

Prologue

À 7 h 07, la dernière Chevrolet Tahoe atteint le bout de la chaîne de montage. Il fait encore noir dehors, – 9 °C pour 84 cm de neige – presque un record pour décembre –, de la neige entassée et qui s'éparpille, portée par un vent piquant balayant les hectares de parking.

À l'intérieur de l'usine d'assemblage de Janesville, la lumière est éclatante et la foule dense. Les ouvriers qui s'appêtent à sortir de l'usine vers un avenir incertain se tiennent aux côtés des retraités qui, eux, sont revenus, la poitrine serrée par l'incrédulité et la nostalgie. Tous ces GMeurs ont suivi le parcours sinueux de la Tahoe le long de la chaîne. Ils applaudissent, ils s'étreignent, ils pleurent.

La dernière Tahoe est une beauté. C'est un modèle LTZ noir, entièrement équipé de sièges chauffants, de roues en aluminium, d'un système audio Bose comprenant 9 enceintes, pour un prix catalogue de 57745 dollars, si le véhicule était à vendre dans cette économie où quasiment personne ne veut plus acheter de luxueux 4×4 General Motors.

Cinq hommes, dont un coiffé d'un bonnet de Père Noël, se tiennent devant le rutilant 4×4 noir en brandissant une large banderole dont les espaces blancs sont remplis de signatures d'ouvriers. « Dernier véhicule sorti de l'usine d'assemblage de Janesville », clame la bannière qui mentionne également la date, le 23 décembre 2008. La Tahoe est destinée à la société historique du Comté.

Des équipes de télévision venant d'aussi loin que les Pays-Bas et le Japon sont venues immortaliser ce moment où la plus ancienne usine du plus grand constructeur automobile du pays produit son ultime voiture.

De sorte que la fermeture de l'usine d'assemblage, deux jours avant Noël, est bien documentée.

Ceci est l'histoire de ce qui se passe ensuite.

Janesville, dans le Wisconsin, est située au trois-quarts du trajet de Chicago à Madison, sur l'autoroute 90 qui traverse l'Amérique d'une côte à l'autre. Le siège du Comté de Rock, qui comprend 63 000 habitants, est bâti le long d'un méandre de la Rock. Et à un endroit où le cours de la rivière se rétrécit, il y a l'usine d'assemblage.

General Motors a commencé à produire des Chevrolet à Janesville le jour de la Saint Valentin 1923. Pendant huit décennies et demie, cette usine, tel un puissant sorcier, a régi les rythmes de la ville. La station de radio synchronisait ses flashes d'information sur les horaires de changements d'équipe. Les prix des produits alimentaires suivaient les hausses de salaire de GM. Les gens programmaient leurs trajets dans la ville selon les passages quotidiens des trains de marchandise apportant les pièces et repartant avec les voitures, camions et 4×4 finis. Au moment de la fermeture de l'usine, les États-Unis connaissaient une crise financière écrasante qui a laissé une région frappée par les suppressions d'emplois et les baisses de salaire. Pourtant, les habitants de Janesville croyaient que leur futur serait à l'image de leur passé, qu'ils pourraient façonner leur destin. Ils avaient des raisons d'y croire.

Bien avant l'arrivée de General Motors, Janesville était une petite ville laborieuse, entourée par les terres agricoles fertiles du Wisconsin du sud. La ville tient son nom d'un colon, Henry Janes, et son histoire industrielle a débuté très tôt. Quelques années avant la guerre de Sécession, les aciéries Rock River Iron Works fabriquaient déjà des outils agricoles dans un ensemble de bâtiments, le long de Franklin Street. En 1870, un annuaire local des entreprises listait cinquante fabricants de chariots à Janesville. Une industrie textile s'est développée le long de la rivière – laine, puis coton. En 1880, 250 ouvriers, pour la plupart de jeunes femmes, tissaient dans les filatures de coton de la ville.

Au début du ^{xxi}^e siècle, Janesville comptait environ 13 000 habitants – des descendants des premiers colons de la côte Est et des immigrants venant, au fil des décennies, d'Irlande, d'Allemagne et de Norvège. Dans le centre-ville, Franklin et River Streets étaient bordées de fabriques. Milwaukee et Main Streets étaient occupées par des

boutiques, des bureaux et, à une époque, d'un saloon par tranche de 250 habitants. Les boutiques restaient ouvertes le samedi soir afin que les familles d'agriculteurs puissent venir en ville une fois leur semaine de travail achevée. Le pont de Milwaukee Street était encore en bois, mais des trams électriques, se déployant vers le nord et le sud depuis le centre-ville, avaient remplacé le vieux service de trolley tiré par des chevaux. Janesville était un pôle ferroviaire. Tous les jours, 64 trains de passagers, plus des convois de fret, s'arrêtaient en ville. Des matières brutes arrivaient pour les usines, des hommes politiques pour leurs tournées, et des stars du vaudeville pour des représentations au Myers Grand Opera House.

