfois plus de cinq ans, la procédure n'aura finalement pas été si longue » remarque Georges Ugeux, patron de la banque d'affaires new-yorkaise Galileo Global Advisors.

Et après ? Après, il faudra reconstruire. Raser les bâtiments désaffectés, restaurer les services

## Les précédentes faillites

Avant Detroit, une poignée d'autres collectivités américaines, de taille modeste, se sont déjà placées sous le Chapitre 9.

**Comté d'Orange** A la suite de placements financiers hasardeux, ce comté de Californie a accumulé 1,7 milliard de dollars de dette. Il opte pour le Chapitre 9 en 1994.

**Comté de Jefferson** En 2011, le comté (Alabama) se déclare incapable de régler ses 3 milliards de dette. En cause, un projet pharaonique de construction d'égoût.

**Stockton et San Bernardino** En juin 2012, après la chute du marché immobilier, ces deux villes californiennes ne peuvent faire face à leurs déficits et dettes (700 millions et 1 milliard).

publics, vaincre la délinquance... Libérée de sa dette, Detroit devra se trouver un nouveau modèle économique. « Les investisseurs commencent à revenir, nous attirons des start-up », souligne M. Babiarz. « La ville va devoir engranger de nouvelles recettes fiscales pour assurer son financement, et vite », commente de son côté Lisa Washburn, de Municipal Market Advisors, un cabinet d'étude spécialiste des emprunts municipaux.

Resteront les nombreux doutes que la faillite de Detroit a semés outre-Atlantique. Certains experts craignent qu'elle instaure un dangereux précédent. Car aux Etats-Unis, les villes qui, dans les décennies à venir, seront incapables de verser les retraites promises à leurs fonctionnaires, sont légion.

Et si les plus fragiles se mettaient en faillite, comme Detroit, pour alléger un peu leur fardeau ? « J'en doute : aucun maire n'a envie de s'empêtrer dans une bataille juridique pareille », assure M. Ugeux. D'autant que celle-ci à un prix. Selon un rapport commandé par le juge Rhodes, la municipalité de Detroit a déboursé, en 2013, plus de 35 millions de dollars pour payer ses avocats et consultants spécialisés. ■

MARIE CHARREL

## Les entreprises françaises veulent profiter du miracle économique ivoirien

François Hollande devait se rendre à Abidjan, jeudi 17 juillet

Abidjan  
Envoyé spécial

Le président François Hollande devait arriver, jeudi 17 juillet à Abidjan, pour une visite officielle de vingt-quatre heures en Côte d'Ivoire.

Dans ce pays, véritable poumon économique de l'Afrique de l'Ouest francophone (40% du produit intérieur brut de la région), les entreprises tricolores se battent pour rester au premier rang.

Le pays donne des signes encourageants de redémarrage depuis l'arrivée au pouvoir, en 2011, du président Alassane Ouattara. La Côte d'Ivoire semble en avoir terminé avec les longues années de stagnation, de crise politique et d'affrontements meurtriers.

Les chiffres donnent le tournis. Ce pays de 22 millions d'habitants affiche un taux de croissance de 10% depuis deux ans, et le Fonds monétaire international (FMI) table sur des résultats de même niveau pour les dix prochaines années. « Grâce à l'agriculture – cacao, hévéa, noix de cajou, palmiers à huile... – et aux activités minières, la balance commerciale

est structurellement excédentaire, ce qui fournit de l'oxygène à l'économie locale », souligne Jean-Louis Giacometti, directeur général de la Chambre de commerce et d'industrie française en Côte d'Ivoire.

Peut-on parler de miracle ivoirien ? « Ces chiffres sont dignes de la Chine mais il est trop tôt pour parler de leur pérennité », tempère un consultant économique installé à Abidjan. Le pays part de loin : coup d'Etat, crise politique, guerre civile depuis la fin des années 1990, récession. « Il y a aujourd'hui un effet rattrapage. Quant aux revenus agricoles, c'est surtout de la rente », souligne cet expert.

### Reconstruire

La croissance bénéficie notamment de volumineuses dépenses publiques dans le domaine des infrastructures (routes, ports, électrification, eau potable...) et le secteur social ; des investissements qui gonflent la dette interne.

« La gouvernance s'améliore mais l'Etat reste mauvais payeur », disent à l'unisson les opérateurs économiques. Mais cette intervention publique est indispensable. Il faut rattraper le temps perdu pen-

dant la présidence de Laurent Gbagbo (2000-2010), lorsque l'Etat vacillait dans un pays dont la moitié nord était mise en coupe réglée par le rébellion. Il faut reconstruire ce qui a été détruit.

