

Les écoles allemandes en ruine

Allemagne Les investissements dans les écoles du pays sont en recul constant depuis vingt ans. Et cela se voit.



Reportage Violette Bonnebas
Correspondance à Berlin

Des toitures qui fuient, des façades décrépies, des salles de classe recouvertes de moisissures. Daniela von Treuenfels connaît par cœur l'état désastreux des écoles de Berlin. *"Le problème le plus courant, c'est celui des sanitaires, tellement délabrés qu'ils sont inutilisables"*, raconte cette mère de trois enfants. *"Cela conduit parfois à des problèmes de santé car les élèves ne peuvent pas boire ou utiliser les toilettes."*

A l'école Lilienthal, la façade principale a été recouverte de bâches pour éviter que la chute de briques ne blesse un élève. Au collège Andreas, les infiltrations inondent la cave depuis vingt ans. Les fenêtres du lycée Fichtenberg sont si

vieilles que les élèves doivent porter des gants pour supporter le froid en hiver. *"Ma fille n'a même jamais pu aller au gymnase ou à la cantine car les bâtiments étaient en trop mauvais état"*, témoigne Daniela, qui milite au sein de la Fondation pour l'éducation Stiftung Bildung.

Sous la pression des associations, la ville de Berlin vient de lancer un grand plan de rénovation de 5,5 milliards d'euros. Mais le problème ne concerne pas seulement la capitale fédérale. Selon la banque publique KfW, les investissements dans les écoles du pays sont en recul constant depuis vingt ans, si bien que leur retard

Bien qu'il y ait de l'argent dans les caisses, les investissements publics sont à la traîne, dans l'éducation notamment.

s'élève aujourd'hui à 34 milliards d'euros.

La chancelière conservatrice Angela Merkel considère que ce phénomène s'explique par les lourdeurs administratives. Mais, pour Martin Schulz, son principal opposant aux élections législatives du 24 septembre, il s'agit bien d'une question d'argent. Le social-démocrate souhaite inscrire un montant minimal d'investissement public dans la Loi fondamentale allemande. Il promet douze milliards d'euros d'investissements fédéraux dans les bâtiments scolaires.

De fortes disparités

Pourtant, le candidat SPD a du mal à imposer le thème dans la campagne. *"Cela s'explique par le fait que les écoles sont l'affaire des régions et des communes, pas de l'Etat fédéral"*, explique Jörg Zeuner, économiste en chef de KfW. Le système éducatif allemand est très décentralisé. Chaque Land compte un ministre de l'Education qui décide de la politique éducative. Le fonctionnement matériel des établissements est à la charge des communes. Les défenseurs de ce système mettent en avant le principe de subsidiarité, mais il a un écueil : il creuse les inégalités entre les régions. En 2015, les riches communes de Bavière ont dépensé 74 euros par habitant dans les bâtiments scolaires. Dans la région très endettée de Rhénanie-du-Nord-Westphalie, le montant atteint seulement 9 euros.

"Les communes n'ont pas toutes les mêmes moyens, mais on leur demande de remplir les mêmes missions, notamment en matière d'éducation", souligne Jörg

Zeuner. *"Aujourd'hui, il faut installer Internet, s'adapter aux besoins spécifiques des enfants handicapés ou immigrants, ouvrir les écoles toute la journée, créer des cantines et des salles de repos. Ce sont de bonnes initiatives mais il faut pouvoir les financer."*

De plus en plus sollicitées, les communes voient leurs dépenses exploser. Selon une étude de la Fondation Bertelsmann publiée cet été, une sur cinq est en crise budgétaire, obligeant les plus pauvres à repousser sans cesse des investissements pourtant nécessaires.

