

ÉRIC LESER

AUTOMOBILE FRANCE D'EN HAUT CONTRE FRANCE D'EN BAS

ENQUÊTE SUR UNE POLITIQUE SCANDALEUSE :
80 KM/H, POLLUTION, RADARS,
TAXES, EMBOUTEILLAGES

EYROLLES



La fin du tout automobile est une évolution majeure de notre société et de notre mode de vie. Mais elle concerne aujourd'hui seulement une fraction de la population.

Pour les habitants des grandes villes, l'automobile est une contrainte et une nuisance. Pour la majorité des Français, qui vit dans les petites villes, les zones périurbaines et les campagnes, qui n'a pas ou peu accès aux transports en commun et à de nombreux services de proximité, l'automobile est indispensable.

Cette France périphérique vit la stigmatisation de la voiture, l'empilement des taxes, des contraintes et des contrôles comme une violence, un mépris de classe et une profonde injustice.

La limitation de vitesse à 80 km/h sur le réseau secondaire est ainsi non seulement une mesure à l'efficacité contestable, mais elle cible de fait uniquement la France périphérique.

La guerre idéologique menée contre la voiture depuis des décennies est dangereuse, socialement comme politiquement. Elle s'affranchit souvent des faits et creuse la fracture territoriale et sociale qui mine le pays. Pourtant, comme le montrent les stratégies menées avec succès dans plusieurs pays, d'autres modèles sont possibles.



© Anne de Cornick

Éric Leser est journaliste, ancien correspondant aux États-Unis et ancien chef du service économie du Monde. Il a co-fondé Slate France et l'a dirigé pendant huit ans.

Éric LESER

**Automobile,
France d'en haut
contre France
d'en bas**

EYROLLES



Éditions Eyrolles
61, bd Saint-Germain
75240 Paris Cedex 05
www.editions-eyrolles.com

En application de la loi du 11 mars 1957, il est interdit de reproduire intégralement ou partiellement le présent ouvrage, sur quelque support que ce soit, sans l'autorisation de l'Éditeur ou du Centre français d'exploitation du droit de copie, 20, rue des Grands-Augustins, 75006 Paris.

© Éditions Eyrolles, 2018
ISBN : 978-2-212-57009-0

Table des matières

INTRODUCTION	QUAND LA FRANCE D'EN HAUT NIE LA RÉALITÉ	1
CHAPITRE 1	LA FRACTURE AUTOMOBILE	9
	Une guerre idéologique	10
	Les gens de quelque part et les gens de nulle part	12
	Injonctions moralisantes	16
	Marqueur social	19
	Trois France de l'automobile	20
	Déni de réalité	25
CHAPITRE 2	PARIS, LA CROISADE D'ANNE HIDALGO	29
	Vieilles voitures, périphérique, voies sur berge	32
	Injustifié selon la justice	38
	Chasser les banlieusards	40
	Régler des comptes politiques en fabriquant des embouteillages	41
	Contrôles fictifs et amendes illégales	42
	Le fiascolib'	44

La guerre des piétons et des cyclistes contre les voitures	49
Les mots et les actes	51

CHAPITRE 3 LES ERREMENTS DES POUVOIRS PUBLICS DEPUIS 30 ANS

L'entourloupe du diesel	56
L'électrique, toujours les mêmes erreurs.....	58
Sécurité routière : paroles, paroles.....	59
Le coût réel des transports	61
L'automobiliste, cible idéale du fisc	64
Les effets pervers du permis à points.....	66
Le plantage du service des cartes grises en ligne.....	68
Autoroutes : braquage au péage.....	69
Écotaxe, jeter l'argent du contribuable par les fenêtres	72
Permis de conduire : coût trop élevé, blocage social et formation inadaptée	74
Industrie, la destruction du haut de gamme français.....	77
Un marché automobile de pays pauvre	78
Nouveau contrôle technique... et la pédagogie, alors?	79
La privatisation pas forcément légale des contrôles radars embarqués... ..	82
L'annonce très anticipée de la fin des véhicules à moteur thermique	83

