

QUESTIONNAIRE AUTOMOBILE CLUB (QCM)

Thème 1 : la mobilité

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

Oui Non Ne sait pas

Comment répondre par oui ou non à une telle question ? En effet au Front de Gauche des transports nous nous refusons à opposer les modes collectifs aux modes individuels, tout comme nous nous refusons à toute politique de l'autruche face à la crise pétrolière et plus globalement à la fin programmée des énergies fossiles. Il s'agit pour les décennies à venir de préparer la nécessaire transition écologique. Ce n'est pas une rupture imprévisible mais une réalité : la crise que traverse le monde n'est pas seulement d'ordre économique et financier. Elle est systémique, au sens où elle intègre une crise sociale et une crise écologique. Pour le Front de Gauche dans son programme « l'humain d'abord » il faut donner à la nation un moyen de privilégier des axes d'investissement qui préservent les générations futures par l'instauration d'une planification écologique. Planifier, c'est prévoir et se donner les moyens d'atteindre un objectif préétabli, en développant une politique incitatrice et volontariste. Pour le Front de Gauche elle n'est source de contraintes ni pour les personnes privées ni pour les collectivités locales, mais se veut un point de rencontre d'initiatives non coordonnées dont l'harmonisation pourrait générer de grands résultats à moindre coût, pour le plus grand bénéfice de la société française et de ses populations, notamment les plus défavorisées. Construite avec l'accord de tous, elle embrasserait l'ensemble des actions de la puissance publique dont la mission serait fixée par tous et pour tous.

Aujourd'hui la voiture individuelle est utilisée massivement particulièrement pour les **trajets** domicile/travail qui ne cessent de s'allonger du fait de la périurbanisation. Il s'agit de travailler sur plusieurs leviers en même temps. Se contenter par exemple des avancées technologiques (efficacité énergétique) ce serait oublier le phénomène largement vérifié depuis le choc pétrolier de 1973 : ce que nous avons gagné en efficacité énergétique n'a pas contribué à réduire notre consommation globale d'énergie qui n'a en fait jamais cessé d'augmenter. Il faut donc parallèlement s'engager dans une politique publique de sobriété et de réduction des consommations d'énergie. L'opinion publique et notamment les conducteurs automobiles sont aujourd'hui favorables au développement des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, ce qui traduit une transformation profonde des représentations et des usages de la voiture. Ainsi selon une étude réalisée par la Sofres en partenariat avec le magazine Rue89, les Français sont convaincus que l'auto-partage (location de voitures) entre particuliers est un modèle d'avenir (47% des interviewés) par rapport à la voiture personnelle (18%) même s'ils hésitent à franchir le pas.

De même l'objectif de division par quatre des émissions de gaz à effet de serre dès 2030 peut transparaître, dans le cadre d'une planification écologique touchant à l'occupation des sols, à travers des prescriptions dans la gestion des densités de population et l'objectif de rapprochement des zones d'emploi et de logement. La thématique du logement doit être considérée en lien avec une réflexion dans le domaine de la mobilité. Il s'agit tout autant de mettre un terme à la fermeture des services publics de proximité et leur concentration dans les centres urbains qui n'ont d'autre conséquence qu'un recours accru à l'automobile.

Pour le Front de gauche des Transports, il s'agit de mettre en œuvre une politique de la mobilité qui accorde une place à la voiture en tenant compte du fait que le modèle de la voiture individuelle pour tous est en passe de devenir trop coûteux. Et pour ce faire il faut préparer les nécessaires alternatives à ce modèle. La réponse se trouve dans trois outils complémentaires selon les besoins des personnes. Des transports collectifs nombreux, maillant peu à peu le territoire, pour compléter

les transports en communs existants qui devront être variés (autobus plus nombreux reliant le périurbain aux centre-ville, taxis collectifs, co-voiturage...) Des véhicules individuels (hybrides, électriques, faible consommation...) mais disponibles pour tous selon des formules variées (co-voiturage, autopartage, autolib...) mais également le développement du vélo individuel comme en partage. Enfin un aménagement du territoire qui cesse d'éloigner toujours plus loin des centres urbains les populations contraintes d'utiliser toujours plus leur voiture pour accéder à l'emploi et aux services publics. Les Français, au contraire de ceux qui les dirigent, ont pris conscience de l'obligatoire transformation des comportements que requiert l'état de la planète. Mais les bonnes pratiques individuelles ne suffiront pas si l'État, instrument et personnalisation de la collectivité nationale, ne joue pas son rôle d'impulsion et de coordination.