« Mais après ? Le secteur privé prendra-t-il le relais ? », s'interroge un entrepreneur français. « Sur les dix points de croissance, il faut retrancher 5% dus à la démographie, aux effets de la corruption, du clientélisme, des contrats de gré à gré, de l'enrichissement personnel de certains responsables... Au bout du compte, il ne reste pas grand-chose », dénonce Christophe Kouamé, coordonnateur de la Convention de la société civile ivoirienne.

La population, qui ne voit pas les bénéfices de cette reprise, partage cette impression. « La croissance ne se mange pas », reconnaît-on dans l'entourage de M. Ouattara.

Cela ne décourage pas les entrepreneurs français. « Il y a 200 filiales de sociétés tricolores et près de 400 PME sur le sol ivoirien », indique une note de l'Elysée. Près de 40 patrons d'entreprises, petites et grandes, accompagnent d'ailleurs M. Hollande à Abidjan. ■

CHRISTOPHE CHATELOT

## « Mesdames et messieurs, bienvenue à bord du train China Unicom... »

L'administration du rail est en ligne de front des réformes qu'a promis d'engager le secrétaire du Parti communiste chinois, Xi Jinping. Le ministère des chemins de fer, machine particulièrement opaque, a été intégré en mars 2013 au ministère des transports, réputé plus aisément contrôlable par Pékin, tandis que sa dette a été transférée à une société d'Etat, China Railway, chargée de rentabiliser tant que possible le réseau. Le fardeau, garanti par l'Etat, s'élevait à 310 milliards de yuans en septembre 2013 (370 milliards d'euros).

Manifestation concrète de la quête de fonds, deux branches locales de cette société publique, celles des villes de Canton et de Nanchang, ont été autorisées à vendre à des annonceurs le droit de rebaptiser leur propre train. Un premier essai a eu lieu dans la province du Jiangxi (sud-est) où, depuis le 28 avril, quatre rames sont nommées Luziyao, du nom d'une société agroalimentaire locale, connue pour ses champignons, arachides et poissons assaisonnés. Puis la presse chinoise s'est étonnée cette semaine de constater que le programme pilote s'est étendu à l'express D6405,

traversant la province côtière du Fujian. Il s'appelle désormais China Unicom, signature du deuxième opérateur de téléphonie mobile du pays.

Le marché est également ouvert depuis mars pour s'offrir le nom de vingt trains de la très populaire ligne Canton-Shenzhen mais, si des négociations sont en cours, aucun n'a pour

**Il en coûterait 12 millions de yuans par train et par an pour s'offrir le nom de vingt trains de la populaire ligne Canton-Shenzhen**

l'heure été renommé, selon le site d'information économique Caixin. Il en coûterait 12 millions de yuans par train et par an, avec une marge de négociation toutefois, et à la clé la l'occasion de s'afficher sur l'extérieur des wagons mais également sur les écrans au-dessus des couloirs, les appuis-tête, les compartiments à bagages et les tablettes.

Dès l'inauguration, à l'été 2008, d'une première ligne par-

courant les 117 kilomètres séparant Pékin de la ville portuaire de Tianjin en une demi-heure, le développement du réseau des trains à grande vitesse chinois devait – dans l'esprit des dirigeants du pays – se faire sans à-coups. A tel point qu'aujourd'hui encore, les passagers des lignes majeures, telles que le Pékin-Shanghai, sont accueillis à bord au son de « Bienvenue à bord de l'harmonie ».

Or l'aventure du rail ne se révèle pas si harmonieuse. Le ministre chargé de ce chantier titanique, Liu Zhijun, fut placé en détention en 2011 puis condamné, deux ans plus tard, pour détournement de fonds publics. La presse chinoise ne manqua pas de préciser qu'il entretenait dix-huit maîtresses, tandis que son chef de l'ingénierie s'était suffisamment servi dans la caisse pour s'offrir une villa sur les hauteurs de Los Angeles. Sur tout, la question du coût de ces chantiers est posée à l'heure où la Chine tente de rationaliser le train de vie de l'Etat. « L'harmonie » a vécu. Devant la nécessité de renflouer les caisses, le sponsoring prend le relais. ■

HAROLD THIBAUT  
(SHANGHAÏ, CORRESPONDANCE)