CHAPITRE 4 LA FIN D'UN MYTHE QUI RÉSISTE

Quand le Président roulait en Porsche.....	86
La voiture du peuple.....	87
Une contrainte et une nuisance.....	90

Une dimension charnelle	93
Les Français ne lâchent pas leurs voitures	96

CHAPITRE 5 SÉCURITÉ ROUTIÈRE :

LE BAL DES DÉMAGOGUES.....	101
80 km/h au lieu de 90 km/h, pourquoi?.....	102
La France n'est pas un modèle	108
Corruption	111
Raisonnement simpliste	112
Alcool, drogue, inattention, téléphone portable, routes dangereuses.....	116
Les radars sont inefficaces, pas pour les finances publiques.....	118
La vraie sécurité routière	123

CHAPITRE 6 *TOP GEAR, FAST AND FURIOUS,*

<i>YOUNGTIMERS</i> : UNE CONTRE-CULTURE.....	125
Téléréalité	126
<i>Fast and Furious</i> , la guerre des étoiles sur quatre roues.....	129
Le tuning, un mode d'expression incompris	131
Runs et rodéos	134
Rouler autrement.....	135

CHAPITRE 7 DIESEL, ÉLECTRIQUE, AUTONOME...

LA RÉALITÉ TECHNOLOGIQUE ET LA FICTION	141
Diesel, brûler ce qu'on a adoré.....	141
Les promesses non tenues de l'électrique	145
La voiture autonome n'est pas pour demain, peut-être pour après-demain... ..	152

CHAPITRE 8 POLLUTION, EMBOUTEILLAGES :**LES COÛTS CACHÉS 159**

La route minoritaire dans les émissions de particules... 161

48 000 décès prématurés, un chiffre construit
sur du vent 164

Vitesse et pollution 167

Le coût démesuré des embouteillages 169

Comment combattre les embouteillages ? 174

CHAPITRE 9 L'AUTOMOBILE NE VA PAS DISPARAÎTRE,**ELLE VA CHANGER 179**

Décréter la fin de l'automobile 182

Véhicules électriques, la balle est dans le camp
des pouvoirs publics 185

L'avenir appartient à l'hydrogène..... 186

L'économie du « partage »..... 189

La loi de l'offre et de la demande..... 190

Le « problème », c'est que la voiture est populaire..... 192

CONCLUSION SORTIR DU MÉPRIS DE CLASSE 195

Injustice 196

Ne plus donner le sentiment de l'arbitraire 200

Introduction

Quand la France d'en haut nie la réalité

L'automobile disparaît. Pas sur les routes, mais dans les imaginaires comme symbole de liberté, de progrès et comme marqueur social. La France n'est pas une exception. Tous les pays occidentaux ont atteint le « pic automobile ». Le nombre de kilomètres parcourus par habitant sur les routes est en baisse depuis le début du millénaire.

Cela est la conséquence de l'urbanisation, de la pollution, des embouteillages, de l'augmentation des prix des carburants, mais pas seulement.

Le rejet de l'automobile s'est accéléré au cours des dernières années avec les restrictions de circulation grandissantes dans les grandes villes et les polémiques qu'elles entraînent, le durcissement des limitations de vitesse et de la répression, la multiplication des radars, l'augmentation continue des taxes sur les carburants, les scandales du diesel...

La fin du tout-automobile est une évolution majeure de notre société et de notre mode de vie. Mais elle concerne avant tout aujourd'hui une fraction de la population et du pays. Les dirigeants politiques, les élites intellectuelles et la plupart des grands médias refusent de voir cette réalité.

La relation à l'automobile et à la route n'est pas du tout la même que vous habitez Paris et les grandes métropoles régionales ou les zones dites périphériques, les campagnes et les petites villes où vit plus de la moitié de la population française.

Pour la grande majorité des habitants des grandes villes, l'automobile est jugée responsable de bon nombre de ses maux. Parfois à raison et souvent de façon exagérée, simpliste et systématique.