Thème 2 : la politique fiscale

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

Oui Non Ne sait pas

Pour le Front de Gauche, dans un contexte d'augmentation inéluctable des prix des matières premières, il faut impérativement encadrer les politiques des compagnies pétrolières et gazières qui se servent de la rarefaction de ces deux sources d'énergies (gaz et pétrole) pour augmenter la part des dividendes. Ainsi pour ne prendre que l'exemple de la délocalisation des raffineries, elle sert essentiellement à faire progresser la part des profits des compagnies comme l'a montré le mouvement social de la raffinerie de Grandspuits ou celui dans l'entreprise Petroplus. Pour ne prendre que l'exemple de Total, en 2010, le groupe a réalisé un bénéfice net de 10,288 milliards d'€, qui ont été reversés pour moitié aux actionnaires ! Le fond du débat reste en fait la possibilité d'une intervention de l'Etat dans la gestion des entreprises qui passe par une réforme de la politique fiscale et une véritable politique de coopération à l'échelle internationale. En effet l'Asie et le Moyen-Orient investissent massivement dans le secteur du raffinage mais faut-il pour autant abandonner totalement cette activité économique en Europe, nous ne le croyons pas. Nous pensons qu'il faut soutenir les politiques menées dans les pays producteurs de pétrole quand celles-ci ont pour objectif la redistribution des richesses en direction de leur population, mais aussi imposer des règles pour mettre un terme au dumping social par la mise en place de visas sociaux. Au Front de Gauche, la réduction des distances parcourues par certaines marchandises est un enjeu tant social qu'écologique que nous formulons autour de la revendication de la relocalisation des activités, relocalisation de l'économie et circuits courts. La croissance infinie de la production de biens matériels dans un monde fini n'a pas de sens. Cela ne conduit pas nécessairement à des mesures impopulaires, car les gaspillages les plus importants sont le fait de ceux qui ont les moyens de se les permettre.

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

Oui
Non
Ne sait pas

Oui car il n'est pas acceptable que les compagnies pétrolières anticipent les hausses et trainent des pieds pour répercuter les baisses.

Thème 3 : l'environnement

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 ?

Oui

Non

Ne sait pas

On ne peut sérieusement parler de transition énergétique, si on n'aborde pas les questions des nuisances produites par la pollution et notamment les questions liées à la santé. Mais avant tout il faut prendre la question de manière globale. Et d'abord se poser la question de savoir comment en on en est arrivé là. On ne peut pas se contenter de réparer les dégâts les plus visibles, sinon on risque fort de se retrouver avec les mêmes interrogations dans 5, 10, 15 ans ! D'abord les chiffres : 42 000 décès par an sont dus aux particules fines dans l'air ambiant, soit dix fois plus que les accidents de la route. Et le secteur des transports routiers en ville peut représenter 40 à 85% des émissions de particules fines (PM 2,5 et PM 10, inférieures à 2.5 ou 10 microns). En France, le secteur des transports est le premier émetteur de CO2 avec 34% des émissions (133 millions de tonnes en France en 2007). Le Front de Gauche des Transports est favorable à la mise en œuvre d'une tarification d'usage de l'infrastructure routière par le transport routier de marchandises : il s'agit bien de réduire les distances parcourues par les marchandises, c'est-à-dire s'appuyer sur une politique volontariste de sobriété énergétique et de relocalisation des activités ! Cette taxe doit s'appliquer sur l'ensemble du territoire afin de refuser de voir les collectivités locales céder sous la pression des milieux socio économiques. Enfin il s'agit également de développer le transport de marchandises par voies d'eau et ferrées contrairement à la politique suivie par la direction de la SNCF qui en supprimant l'activité dite de « wagons isolés » a contribué à voir augmenter le nombre de camions sur les routes. Il faut s'engager vers un plan national de report modal pour le transport de marchandises de longues distances. Concernant les centres urbains le Front de Gauche refuse de voir mis en place des politiques qui pénaliseraient financièrement les citoyens qui ont été contraints du fait de la spéculation foncière à se loger toujours plus loin. Il s'agit de cesser d'ignorer les coûts générés par les flux de transport (Pollution de l'air, des sols et des eaux, bruit, accidents, congestion, changement climatique...) et les coûts générés par l'infrastructure (consommation d'espace, impact sur la faune et la flore...) mais de refuser que ces coûts soient à la seule charge des usagers de la voiture individuelle, raison pour laquelle le Front de Gauche avec la planification écologique veut permettre d'opérer les véritables et nécessaires ruptures, notamment dans les modes de production, de distribution et de consommation. Pourquoi transporter autant de marchandises sur d'aussi longues distances et ne peut-on pas les transporter autrement ? A-t-on besoin de la voiture pour de petites distances ? Existe-t-il d'autres modes de transports adaptés ? L'impulsion des pouvoirs publics est un des enjeux des années à venir sauf à laisser la situation se dégrader et devoir dans l'urgence mettre en place des politiques de restriction de circulation. Réduire les vitesses, réduire les consommations, repenser notre mode de développement économique et l'aménagement du territoire est le défi que se propose de relever le Front de Gauche avec son programme « l'Humain d'abord » !

