

AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION

Questions aux candidats à la Présidentielle

1. Considérez-vous que la voiture individuelle doit garder une place importante pour répondre aux besoins de mobilité des citoyens ?

Il y a trente ans, la voiture régnait en maître : tout était pensé par et pour elle. L'approche de la mobilité était alors segmentée avec des mesures à destination des voitures, des bus, des routes et, parfois, des vélos. Aujourd'hui, nous avons une approche plus globale. Peu à peu s'est installée l'idée qu'il fallait travailler sur la qualité de vie en ville et que cela passait, entre autres, par une amélioration des politiques de transport et de leur coordination. Il faut regarder l'intérêt de chaque mode de transport en termes d'efficacité, de coûts et d'avantages, et les coordonner entre eux. Le développement de toute la gamme des usages des modes de déplacement doit s'adapter aux réalités de nos concitoyens et aux spécificités des territoires.

Dans cette nouvelle approche, où chaque mode a sa zone de pertinence, la voiture a sa place. Tous les modes ne sont pas pertinents pour tous les territoires, pour toutes les missions et pour tous les moments de la journée. En périphérie des villes et en zone rurale, les mobilités sont ainsi plus dépendantes de la voiture qui reste encore souvent une condition *sine qua non* de l'obtention d'un emploi. La voiture restera donc pertinente pour ces territoires, mais face aux enjeux environnementaux, il faudra travailler sur le partage de la voiture, à travers par exemple le covoiturage, l'autopartage, le transport à la demande ou encore les flottes d'entreprises.

2. Comptez-vous mettre en place un mécanisme de stabilisation des prix à la pompe en cas de hausse des prix du brut ?

Les prix des carburants à la pompe connaissent une progression accélérée et franchissent chaque semaine de nouveaux records. Cette envolée des prix frappe de plein fouet les Français.

À court terme, si la tendance à la hausse des prix du carburant ne s'inverse pas, j'entends mettre en œuvre, à titre exceptionnel et temporaire, une mesure de blocage des prix des carburants. Cette mesure, qui sera prise après consultation des producteurs et des distributeurs, sera l'occasion d'engager avec les acteurs du marché une réflexion de fond sur les marges dégagées par la vente des produits d'hydrocarbures. Dans un deuxième temps, je souhaite que l'État ne ponctionne pas davantage les consommateurs du fait des revenus supplémentaires automatiquement générés par la hausse des carburants. C'est pourquoi j'ai proposé la mise en place d'une TIPP flottante.

3. Comptez-vous mettre en place un mécanisme permettant de répercuter immédiatement à la pompe, toute baisse des prix du brut ?

Lors de la réflexion de fond que j'engagerai avec les acteurs du marché sur le prix de l'essence, il faudra bien évidemment poser la question de la répercussion de la baisse des prix du brut sur le prix de l'essence. Il n'est pas normal que les distributeurs répercutent automatiquement les hausses, mais pas les baisses des prix.

4. Considérez-vous que l'amélioration de la qualité de l'air doit faire l'objet de réflexions globales, telles que la gestion intelligente du trafic et de la logistique urbaine, plutôt que de mesures de restriction de la circulation automobile ?

L'amélioration de la qualité de l'air doit en effet faire l'objet de réflexions globales. Cependant, il me paraît difficile de faire l'impasse sur les mesures en matière de transport. En effet, le secteur des transports est aujourd'hui responsable à lui seul de plus de 28% des émissions de gaz à effet de serre en France. La politique en matière de transports est donc un « élément clef » pour répondre au défi du développement durable et pour respecter les engagements de la France en matière de réduction des gaz à effet de serre.

Je souhaite mener dans ce domaine une politique cohérente, qui concilie besoins de la population et maîtrise des pollutions. Il nous faut développer d'autres manières de se déplacer, de transporter, en tenant compte des menaces qui pèsent sur les générations à venir. Il faut poursuivre nos recherches pour être à la pointe de la mobilité durable. Cela comprend également un nouvel effort de recherche en matière de véhicules propres et de sobriété énergétique. Toutes les solutions qui nous permettront de simultanément réduire notre impact environnemental tout en garantissant le droit à la mobilité des Français me semblent devoir être envisagées : véhicules électriques, biocarburants tirés de la biomasse et du recyclage des déchets...

5. Comptez-vous mettre en œuvre un vrai continuum éducatif du permis de conduire, en commençant rapidement par une formation post permis pour les jeunes conducteurs, qui payent le plus lourd tribut à l'insécurité routière ?

Le volet préventif a été le grand oublié des multiples « plans » déployés par ce gouvernement. Pour ma part, je considère qu'il nous faut éduquer, former et sensibiliser l'ensemble des conducteurs et futurs conducteurs, à commencer par nos jeunes qui aspirent ou débutent la conduite, et qui demeurent parmi les principales victimes de la route.

La formation ne doit pas, à mon sens, se concentrer au seul moment du passage du permis de conduire. Elle doit se faire tout au long de la scolarité – je note d'ailleurs l'absence de dispositif pour les 15-25 ans, alors que les taux de mortalité sont au plus haut avec cette tranche d'âge. Il ne faut pas oublier non plus l'importance des formations post-permis à tous les âges de la vie qui permettent de progresser dans la maîtrise du véhicule en fonction de ses besoins prioritaires et à la lumière de ses premières expériences. Leur prise en charge dans le cadre des plans de prévention des risques routiers des entreprises constitue l'une des manières de les promouvoir. C'est important car le risque routier est l'un des premiers risques professionnels. De même, des partenariats avec les compagnies d'assurances pour encourager leur suivi par les conducteurs novices pourraient être développés.

6. Comptez-vous améliorer la crédibilité du système de contrôle-sanction automatisé, en réservant la perte de points aux seules infractions importantes (dépassement de vitesse de plus de 5km/h en ville, et 10km/h en dehors)

Le permis à points n'a pas vocation à surtaxer les conducteurs. Il ne s'agit pas de sanctionner pour sanctionner. Il a un rôle pédagogique, qu'il convient de mieux expliquer pour qu'il soit compris et admis. La sécurité routière doit, à mon sens, être l'affaire de tous, car elle touche ou peut toucher chacun d'entre nous. Néanmoins, des progrès restent en effet encore à faire. Les limitations de vitesse doivent, à mon sens, être adaptées au plus près du terrain, en fonction de

sa dangerosité, de façon à ce qu'elles ne se fassent pas en dépit du bon sens. De même, sans affaiblir l'impact du permis à points, des améliorations sont envisageables, en simplifiant les diverses durées de récupération de points et en améliorant l'information des automobilistes afin qu'ils sachent en temps réel combien de points il leur reste. Il nous faut également supprimer les failles des dispositifs permettant à certains d'échapper aux décisions de justice quand d'autres ont le sentiment d'être seuls à payer. La possibilité de suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière comme alternative aux poursuites doit enfin être encouragée, si les infractions ne sont pas répétées. Mais il faut veiller parallèlement à la qualité des stages proposés, comme à celle des stages de récupération de points. Leur contrôle doit être mieux organisé qu'il ne l'est actuellement.

7. Comptez-vous améliorer la sécurité des infrastructures en mettant en place un contrôle indépendant de leur conception et de leur état ?

Je suis favorable à l'introduction progressive du principe d'un contrôle de sécurité des infrastructures. Compte tenu de l'enjeu, je suis prêt à en engager sur ce sujet une concertation avec les acteurs locaux et bien évidemment, l'État appliquera pour lui-même cette mesure.