Pour une autre partie de la population, qui n'a pas ou peu accès aux transports en commun et à de nombreux services de proximité, l'automobile est un élément indispensable de son mode de vie. Elle en a besoin pour travailler, pour se soigner, pour étudier, pour faire des achats. L'automobile fait aussi toujours partie de son identité, voire encore de ses fantasmes. Et elle perçoit la stigmatisation de la voiture et de ses utilisateurs comme une violence, un mépris de classe et une profonde injustice.

L'équation « automobile = pollution » illustre bien la simplification et l'instrumentalisation de la dénonciation de l'automobile. Évidemment, la voiture pollue et émet des particules fines et des gaz à effet de serre. Mais on lui attribue une responsabilité qui n'est pas la sienne. Il en va ainsi du chiffre répété sans cesse de

48 000 morts (prématurés) par an en France liés à des maladies respiratoires qui résulteraient de la pollution atmosphérique, et notamment des particules fines émises par les moteurs diesel. D'une part, l'automobile représente une part limitée de la pollution atmosphérique par les particules fines (34 % en Île-de-France et 15 % sur l'ensemble du territoire) et ensuite, le chiffre même de 48 000 morts est, selon de nombreux spécialistes de la santé publique, absurde sauf à considérer que les fumeurs sont des victimes de la pollution atmosphérique...

La voiture électrique, présentée un peu trop facilement comme la solution à tous les problèmes, devient une vraie alternative dans les zones urbaines. Mais elle émet toujours des particules fines et sa fabrication, notamment celle des batteries, pose de sérieux problèmes pour l'environnement. Enfin, pour que le véhicule électrique s'impose réellement, il faut doter le pays d'infrastructures coûteuses dont le financement n'est même pas envisagé !

Une guerre idéologique est menée avec succès en France contre la voiture depuis des décennies. Elle est dangereuse. Elle s'affranchit souvent des faits, et creuse les fractures territoriale et sociale qui minent le pays. Elle met en accusation, à tort, plus de la moitié de la population et introduit inutilement dans un débat nécessaire un jugement moral sans appel à l'encontre des « pollueurs » et des « délinquants » de la route.

La limitation de vitesse à 80 km/h au lieu de 90 km/h sur le réseau secondaire cible de fait uniquement la France périphérique. Non seulement la mesure est

très contestable quant à son efficacité pour la sécurité routière (voir chapitre 5), mais elle s'applique presque exclusivement à la France rurale. Il n'y a quasiment aucune route en région parisienne à avoir vu sa vitesse limitée à 80 km/h. Il y en a 10,971 km en Dordogne, 8,844 dans la Manche, 8,770 dans l'Aveyron, 8,382 dans la Saône-et-Loire ou encore 15,234 dans la Charente et la Charente-Maritime.

Il est vrai que pour une grande partie des jeunes générations urbaines, l'automobile tue, l'automobile pollue, l'automobile encombre, l'automobile n'est plus nécessaire pour voir ses amis et faire des achats, l'automobile appartient à un passé... chéri notamment par les électeurs de Donald Trump et de Marine Le Pen. Une enquête mondiale sur le comportement des adolescents réalisée par l'institut de sondage TNS révèle que, de plus en plus, ceux-ci considèrent les voitures comme un « outil » et non plus comme une « aspiration ».

La théorie la plus fascinante est que l'Internet a supplanté, en partie, l'automobile. Les deux ont un rôle social. Plutôt que de se déplacer pour se retrouver, les jeunes restent en contact *via* les réseaux sociaux et les messageries. C'est moins coûteux et plus facile. « L'automobile n'est tout simplement plus aussi importante dans la vie des gens », explique Michael Berger, un historien américain qui étudie l'impact social de l'automobile. « L'automobile donnait les moyens aux jeunes de vivre leurs propres vies. Les réseaux sociaux ont fait exploser ces contraintes. Vous n'avez pas besoin d'une voiture pour vous faire des amis. » Selon une enquête de l'université du Michigan, parmi les jeunes, le taux de pénétration de l'Internet

dans un pays est inversement proportionnel à celui du permis de conduire.