Deux personnalités se distinguent dans la longue histoire manufacturière de Janesville. Ce sont des capitaines de l'industrie du pays, inconnus de la plupart des Américains, mais des légendes pour tous les écoliers locaux. Ils ont façonné l'identité de Janesville en même temps que son économie.

Le premier a été George S. Parker, un jeune moniteur de télégraphe. Dans les années 1880, il déposa le brevet d'un stylo à plume amélioré et créa la Parker Pen Company. Très vite, Parker Pen s'est développée sur les marchés internationaux. Les stylos apparaissaient lors des signatures de traités entre dirigeants mondiaux et à des Expositions universelles. Parker Pen a donné à la ville une réputation et une portée démesurées. La société a rendu Janesville célèbre.

La seconde figure était un autre homme d'affaires perspicace, Joseph A. Craig, qui a su attirer l'attention de General Motors sur les talents de Janesville. Vers la fin de la Première Guerre mondiale, il a œuvré pour que GM s'installe en ville, tout d'abord pour y fabriquer des tracteurs. Au fil des années, l'usine de montage s'est agrandie jusqu'à atteindre 446 000 m², la surface de 10 terrains de football. L'usine comprenait plus de 7 000 ouvriers à son apogée et a permis la création de milliers d'emplois dans les entreprises voisines qui fournissaient des pièces. Si Parker Pen a rendu Janesville célèbre, GM a contribué à faire perdurer cette célébrité. C'était la preuve que Janesville était capable de surmonter l'adversité dans des circonstances difficiles, que la ville était apparemment immunisée contre les coups de l'histoire. Durant la Grande Dépression, l'usine a fermé – et a rouvert une année plus tard. Au cours d'un mouvement de grève par occupation, un événement majeur dans l'histoire ouvrière américaine, alors que des travailleurs

de l'automobile provoquaient ailleurs des émeutes, la paix régnait à Janesville. Durant la Seconde Guerre mondiale, l'usine a fabriqué des obus d'artillerie dans le cadre du plan national; la production a repris après la guerre, plus importante que jamais. Même quand les opportunités de l'industrie automobile ont commencé à baisser dans les années 1970, condamnant d'autres usines, la chaîne de montage de Janesville continuait toujours de fonctionner.

Alors, quand l'usine d'assemblage a cessé de produire, en ce matin glacial de décembre 2008, comment les gens de la ville auraient pu se douter que cette fois-ci serait différente? Rien, par le passé, ne les avait préparés à admettre qu'un nouveau retour en force ne les sauverait pas encore une fois.

Le travail qui a disparu – 9 000 personnes ont perdu leur emploi dans et autour de Janesville entre 2008 et 2009 – faisait partie des 8,8 millions d'emplois aux États-Unis emportés par ce qu'on a appelé la Grande Récession. Ce n'était pas, évidemment, la première fois que certaines communautés américaines connaissent une hémorragie d'emplois dans les industries qui les définissent. Les fabriques de textile de Lowell, dans le Massachusetts, ont fermé ou ont déménagé dans le Sud dès la Première Guerre mondiale. À Youngstown, en Ohio, le lundi noir de 1977 a commencé à effacer quelque 50 000 emplois dans l'industrie de l'acier et ses secteurs connexes. Mais cette importante récession – la pire crise économique depuis les années 1930 – a supprimé des emplois, non dans une seule industrie, ni dans un seul groupe de communautés infortunées, mais dans tous les domaines d'activité, de la côte Est à la côte Ouest, dans des endroits qui n'avaient jamais fait partie de la Rust Belt¹ ni même d'aucune région en difficulté économique, et qui n'avaient jamais imaginé être touchés à ce point. Des endroits comme Janesville.

Aujourd'hui, l'usine de montage est verrouillée derrière un périmètre de chaînes. Au-dessus du portique de l'entrée Art Déco, on peut encore voir le logo. Il consiste en la silhouette de trois roues dentées, contenant chacune un motif différent. Dans la roue de droite, le symbole GM. Dans celle de gauche, la crête de l'United Auto Workers.

1. « Ceinture de rouille » de l'ancienne industrie métallurgique dans le nord-est des États-Unis.

Entre les deux, un champ blanc de la forme du Wisconsin, avec un cœur rose bonbon près du bas, là où est située Janesville. Et en lettres noires au sommet : JANESVILLE PEOPLE WORKING TOGETHER (Les habitants de Janesville travaillent ensemble). Le logo commence à rouiller.