Thème 4 : la sécurité routière

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 un lourd tribut à l'insécurité routière ?

Oui

Non

Ne sait pas

Oui il faut repenser la formation au permis de conduire pour modifier les comportements au volant notamment des plus jeunes, principalement les jeunes hommes. 75% des tués sur la route sont des hommes et un tiers des femmes victimes d'accident de la route sont des passagères. Au Front de

gauche des Transports nous préconisons un apprentissage plus long, pour dire stop à l'insécurité routière. Au Front de Gauche des Transports nous assumons de considérer qu'il faut travailler plus fortement sur les comportements au volant. Nous considérons notamment qu'une réflexion d'ensemble doit avoir lieu avec les constructeurs automobiles pour qu'ils cessent de faire de la vitesse une donnée sous-jacente dans leurs publicités (on filme une voiture avalant des kilomètres à perte de vue sur une route libre de toute circulation). La sécurité routière doit avoir les moyens d'intervenir dans tous les établissements scolaires pour contribuer à développer des changements de comportements dès le plus jeune âge. Par ailleurs le Front de Gauche des Transports est favorable à une réforme en profondeur du permis de conduire incluant la gratuité de l'accès à cette formation.

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 5 km/h en ville et 10km en dehors)

Oui Non Ne sait pas

Dans notre société la vitesse reste encore aujourd'hui une valeur « positive ». C'est même un critère de réussite dans l'univers professionnel. Or tant que l'on fera de la vitesse une valeur sociale, il ne faudra pas s'étonner que les gens la reproduisent au volant. Pourtant si on prend le cas d'un conducteur qui roule sur autoroute pendant une heure à 140 km/h, soit 10 km/h de plus que la vitesse autorisée, il ne « gagne » que 3 minutes pour 100 kilomètres. Ce gain vaut-il la peine de prendre des risques ? Or, on ne sort jamais indemne d'un accident de la route, qu'on en soit victime ou qu'on l'ait provoqué. Il est urgent de cesser de minimiser sa prise de risque. Pour ce faire tout n'est pas qu'une question de sanction, il faut poursuivre et développer les politiques de prévention (campagne de sensibilisation, éducation routière,...). Reste à méditer sur cette étude réalisée sur « Le comportement des conducteurs français sur la route » publiée par l'Association de Prévention Routière et GCE Assurances : « la majorité des progrès enregistrés sur les routes sont dus à la peur des représailles. 84% des personnes interrogées disent avoir modifié leur comportement au volant pour cette seule raison ! » Si c'est le prix pour sauver des vies alors oui il faut l'articulation des deux (prévention et sanction). Car le nombre de tués est passé de 17 000 en 1972 à environ 4.000 par an ces dernières années. Il reste encore beaucoup à faire.

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

Oui Non Ne sait pas

Oui, nous pensons que la sécurité routière, comme les associations de victimes d'accident de la route doivent avoir accès à l'ensemble des informations et pouvoir participer des diagnostics visant au développement de la sécurité.