La culture automobile et mécanique, le culte de la vitesse, de la puissance, des belles carrosseries sont devenus un marqueur social. Ils disparaissent dans les métropoles et restent vivaces sous des formes nouvelles, notamment dans la France périphérique et celle des banlieues. La « bagnole » demeure dans ces territoires un élément identitaire et statutaire. Cela s'incarne par une véritable contre-culture autour de nouveaux sports automobiles, du *drift*, des courses de rue sauvages ou runs et aussi du tuning.

Le succès au cinéma des films de la série *Fast and Furious* en est l'illustration, tout comme la multiplication au cours des dernières années des émissions de télé-réalité autour de la culture automobile. On peut citer pêle-mêle *Top Gear* (BBC-RMC), *Grand Tour* (Amazon), *Wheeler Dealers – Vintage Mecanic* (Discovery Channel-RMC), *Car SOS*, *Pimp my Ride* (*Tune ma caisse* – MTV)... La version originale anglaise *Top Gear* a été l'émission de télévision la plus regardée au monde avec 350 millions de téléspectateurs.

Mais l'automobile, ce n'est pas que de la culture. C'est aussi et surtout de l'économie et de la géographie. L'automobile a façonné les territoires, pour le meilleur et souvent pour le pire, raccourcissant les distances mais truffant le paysage de voies rapides et d'autoroutes, et la périphérie des agglomérations de ronds-points, de rocade et de centres commerciaux.

L'automobile a aussi redéfini le travail et les loisirs, du trajet quotidien à la balade du week-end jusqu'aux

vacances. Elle a façonné des industries entières pour fabriquer les voitures et les camions mais aussi pour produire de l'acier, extraire, distribuer et raffiner les carburants, construire et entretenir les routes, réparer les véhicules, les assurer et apprendre à les conduire.

Le jugement moralisateur porté sur l'automobile et la réalité économique se situe sur des plans différents. La voiture décriée reste indispensable et irremplaçable... et pour longtemps encore. Pour preuve, quelques chiffres négligés : 81 % des ménages en France en ont au moins une à disposition ; 83 % des adultes ont le permis et la voiture (avec les motos et les scooters) assure 75,2 % des déplacements vers le travail, 66,5 % des déplacements des jours de semaine et 74,7 % des déplacements à plus de 100 kilomètres.

L'équation économique de l'automobile est aussi souvent mal comprise, dominée par les idées reçues et les caricatures. Elle est déformée par les problèmes de circulation, bien réels, des grandes villes. Mais plus de la moitié de la population française vit dans des petites villes et dans des zones rurales et périurbaines où il n'est tout simplement pas possible de vivre décemment sans une voiture. Seule une minorité de la population française adulte (17 %) utilise les transports en commun et y a accès. L'essentiel de la circulation automobile se fait hors des grandes villes là où elle est à l'évidence plus une solution qu'un problème.

D'autant plus que la machine automobile et son usage ont fait beaucoup de progrès et peuvent encore en faire. L'accidentalité comme la pollution ont nettement baissé au cours des dernières décennies. Grâce aux

améliorations techniques spectaculaires dans la sécurité active et passive des véhicules, au changement de comportement d'une grande partie des constructeurs, à l'amélioration des infrastructures et à la répression mise en place par les pouvoirs publics, l'accidentalité a fortement diminué dans toute l'Europe depuis 40 ans. Il en va de même depuis deux décennies pour la pollution.

Le coût du transport est lui aussi mal compris. Les multiples taxes sur l'automobile rapportent bien plus à l'État que le coût des infrastructures routières. Aux coûts directs de l'automobile, il faut bien sûr ajouter ceux dits externes : accidents, pollution, embouteillages, bruit... En en tenant compte, le coût de la route reste pourtant inégalé même face aux transports collectifs. Des calculs effectués notamment par... le Commissariat général au développement durable !