Après d'âpres négociations, l'Etat fédéral a finalement lancé le mois dernier un fonds de 3,5 milliards d'euros, en contrepartie d'un droit de regard sur son utilisation – ouvrant ainsi une brèche dans le sacrosaint fédéralisme allemand. Mais la somme est jugée insuffisante par la Stiftung Bildung. *"On peut bien faire quelques réparations, mais pas réaménager les écoles comme il le faudrait"*, affirme Daniela von Treuenfels. *"Il faut donner plus d'argent aux communes de façon structurelle, mais aussi inclure davantage les communautés locales dans la planification des chantiers."*

L'impact du délabrement des écoles allemandes sur le niveau des élèves est difficile à mesurer. Mais, note le rapport de KfW, *"dans les pays de l'OCDE qui obtiennent de meilleurs résultats PISA que l'Allemagne, la part du PIB consacrée à l'enseignement est supérieure"*.

Après le Dieselgate, les voitures électriques divisent les part

■ A force de scandales à répétition, l'industrie automobile allemande s'est placée au centre du débat électoral.

Nathalie Steiwer
Correspondante à Berlin

La Belgique a son carrefour Léonard, l'Allemagne à sa "Neckartor": le carrefour le plus pollué d'Allemagne déverse chaque jour 90 000 voitures sur le centre de Stuttgart, fief de Mercedes. Les capteurs affichent ici régulièrement 200 microgrammes de particules fines par mètre cube, soit quatre fois la norme européenne.

C'est de ce carrefour qu'est parti le boulet le plus violent contre l'industrie automobile allemande. Le diesel avait déjà mauvaise presse depuis l'affaire des logiciels truqueurs de Volkswagen. Des soupçons de cartel révélés cet été ont rajouté une couche de défiance. Le coup fatidique vient toutefois d'une association environnementale, Umwelthilfe, qui a déposé plainte contre la ville de Stuttgart pour qu'elle protège la santé de ses habitants. En août, la cour leur a donné raison et les vieux diesels devraient être interdits au centre-ville en janvier 2018. L'arrêt pourrait faire jurisprudence dans 70 villes allemandes, dont Munich, siège de BMW.

Le résultat se fait déjà sentir: les ventes de véhicules diesel neufs représentaient 37,7% du marché allemand cette année contre 45,3% en 2016. Ailleurs, la France et le Royaume-Uni envisagent d'interdire les moteurs diesel et essence à partir de 2040. La Chine se prépare à passer au tout-électrique.

Merkel tance les constructeurs

Pour l'Allemagne, qui tire 13% de son PIB du secteur automobile, c'est une catastrophe nationale. Le gouvernement a multiplié les sommets pour tenter d'éviter l'interdiction du diesel et rassurer marchés et électeurs. La chancelière Angela Merkel a encore tancé les constructeurs lors du salon de l'automobile à Francfort la semaine dernière. "Rétablir la confiance" est dans leur intérêt mais aussi celui de l'Allemagne, leur a-t-elle rappelé. Jusque-là, la chancelière était pourtant restée aussi en retrait que possible sur ce sujet où tous les coups étaient à prendre: du côté des nombreux navetteurs propriétaires de diesel comme des

parents qui craignent pour la santé de leurs enfants, du côté des industriels très liés aux partis de gouvernement comme de ceux qui travaillent dans un secteur assurant 18% de l'emploi industriel du pays.

Son challenger SPD, Martin Schulz a eu beau jeu de condamner son "immobilisme" en faveur des constructeurs. Sur le fond, SPD et CDU sont d'accord: pas question d'interdire le diesel dans un avenir proche. En revanche, une future alliance de gouvernement sur ce sujet entre la CDU, les libéraux du FDP et les Verts, sera beaucoup plus difficile. Les écologistes visent un passage en 2030 au tout électrique, auquel le FDP ne croit pas du tout.

Les ventes de véhicules diesel neufs représentaient 37,7% du marché allemand cette année contre 45,3% en 2016.

Les Allemands eux-mêmes sont hésitants: 42% pourraient envisager l'interdiction des moteurs à combustion après 2050 mais 28% pas du tout, selon un sondage réalisé par l'association industrielle Bitkom. Hormis les libéraux et l'extrême gauche, les partis leur promettent pourtant monts et merveilles pour passer à l'électrique: une prime à l'achat de 4000 € à la CDU et de 6000 € chez les Verts, un quota européen de véhicules électriques au SPD... Reste à les mettre d'accord sur les solutions alternatives au charbon pour produire l'énergie nécessaire.