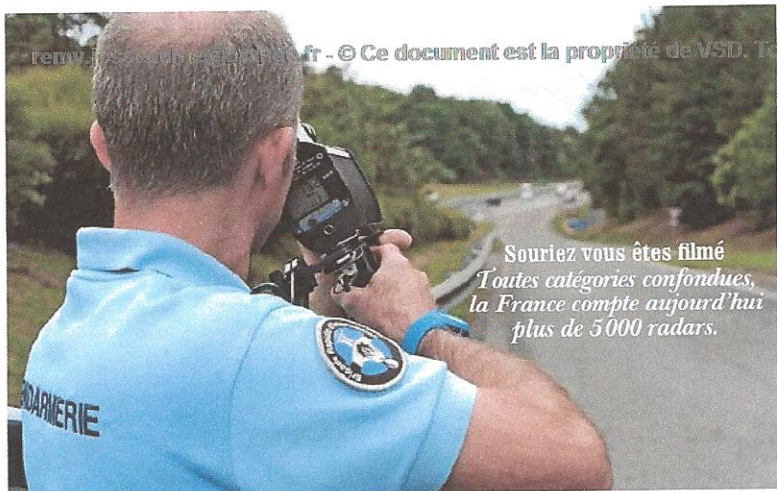


# CRISE DE L'AUTOMOBILE LA GRANDE H

LES INDUSTRIELS DU SECTEUR VONT MAL ? RIEN D'ÉTONNANT, L'ÉTAT FAIT TOUT

PAR FRÉDÉRIC BRILLET

**P**RÊTS ET AIDES PUBLIQUES POUR EMPÊCHER LES CONSTRUCTEURS DE COULER OU DE LICENCIER, PRIMES À LA CASSE POUR SOUTENIR LA DEMANDE... Rien n'y fait : les ventes de voitures neuves ne cessent de plonger (entre -12 % et -15 % pour 2012), et la fermeture du site PSA d'Aulnay-sous-Bois confirme le marasme du secteur. Mais la crise a bon dos, quand on sait que l'État prend par ailleurs des décisions qui détournent les Français de l'automobile. Et il y a le climat ambiant, qui la rend coupable de tous les maux et finit par tuer la part de rêve sans laquelle cette filière ne saurait se rétablir.



## ■ LA BAISSÉ DÉRISOIRE DU PRIX DES CARBURANTS

Bonne nouvelle, les prix à la pompe ont reculé fin août, à la suite de la baisse concertée des taxes et des marges des distributeurs et pétroliers. Mauvaise nouvelle, vous économiserez au mieux 6 centimes par litre, durant seulement trois mois. Insuffisant, estiment les associations de consommateurs qui exigent du président qu'il tienne les promesses du candidat : à savoir instaurer une fiscalité flottante qui réduirait les taxes en cas de flambée des cours pour stabiliser le prix à la pompe. Mais en raison de la situation des finances publiques, tout porte à croire que la taxe flottante sera conçue de manière à avoir un effet homéopathique sur le portefeuille. Pas étonnant dans ces conditions que 28 % des automobilistes envisagent de changer de moyen de transport en raison du prix des carburants, selon un sondage Opinionway. Pour ne rien arranger, le diesel qui allège la facture

est aujourd'hui menacé par des projets d'interdiction en ville au motif qu'il est trop polluant. Pourtant, c'est bien l'État qui a incité constructeurs et acheteurs à miser sur ce produit durant des décennies, au point qu'en France 70 % des voitures roulent au gazole.

## ■ L'ARNAQUE DES ÉTHYLOTESTS

Il ne suffit plus de rouler sobre, il faut encore prouver qu'on a les moyens de le savoir. Les conducteurs devront donc conserver un éthylotest neuf à l'intérieur de leur véhicule après le 1<sup>er</sup> novembre, sous peine d'amende. Pour leur plus grand bien, sachant que l'alcoolémie au volant tue quelque 1 200 personnes par an, rappelle l'association I-Tests, qui a convaincu en urgence le gouvernement Sarkozy d'adopter cette mesure. Le hic ou plutôt le « hips » de l'affaire, c'est que les responsables de cette association travaillent pour les fabricants d'éthylotests, qui ont trouvé un bon moyen de doper

# YPOCRISIE

## CE QU'IL PEUT POUR NOUS DÉTOURNER DE LA VOITURE.

leurs ventes sous couvert de prévention des accidents. Passe encore le conflit d'intérêt mais, à y regarder de plus près, la mesure est d'une efficacité douteuse. D'abord pourquoi imposer cette mesure à toute la population, sachant que des millions de Français ne boivent jamais une goutte d'alcool pour des raisons religieuses ou de santé ? Ensuite, elle est d'une efficacité toute relative car, pour pasticher Coluche, « les gens savent qu'ils roulent bourrés ». Les conducteurs légèrement éméchés prennent le volant en connaissance de cause, l'éthylotest ne les arrêtera pas. Et ceux complètement ivres ne sont plus assez lucides pour se donner la peine de faire le test.

