



EN COUVERTURE CUBA

LE PARADOXE DE LA PEUGEOT

Acheter une voiture, un acte banal ? Pas à Cuba. Malgré l'ouverture, en 2014, du marché de l'automobile à tous les Cubains, posséder un véhicule est impossible. L'écrivain Leonardo Padura témoigne de cette réalité absurde.

PAR LEONARDO PADURA

I

Il y a quelques semaines, j'ai accompagné un ami français, en visite à La Havane, afin qu'il voie de ses yeux l'un des endroits les plus extraordinaires de la capitale cubaine. De son côté, ce Français avait déjà fait le tour des lieux emblématiques de la ville, dont le magnifique centre historique en pleine rénovation ; il s'était rendu à la Finca Vigía, la demeure mythique où vécut Hemingway durant une vingtaine d'années et où il écrivit plusieurs de ses romans ; il s'était aventuré dans deux des nouveaux restaurants privés qui ont fleuri

en ville à la faveur des récentes mesures économiques, et qui ont fait preuve d'efficacité et de compétitivité dans tout l'espace urbain... Il avait déjà vu tellement de choses que je décidai de l'emmener chez le concessionnaire où les Cubains peuvent désormais acquérir une voiture neuve, même si elle n'est pas de l'année et bien que les offres et les marques soient limitées. Surpris par ma proposition, l'ami en question me demanda : «Un concessionnaire... un endroit où l'on vend des voitures ?»... Ce à quoi je répondis : «Oui, enfin, plus ou moins.»

Il me semble important de rappeler que durant un demi-siècle, les Cubains n'ont pas eu cette possibilité. Lors de cette période, l'acquisition d'une automobile n'était possible que dans des cas exceptionnels, allant de la simple attribution de la voiture par une instance officielle à une personne jugée digne de mériter cette récompense, jusqu'à l'achat direct par des citoyens dûment autorisés (ce qui requérait l'approbation de deux ministres et de plusieurs fonctionnaires subalternes). Citoyens qui, d'une façon ou d'une autre mais toujours légalement attestée, avaient obtenu des gains en monnaie forte [c'est-à-dire en pesos convertibles ou en devises étrangères] et qui étaient liés à l'appareil étatique (presque uniquement des diplomates, des médecins ayant exercé à l'étranger en mission officielle, des artistes, des sportifs). Ces prétendants à la possession d'un véhicule, neuf ou usagé, faisaient l'objet d'une enquête et, si leurs finances étaient en règle, après un temps d'attente et une analyse consciencieuse de leur cas, on leur remettait (ou pas) une lettre, «la Lettre», qui les autorisait à réaliser cet achat.

Pour le propriétaire de n'importe quelle voiture construite après 1960, ce système d'acquisition prévoyait aussi l'interdiction de la vendre à un particulier. Elle pouvait uniquement être vendue à l'Etat, qui l'évaluait selon son bon plaisir, toujours à des montants très bas au regard des prix qu'elle aurait pu atteindre dans d'autres circonstances sur un marché ouvert, où l'offre est insuffisante. En revanche, les propriétaires de véhicules antérieurs à 1960 étaient autorisés à les vendre à qui ils voulaient. Tout ce système engendra l'existence d'un marché



clandestin : si les propriétaires de voitures construites après 1960 avaient besoin d'argent, ils les cédaient sans les vendre officiellement car elles étaient aimablement prêtées à une autre personne. Par ce biais, quelqu'un qui avait pu acheter une voiture d'occasion, disons au prix de 5 000 dollars, pouvait ensuite la «prêter» pour 40 000 à quelqu'un ayant assez de moyens, de désirs ou de besoins pour se l'offrir. Un particulier pouvait même vendre (prêter) sa voiture quand elle n'était encore qu'un document : il vendait 40 000 dollars, à quelqu'un qui possédait suffisamment de capitaux, la «Lettre» l'autorisant à acheter une voiture d'occasion de, disons, 4 000 dollars.

Confronté à cette situation d'interdictions excessives, en réalité transgressées, qui généraient diverses formes d'illégalités et permettait des gains élevés grâce à la vente clandestine d'une voiture, le gouvernement cubain décida, en 2014, d'ouvrir toutes grandes les portes du marché automobile et, tout en permettant aux particuliers d'acheter ou de vendre légalement n'importe quel véhicule de n'importe quelle année, il créa des agences où des voitures neuves ou d'occasion seraient en vente libre.

