



PAR TRISTAN GASTON-BRETON

# Detroit, capitale mondiale de l'automobile

---

Detroit, capitale mondiale de l'automobile...Depuis la crise des « subprimes », la ville connaît une interminable descente aux enfers dont témoignent les milliers de maisons abandonnées. En réalité, le déclin de la ville a commencé dès la fin des années 1960, quand l'automatisation et la décentralisation de la production ont provoqué une baisse rapide des effectifs employés dans le secteur automobile. Son apogée, Detroit le connaît entre les années 1920 et les années 1960. Cinquième ville des Etats-Unis, elle symbolise alors toute la puissance de l'industrie automobile américaine qui, à elle seule, emploie sur place plus de 300 000 personnes. Créé en 1907, le Salon automobile de Detroit fait figure d'événement international pour tout le secteur. Venus du monde entier, les industriels de l'automobile viennent y présenter leurs dernières nouveautés. A Detroit,

trois groupes - les fameux « Big Three » - dominant alors le secteur : General Motors, Ford et Chrysler.

Qu'il semble loin le temps où la ville comptait 125 constructeurs automobiles ! C'était en 1910, deux ans après que Henry Ford eut lancé sa célèbre Ford T. Ce n'est pourtant pas à Detroit mais à Flint - une ville située 110 kilomètres plus au Nord - que l'industrie automobile américaine a vu le jour. Située au cœur de la région des Grands Lacs, proche des gisements de charbon et d'acier, reliée au reste du pays, la ville offre tout ce dont les pionniers de l'automobile ont besoin. En choisissant de s'installer à Detroit, encore mieux située que Flint et où des terrains à bon prix sont encore disponibles, Henry Ford bouleverse les destinées de la ville et révolutionne la jeune industrie automobile. Inaugurée en 1910, son usine



d'Highland Park, dans les faubourgs de Detroit, est en effet la première au monde à produire des véhicules à la chaîne. Dès cette année, 1000 Ford T sortent chaque jour de l'usine. Elles seront 10 000 dix ans plus tard. Les conséquences ne tardent pas : à la fin des années 1910, il ne reste plus qu'une vingtaine de constructeurs automobiles à Detroit. Encore quelques années et ils ne sont plus que trois, les fameux « Big Three ».

Dans ce processus de consolidation de la jeune industrie automobile, un homme joue un rôle majeur : William Crapo Durant, le fondateur de General Motors. Né à Boston en 1861, issu d'un milieu aisé - son grand-père est gouverneur du Michigan -, celui que l'on devait surnommer le « faiseur de deals » est arrivé à Flint à l'âge de 14 ans avec sa mère et sa sœur. Peu doué pour les études, il quitte l'école à 16 ans pour travailler dans un entrepôt de bois. Il n'y reste pas longtemps. Dans les années suivantes, Durant devient tour à tour représentant en produits pharmaceutiques, vendeur de cigares, assureur, gérant de patinoire et enfin responsable de l'usine de traitement des eaux de Flint ! En 1886, il s'associe avec un certain Dallas Dort et fonde la Durant-Dort Carriage Com-

pany, spécialisée dans la fabrication de carriages à cheval. Dix ans plus tard, avec une production de 75 000 véhicules par an, l'entreprise est devenue le leader américain de son secteur. Il faut dire que Durant a eu une idée de génie en créant sur tout le territoire un réseau de franchisés, sans doute l'un des tout premiers au monde. Il a également expérimenté une idée qui allait plus tard faire le succès de General Motors : plutôt que de vendre un ou deux modèles, il propose une large gamme, depuis les carriages populaires jusqu'aux calèches de luxe.

En 1904, devenu l'un des hommes d'affaires les plus en vue et les plus riches de Flint, Durant est contacté par l'industriel James Whiting qui vient de racheter la société Buick Motor Company. Créée en 1903 à Flint, la société connaît alors des difficultés financières faute de produire un nombre suffisant de véhicules. En quête d'un « manager » compétent, Whiting propose à Durant de prendre la direction de Buick. L'automobile ? A ce moment, Durant ne croit guère à ce moyen de locomotion qu'il trouve dangereux et de surcroît malodorant ! Il décide pourtant de relever le défi. Durant restera toute sa vie un joueur aimant les coups industriels et financiers, prenant toujours plus



de risques jusqu'à y laisser une bonne partie de sa fortune. Pour l'heure, il remplit sa mission au-delà de toutes les espérances de Whiting. Réorganisant les ateliers, il propulse la production de 37 à 8.000 véhicules par an entre 1904 et 1907, faisant de Buick le premier constructeur automobile américain.