Autre contrainte, le gilet fluo. « C'est jaune, moche, ça ne va avec rien, mais ça peut vous sauver la vie », affirmait le couturier Karl Lagerfeld dans une campagne publicitaire de la sécurité routière où il l'endossait pour la circonstance. Mais où s'arrêtera-t-on ? Faudra-t-il bientôt embarquer un brancard pliant et un défibrillateur dans la boîte à gants de sa voiture ?

### ■ UN RADAR PEUT EN CACHER UN AUTRE

Au commencement était le radar « vitesse » planté au bord des nationales. Quand on se faisait pincer, il se trouvait toujours un vague cousin ou un élu local pour faire sauter l'amende à la préfecture. L'arrivée des radars automatiques a balayé ce système en transformant les excès de vitesse en machine à cash. Une nouvelle étape vient d'être franchie avec les radars tronçons qui mesurent la vitesse moyenne sur un parcours, ce qui décuple les occasions de fauter et les rend encore plus rentables. Enfin, des radars mobiles

embarqués dans des véhicules banalisés en mouvement vont couvrir les derniers axes épargnés par cette surveillance généralisée. Toutes catégories confondues, la France compte plus de cinq mille appareils qui rapporteront en 2012 près de 700 millions d'euros à l'État. « La grande majorité des amendes porte aujourd'hui sur de très légers excès de vitesse. Et de nouveaux radars sont encore installés sur les autoroutes, alors même que la vitesse n'y représente plus que la quatrième cause de mortalité au volant. On s'interroge donc sur les vraies motivations de cette politique », critique Daniel Quéro. Avec cette taxation qui ne dit pas son nom, l'État à court d'argent piocherait directement dans les poches des automobilistes plutôt que dans celles des contribuables. L'opération s'effectuant au nom de la lutte contre les accidents, rares sont les voix qui protestent contre le durcissement des sanctions.

### ■ LE PERMIS, CHER ET COMPLIQUÉ

« Je suis arrivé à 11 heures et ai mis 1,70 euro dans l'appareil. Sachant que l'horodateur m'accorde 30 minutes de stationnement pour 40 centimes, 45 minutes pour 60 centimes, une heure pour 80 centimes et 2 heures pour 1,70 euro, jusqu'à quelle heure puis-je stationner ? » Les organisateurs de l'examen du code de la route s'ingénient à infliger des casse-tête aussi pénibles qu'inutiles aux postulants (dans le cas présent, le ticket de stationnement indique toujours l'heure limite). Pour ne rien arranger, 50% des candidats ratent l'épreuve de conduite la première fois, ce qui contribue à renchérir le coût du permis (1 500 euros en moyenne) tandis que la répression accrue oblige un

nombre croissant d'automobilistes (100 000 par an) qui ont perdu leurs points à le repasser. D'où un allongement des délais pour passer l'épreuve pratique, les inspecteurs n'étant pas assez nombreux. À quand le changement ?

### ■ LA CHASSE AUX VOITURES DANS LES VILLES

Qu'il est loin le temps où l'on pouvait se garer place de la Concorde, à Paris. Dans les années soixante, rappelle l'historien Mathieu Flonneau, la voiture était autant un moyen d'ascension sociale que d'accès démocratique à la ville pour tous les Français. La « piétonnisation » des artères commerçantes, la diminution du nombre de places de stationnement ont changé la donne. Exilés par les coûts de l'immobilier dans des périphéries mal desservies par les transports en commun, les classes moyennes et populaires ont perdu en mobilité. La reconquête des rives des fleuves, nouveau dada des maires de France, va encore aggraver cette fracture. À Paris, Bertrand Delanoë va fermer les voies sur berges à la circulation. « Il satisfait les attentes de son électorat bobo mais va pourrir la vie de banlieusards d'origine plus modeste. Surprenant pour un maire de gauche, accuse M<sup>e</sup> Rémy Josseume, un avocat défenseur des automobilistes qui va déposer un recours en justice. Ce projet porte atteinte à la liberté d'aller et venir. C'est aussi stupide que d'interdire aux Parisiens de prendre une voiture pour aller en province. » Et ce n'est pas le démarrage poussif du programme Autolib qui fournira une alternative aux banlieusards, sachant que le réseau des stations est très insuffisant au-delà du périphérique. ■

# -15%

ESTIMATION  
DE LA BAISSÉ DES  
VENTES DE  
VOITURES NEUVES  
EN FRANCE EN  
2012

# 700 millions d'euros

C'EST LE  
MONTANT DES  
AMENDES  
RÉCOLTÉ  
GRÂCE AUX  
5000 RADARS  
DU RÉSEAU  
ROUTIER

# 1500 euros

C'EST LE PRIX  
MOYEN POUR  
L'OBTENTION DU  
PERMIS DE  
CONDUIRE EN  
FRANCE