Les personnes intéressées furent prévenues, dès le début, que les prix des voitures seraient fortement taxés, car les gains obtenus par la vente aux particuliers (qui auraient ainsi le privilège de posséder une automobile seulement pour eux et leurs familles) permettraient de financer l'achat de matériels destinés aux transports collectifs.

Bien qu'étant informé de cette évolution historique, mon ami français tomba des nues en arrivant devant le tableau des prix affiché chez l'un des concessionnaires. Non, il ne comprenait pas. Ou il ne croyait pas (il ne pouvait pas croire) ce qu'il lisait... Son séjour à Cuba avait appris à ce visiteur, en plus de la face cachée de l'histoire du marché automobile cubain, l'existence des deux monnaies en libre circulation dans l'île : d'une part les «pesos cubains», les CUP, la monnaie traditionnelle, les pesos que reçoivent les travailleurs en paiement de leur salaire, et,



Philippe Matsas

L'AUTEUR | LÉONARDO PADURA

Depuis trente ans, dans ses romans policiers, ce natif de La Havane, également scénariste et journaliste, livre sa vision de la société cubaine à travers les yeux de son héros, le lieutenant Mario Conde. En 2016, *Métallé* va publier en poche ses quatre premières aventures (*Quatre saisons*, collection *Suites*), ainsi qu'un nouveau recueil de nouvelles.

d'autre part, les «pesos convertibles», les CUC, d'une certaine façon la monnaie forte, créée pour l'acquisition de certains biens et services spécifiques autrefois payables en dollars ; cette monnaie, le CUC, était indispensable pour se procurer des biens et des services – au début seulement ceux qui étaient considérés comme somptuaires (une voiture, par exemple) –, puis nombre de produits de première nécessité (l'huile de table, pour donner un autre exemple) avaient fini par faire partie de cette catégorie. De plus, le Français savait qu'un CUC vaut pratiquement un euro ou un dollar, et qu'au change un CUC correspond à vingt-quatre CUP, les pesos cubains. Il ignorait cependant qu'à Cuba, le salaire moyen, après des augmentations successives, tourne autour de 500 CUP, soit vingt à vingt et un CUC ou leur équivalent, une vingtaine de dollars ou d'euros.

Mais ce que le visiteur étranger n'arrivait pas à comprendre ni même à croire, malgré ce qu'il avait sous les yeux, c'était les chiffres qui accompagnaient les différents modèles de voitures Peugeot, françaises comme lui, que le concessionnaire offrait librement à l'acheteur intéressé. Comme il ne pouvait y croire, il pensa qu'il s'agissait d'une sorte de plaisanterie, fort bien orchestrée, pour tromper d'innocents étrangers comme lui. Jusqu'au moment où, en entendant le commentaire d'un autre Cubain qui s'était arrêté devant la vitrine du concessionnaire pour lire les prix affichés, il comprit qu'il ne s'agissait pas d'un jeu mais d'une vérité tout à fait stupéfiante. Alors, comme il fallait s'y attendre, mon ami français me posa la grande question : «Et à des prix pareils... ils ont vendu combien de voitures ?» Ma réponse fut la même que celle que m'avait faite le «dealer» de cette agence peu de temps auparavant : «Des neuves... pour autant que je sache, aucune... «Et... – l'étranger étonné hésita – et l'aide au transport public ?» Ma réponse fut de nouveau la même que celle du vendeur en question : je haussai les deux épaules à la fois, autant que je pus, ce qui signifie, du moins en langage cubain, de façon très emphatique : «Qu'est-ce que j'en sais, moi !»

Traduit de l'espagnol par Elena Zayas



Avec son texte, Leonardo Padura nous a fait parvenir une photo prise chez un concessionnaire. On y voit le prix des véhicules, des Peugeot d'occasion de 2013. La moins chère (une 206), est vendue 91 113,23 pesos convertibles ; la plus chère (une 508), 262 185, 50. Soit des tarifs qui oscillent entre 85 000 et 245 000 euros !