À l'intérieur, l'usine est plongée dans le noir. Ses entrailles – des tours jusqu'aux postes de soudure et palans de cinq tonnes, tout l'équipement dont une usine automobile morte n'a plus besoin – ont été récupérées et vendues aux enchères. Dehors, les hectares de béton du parking sont vides à l'exception de la berline solitaire du vigile. Dans le ciel, les cheminées d'usine semblent se dresser là pour toujours, ne recrachant plus rien.

Derrière, la nature a repris ses droits sur une étendue où des rangées de 4×4 scintillaient stationnaient avant d'être expédiés ailleurs – ce sont des champs désormais, les arbustes poussent partout. À l'entrée de service, une petite pancarte est perchée sur la barrière. Il manque quelques lettres : M... POUR .ES SOUVENIRS.

Sans son usine d'assemblage, Janesville continue. En surface, la ville a l'air étrangement intacte pour un endroit qui a traversé un séisme économique. Elle sauve les apparences, s'efforce de dissimuler les failles par où s'infiltré la douleur, ce qui arrive quand les bons emplois disparaissent et que les gens de la classe moyenne dégringolent. Le long de Racine Street, l'itinéraire depuis l'autoroute jusqu'au centre-ville, de petits drapeaux américains flottent à tous les lampadaires. Main Street, avec ses bâtiments du XIX^e siècle en brique rouge et crème de Milwaukee, conserve sa grâce architecturale. Que certaines des devantures de magasins soient vides n'est pas nouveau ; le centre commercial attire les enseignes en dehors du centre depuis les années 1970. Une récente Campagne de décoration du cœur de ville a éclaboussé de grandes fresques pastel les flancs des bâtiments du centre, chaque fresque commémorant une des premières décennies de Janesville, depuis sa fondation en 1836. La fresque à l'arrière de l'hôtel de ville, qui illustre l'arrivée du chemin de fer dans les années 1850, représente une locomotive à vapeur et un homme enfonçant les clous des rails. Inscrit au bas de la fresque, on peut lire « Histoire. Vision. Courage. »

Donc Janesville continue, et pourtant elle est différente. On peut identifier ce changement dans les nombreux panneaux « À vendre » qui apparaissent le long des rues résidentielles, dans les bureaux de

prêteurs sur salaire qui se sont ouverts sur Milton Avenue, voie commerciale qui va du nord au centre-ville, et dans l'espace dégagé à présent occupé par le foyer de l'Armée du Salut.

Et les citoyens de Janesville? Ils cherchent à réinventer leur ville, à se réinventer eux-mêmes. En quelques années, il est devenu évident que personne à l'extérieur de la ville – ni les Démocrates ni les Républicains, ni les bureaucrates de Madison ou de Washington, ni les syndicats en voie de disparition, ni les entreprises en difficulté – n'a de solution pour renouveler la classe moyenne. Les habitants de Janesville n'abandonnent pas. Et pas seulement les ouvriers de l'industrie automobile. Depuis la banquière en vue à l'assistante sociale qui se consacre à trouver un refuge pour les enfants sans domicile, les gens prennent des risques pour les autres, leur affection pour leur ville les fait rester ici.

C'est difficile. L'usine d'assemblage désertée incarne leur dilemme : comment forger un avenir – comment même intégrer qu'il faut renoncer au passé – quand la carcasse d'une cathédrale de l'industrie de 446 000 m² repose encore, silencieuse, au bord de la rivière?

Malgré tout, les gens s'accrochent à l'esprit volontariste de Janesville. Un mois avant la fermeture de l'usine d'assemblage, ses responsables et son représentant local de l'United Auto Workers ont annoncé conjointement que la dernière Chevrolet Tahoe serait offerte à l'antenne d'United Way¹ du nord du Comté de Rock, comme lot d'une tombola en faveur d'œuvres caritatives. Il y a eu tellement de billets vendus – à 20 dollars pièce ou six pour 100 dollars –, tellement de billets vendus à des ouvriers licenciés qui n'avaient aucune idée d'où viendrait leur prochaine paie, que la tombola a rassemblé 200 460 dollars, propulsant, en pleine récession, la campagne annuelle d'United Way au-delà de ses objectifs.

Le billet gagnant était celui d'un retraité GM qui avait travaillé à l'usine pendant trente-sept ans. Il chérit tellement la Tahoe qu'elle quitte rarement son garage.

1. United Way est un organisme de bienfaisance qui collecte des fonds avec l'aide des écoles, des gouvernements, des syndicats, des institutions financières et des associations religieuses.