1907... En octobre de cette année-là, une panique boursière comme les Etats-Unis en connaissent beaucoup ébranle l'économie du pays. Ne parvenant plus à vendre, nombre de petits constructeurs automobiles mettent purement et simplement la clé sous la porte. C'est alors qu'à Flint, où la panique de 1907 fait également sentir ses effets, William Crapo Durant mûrit sa grande idée, celle qui va conduire à la création de General Motors : s'ils veulent traverser les crises, les industriels de l'automobile doivent se regrouper. Contacté, Henry Ford, qui travaille alors sur la Ford T, se montre plutôt favorable. Tout comme Ransom Olds, le fondateur d'Oldsmobile, installé lui aussi à Detroit, et Benjamin Briscoe, le créateur de la Maxwell-Briscoe Motor Company de Detroit. Mais les négociations échouent : alors que Briscoe plaide pour la création d'un seul groupe déclinant une seule

marque, Durant souhaite préserver un portefeuille de marques diversifié. « Je suis partisan de l'Union alors que lui milite pour le droits des Etats », dira Briscoe. Quant à Ford et Olds, ils veulent bien jouer le jeu, mais à la condition que Durant prenne à titre personnel des actions de Ford et d'Oldsmobile. Ce que le patron de Buick n'est pas disposé à faire...

C'est donc seul que Durant va mener à bien son projet. Ainsi naît, en septembre 1908, General Motors, qui regroupe Buick, Cadillac, Oakland (future Pontiac), Oldsmobile - que son fondateur accepte finalement de vendre - mais aussi Catercar, Elmore, Ewing et Reliance et une brochette d'équipementiers automobiles. Ces acquisitions, Durant les a réalisées par échange de titres et, surtout, en ayant largement recours à l'emprunt. Autoritaire, l'homme n'a consulté son conseil d'administration pour que pour la forme. Tout comme Ford, l'industriel croit que le marché de masse constitue l'avenir de l'industrie automobile. Mais à l'inverse de son rival, qui a décidé de tout miser sur un seul modèle - la Ford T -, Durant déploie une stratégie multimarques qui l'amène à proposer une large gamme de véhicules, depuis les voitures populaires jusqu'aux modèles de luxe. En 1910, deux



ans après sa création, General Motors - dont le siège social restera basé à Flint jusqu'en 1923 - contrôle déjà 30 compagnies dont 11 constructeurs automobiles. Cette même année, l'industriel tente de mettre la main sur Ford, négociant à cet effet un nouvel emprunt de 8 millions de dollars. C'en est trop pour son conseil d'administration qu'inquiète l'endettement du groupe. A l'issue d'une révolution de palais, Durant est écarté de la direction de General Motors dont il reste cependant administrateur...

Coriace, l'homme ne va pas tarder à revenir ! Sitôt écarté de son poste, il s'installe à Detroit où il fonde, avec l'ancien pilote de course Louis Chevrolet, une nouvelle compagnie spécialisée dans la construction de véhicules de tourisme : Chevrolet. Entre les deux associés, les relations ne tardent pas à virer à l'aigre. Outre des divergences portant sur les modèles, Durant ne supporte pas la tenue négligée de Chevrolet ni sa manie de fumer des cigarettes alors que son rang social voudrait qu'il fume des cigares ! L'ancien pilote de course quitte finalement l'entreprise en 1913, laissant son partenaire seul aux commandes. A cette date, la compagnie produit 13 000 véhicules par an. Trois ans plus tard, en 1916, ayant

adopté les principes du fordisme, elle en produit 120 000 ! La valorisation de Chevrolet a atteint un tel niveau que Durant peut se permettre, cette année-là, d'échanger ses titres contre des actions de General Motors et de reprendre la direction du groupe !

Quatre années encore, William Crapo va s'efforcer d'agréger de nouvelles compagnies - dont Chevrolet - autour de « GM », portant la production totale du groupe à près de 800 000 véhicules par an. Insatiable, l'industriel rachète une dizaine de carrossiers et d'équipementiers avant d'élargir ses productions aux climatiseurs et de là, aux réfrigérateurs. Frigidaire : telle est la marque, trouvée par Durant lui-même, sous laquelle General Motors vend, à partir de 1918, ces appareils destinés aux particuliers. Au sortir de la guerre, l'industriel met en chantier le nouveau siège social du groupe qu'il a décidé d'installer à Detroit. Il n'en aura pas le temps. En 1919-1920, durement frappé par la crise née de la reconversion des industries de guerre, GM voit son cours de bourse plonger. Des semaines durant, Durant tente de le soutenir en rachetant lui-même les titres. Il y laisse une grande partie de sa fortune...et, une nouvelle fois, son poste. Poussé à



la démission, il créera une nouvelle compagnie automobile avant de finir sa vie, ruiné par le krach de 1929, comme gérant de bowling. C'est à son successeur, Alfred Sloan, qu'il appartiendra de mettre de l'ordre au sein de General Motors et d'en faire le premier constructeur automobile mondial.

---

**Tristan GASTON-BRETON,**  
Historien d'entreprises  
tgastonbreton@elzear.com