La disparition de l'automobile n'est donc pas pour demain ou après-demain. Peut-être du centre des grandes villes et de Paris, et c'est souhaitable, mais pas du reste du territoire. La voiture autonome changera sans doute son mode d'utilisation et même de propriété, mais ce sera toujours de l'automobile. En outre, en dépit des fantasmes, cette technologie mettra du temps à s'imposer. Les voitures sans conducteur ont aujourd'hui les plus grandes difficultés à s'adapter aux intempéries, à emprunter les ponts, à anticiper ce que va faire un conducteur humain, à rouler dans le centre des villes, à entrer sur les voies rapides...

La stigmatisation de l'automobile et de la route, qui donne aux gouvernants bonne conscience ou permet de trouver un responsable facile à des nuisances difficiles

à combattre, est un déni de réalité. Les politiques bâties ainsi ne peuvent pas apporter de résultat. On le voit avec la circulation alternée ou la fermeture des voies sur berge à Paris, qui, pour la première, a réduit de façon imperceptible la pollution et, pour la seconde, a conduit à son augmentation et à celle des embouteillages. Le contraire du but officiellement poursuivi... Pour réduire la place de l'automobile dans les grandes villes et à Paris, ce qui est une nécessité, il faut une autre méthode. Il faut de la pédagogie, de la concertation avec les territoires, la construction d'équipements comme des parkings accessibles et sécurisés aux abords des métropoles.

Tous les moyens de déplacement ont des avantages et des inconvénients. Tous ne sont pas adaptés aux différents territoires. Les voitures encombrant les centres-ville, c'est un fait. Elles polluent trop, c'est aussi un fait. Mais elles sont irremplaçables pour assurer la mobilité d'une très grande majorité de la population. Et ne parlons pas du transport de marchandises et des services assurés par les camions et les véhicules utilitaires qui sont l'oxygène de la vie économique.

La fin du mythe automobile, notamment pour les jeunes générations urbanisées, traduit un changement de mode de vie d'une partie de la population. Mais il n'efface pas les réalités économiques et territoriales. La voiture ne va pas et ne peut pas disparaître des routes. Stigmatiser et pressurer la France d'en bas qui ne peut pas s'en passer et y reste attachée est dangereux socialement comme politiquement. Les populistes n'en demandent pas tant. Il serait vraiment temps de s'en apercevoir.

La fracture automobile

« L'auto ça pue, ça pollue et ça rend con. » Les propos de René Dumont, premier candidat écologiste à l'élection présidentielle, avaient fait sensation. Même s'il n'avait finalement recueilli que 1 % des suffrages en 1974. Depuis, il a pris une revanche posthume. Son idéologie s'est imposée. Elle nourrit l'anti-automobilisme bon teint et moralisateur si répandu en France dans la classe politique et les élites intellectuelles et médiatiques.

Dans les années 1970, après deux siècles de croissance industrielle, les chocs pétroliers marquent un tournant majeur. Avec les prophéties du Club de Rome sur la fin des ressources naturelles de la planète avant l'an 2000, qui se révéleront toutes fausses, la conscience de vivre dans un monde fini et d'avoir à faire face à des contraintes énergétiques et d'environnement s'impose. Mais le débat sur les effets négatifs du développement économique se trouve rapidement cantonné aux seuls transports et plus particulièrement à l'automobile, visible et facilement stigmatisée. Le chauffard « beauf »,

machiste, inculte, vulgaire et agressif est d'ores et déjà une figure installée dans l'imaginaire par les humoristes et les écrivains. Un coupable parfait. C'est la fin d'une époque. Georges Pompidou roulait en Porsche dans les années 1960 et François Mitterrand taxe à 33 % en 1981 les voitures de luxe. L'automobile, objet du désir des Trente Glorieuses et symbole de la société de consommation, est tombée de son piédestal avant de se transformer aujourd'hui en piège pour la France populaire.

