



Paris, le 15 mars 2012

Monsieur Didier Bollecker
Président de l'Automobile Club Association
5 avenue de la Paix – BP 10164
67004 Strasbourg

Monsieur le Président,

Dans le cadre de la campagne pour l'élection présidentielle, vous sollicitez les candidats sur un certain nombre de sujets, afin d'éclairer vos lecteurs. Je vous remercie de m'avoir sollicitée.

L'automobile constitue, à n'en pas douter, le mode de déplacement privilégié de la plupart de nos concitoyens. Pour autant, différentes enquêtes, études et comptages montrent bien que ceci résulte souvent d'une contrainte plutôt que d'un choix pour un certain nombre de déplacements de courte, moyenne ou longue distance, récurrents ou plus occasionnels. A la souplesse indéniable que constitue souvent l'utilisation de la voiture en solo, il convient de confronter ses impacts sur le budget des ménages, sur l'occupation de l'espace public, sur les encombrements, les pollutions diverses, la santé, les émissions de gaz à effet de serre (principal émetteur) et la raréfaction progressive des énergies fossiles.

La place de l'automobile dans l'économie des pays industrialisés, de la France en particulier, mérite également une attention toute particulière, tout autant que la reconversion d'une partie de l'industrie automobile vers les emplois, plus nombreux, générés par les modes de déplacements alternatifs à celle-ci.

La politique que je propose de mettre en œuvre répond ainsi tant aux impératifs environnementaux (cf. contentieux européen sur les émissions d'oxydes d'azote et de particules fines) que sociaux et économiques : accès à l'emploi, maintien de filières industrielles ...

Il s'agit pour moi de réorienter progressivement une bonne part des déplacements individuels motorisés vers des modes moins consommateurs d'énergie, accessibles à tous, plus sécuritaires et respectueux de l'environnement, aux premiers rangs desquels :

- la marche à pied, notamment par la réappropriation de l'espace public
- le vélo (la moitié des déplacements, tous modes confondus, fait moins de 3 km)
- les transports collectifs, urbains et interurbains
- le mode ferroviaire, tant pour les voyageurs que pour les marchandises
- le mode fluvial.

Dans le détail, et pour répondre spécifiquement aux questions que vous me posez :

Thème 1 : La mobilité

OUI, la voiture gardera une place importante pour répondre aux besoins de mobilité des citoyens. Pour autant, et pour répondre aux attendus, tant sociaux qu'économiques et environnementaux rappelés ci-avant, c'est aussi et surtout vers le développement des modes alternatifs à l'utilisation de la voiture particulière en solo que doivent, selon moi, porter l'essentiel des efforts de l'Etat et des collectivités territoriales.

Thème 2 : La politique fiscale

J'ai des réserves sur une modulation de la taxe sur les carburants (ex-TIPP) de type « flottante ». Si elle n'est pas suffisamment encadrée, je crains qu'elle contribue à masquer, forcément de manière temporaire, la hausse inéluctable du prix des carburants. Et que donc elle retarde les indispensables changements d'usage de la voiture individuelle : plus dure sera la chute.

OUI à une répercussion immédiate à la pompe de toute baisse du prix des carburants, dans la mesure où le décalage dans le temps profite essentiellement aux compagnies pétrolières et n'entre pas dans le cadre d'une politique publique délibérée.

Thème 3 : L'environnement

OUI, l'amélioration de la qualité de l'air fait l'objet (notamment au travers de la révision des plans de protection de l'atmosphère - PPA) de réflexions globales intégrant également la gestion intelligente du trafic (dont certaines mesures de limitation de vitesse) et de la logistique urbaine (dont le développement de plates-formes multimodales). Pour autant, eu égard à la place persistante (mais certes non exclusive : cf. chauffages individuels au bois) de la circulation automobile dans les émissions de gaz à effet de serre et de polluants, le respect des directives européennes et la levée des contentieux actuels en la matière (risque d'astreinte, pour la France, de 300 000 € /jour) nécessitent la mise en œuvre d'actions à effet de court et moyen terme, telles qu'une limitation de la circulation automobile en ville, là où existent – ou peuvent plus raisonnablement se développer – des alternatives crédibles à celle-ci :

- partage plus équitable de l'espace public en faveur de la marche à pied et du vélo
- amélioration des performances, donc de l'offre, des transports en commun de surface
- gestion du stationnement défavorable au stationnement public sur le lieu de travail

pouvant aller, dans certains cas, jusqu'à l'instauration de zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA).

Il faut par ailleurs noter que le volet environnemental de la circulation automobile ne se résume pas à la qualité de l'air, mais plus globalement (outre la sécurité routière abordée ci-après) à la qualité de vie, à la qualité de ville : les villes où la place de la voiture en ville est la plus prégnante ne sont pas seulement les plus polluées globalement (par les émissions liées aux boulevards périphériques) mais celles aussi, bruyantes, où l'envahissement des rues et espaces publics (dont trottoirs) par la voiture individuelle laisse peu de place à la vie de quartier, à la convivialité ...

Thème 4 : La sécurité routière

OUI, la mise en place d'un continuum éducatif en la matière mérite d'être étudiée avec attention.

NON, tout message de plus grande tolérance en matière de respect des vitesses limites autorisées se traduit par une recrudescence des comportements dangereux (cf. l'effet des atermoiements successifs du gouvernement actuel).

OUI, un contrôle indépendant des infrastructures peut être utile. Pour autant, il ne saurait déboucher, comme cela a déjà été le cas, sur l'abattage systématique de plantations d'alignement.

Vous remerciant par avance pour la retranscription aussi fidèle que possible de mon argumentaire dans votre publication, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes meilleurs sentiments.

Eva Joly

A handwritten signature in grey ink, consisting of a large, stylized 'E' followed by a 'J' and a 'Y', with a long vertical stroke extending downwards from the 'Y'.