UNE GUERRE IDÉOLOGIQUE

Depuis trois décennies, une guerre idéologique sournoise est menée en France contre la voiture en faisant fi des réalités économiques et sociales et aux dépens d'une majorité de la population qui ne peut s'en passer. Une stigmatisation et même un mépris qui sont loin d'être gratuits. Ils légitiment une multitude de taxes et de prélèvements exorbitants, de dépenses obligées, de contraintes et de contraventions de toute nature infligés à l'automobiliste. Entre 2014 et 2018, les taxes sur les carburants sont passées de 50 à 70 % du prix total !

Révéléateur de cette obsession anti-automobile, seule ou presque la voiture individuelle est la cible de cette persécution réglementaire et fiscale. Les autres grands consommateurs de carburants que sont le transport maritime, le transport aérien, les poids lourds, les véhicules utilitaires, le chauffage, l'agriculture, l'industrie... échappent le plus souvent à la stigmatisation et aux taxes. Ils bénéficient pour la plupart d'exonérations, de subventions et de normes environnementales parfois très « compréhensives ».

Depuis de nombreuses années, la France d'en haut a trouvé, en se donnant en plus bonne conscience, une vache à lait silencieuse et résignée pour financer un État vivant au-dessus de ses moyens et un modèle social exsangue. Et en plus, les nouveaux bourgeois font la leçon aux nouveaux prolétaires. La France d'en haut vit à Paris et dans les grandes métropoles. Elle se déplace en avion, en TGV, en taxi, en Uber et parfois en voiture de fonction. Il lui arrive aussi de louer un véhicule pendant les vacances. Les classes intellectuelles se partagent entre le vélo, les transports en commun, le scooter et la voiture hybride ou électrique pour « sauver » la planète. La France d'en bas, elle, n'a pas le choix. C'est une question de survie. Elle se déplace toute l'année dans des voitures diesel dont la valeur d'occasion s'effondre, que l'État l'a puissamment incitée pendant des années à acheter pour soutenir l'industrie nationale, avec le sentiment d'être vilipendée, pressurée et traquée.

La voiture polluante est devenue la marque de son déclasserment. La France périphérique et populaire roule dans des véhicules qui « détruisent » la planète, les yeux rivés sur la jauge de carburant et sur le bord de la route pour repérer les gendarmes et leurs radars. Elle roule dans l'angoisse de l'excès de vitesse de 10 km/h, de l'amende et du retrait de points de permis. Elle roule avec une colère sourde et la conscience grandissante d'être la victime impuissante d'une discrimination. L'État est devenu son ennemi. Il l'asphyxie, la culpabilise et ne lui offre aucune échappatoire. Elle comprend aujourd'hui la stigmatisation de la voiture comme une violence, un dédain de classe et une injustice.

Il n'est pas encore question de révolte ou même d'expression de masse de ce mécontentement grandissant. Les associations de défense des automobilistes et des motards deviennent plus bruyantes et plus visibles. Mais elles ont des capacités de mobilisation et de nuisance politique qui restent limitées. Les gouvernants feraient toutefois bien de prendre garde. Le sentiment d'une trop grande injustice finit toujours par s'exprimer.

Il y a comme une réminiscence de l'arbitraire de l'Ancien Régime et de la gabelle dans les taxes sur les produits pétroliers qui ne cessent de s'alourdir, dans la soudaine volte-face et dénonciation des dangers du diesel, dans la baisse à 80 km/h de la vitesse maximum sur le réseau secondaire, dans la multiplication aléatoire des zones à 70 km/h, 90 km/h ou 110 km/h, dans le foisonnement de radars toujours plus sophistiqués confiés maintenant à des sociétés privées, dans le montant des contraventions toujours plus « généreusement » distribuées, dans le tarif qui s'envole du stationnement en ville, dans le coût des primes d'assurance, du contrôle technique, des vignettes, du passage du permis ou des stages pour récupérer les points perdus.

LES GENS DE QUELQUE PART ET LES GENS DE NULLE PART

Une fracture automobile divise la France. Elle est de plus en plus profonde. Elle est dangereuse socialement comme politiquement. L'automobile n'est pas, comme le pensent les sophistes qui nous gouvernent et pour qui les faits ont peu d'importance, un moyen de transport interchangeable, un produit de consommation comme