

Thème 1 : La mobilité

Vos électeurs sont, à plus de 90 %, des automobilistes. L'enquête nationale Transports et Déplacements menée par l'INSEE a démontré que la voiture reste le mode de transport dominant des déplacements. En 2008, 65 % d'entre eux ont été réalisés en voiture et représentent 83 % des distances parcourues, contre respectivement 63 % et 82 % en 1994.

Ce choix absolument constant de nos concitoyens en faveur de la voiture s'explique logiquement et ne résulte pas d'un attachement irrationnel : il est la conséquence pragmatique des avantages liés à son usage, de la simplification de la vie qu'elle procure dans la plupart des cas, et de l'accès qu'elle permet à des nouvelles activités.

Il apparaît très clairement aujourd'hui qu'il n'existe pas, sauf dans les hyper centres, de report modal important de l'automobile vers les autres modes de déplacement, alors que sur un plan global, les besoins de nos concitoyens en matière de mobilité augmentent, sans que les réflexions en matière d'aménagement du territoire, n'aient pu, à ce jour, modifier cette situation.

Décriée, vilipendée de toute part, la voiture constitue toujours un instrument essentiel d'accès à l'emploi, l'outil de notre vie sociale, un élément moteur du développement de toute notre économie, le garant de l'autonomie et du maintien à domicile de nos concitoyens les plus âgés.

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

Oui ☒

Non ☐

Ne sait pas ☐

Thème 2 : La politique fiscale

Les recettes fiscales procurées par la route sont de l'ordre de 60 milliards d'euros, montant largement supérieur aux 51 milliards de l'impôt sur le revenu.

Le prix d'un litre de carburant est composé du prix du produit, de la TVA à 19,6% sur ce produit, d'une taxe spécifique (« TIPP » devenue « TICPE ») laquelle supporte elle aussi une TVA à 19,6%. Au bilan, le carburant est taxé à 100% en moyenne, ce qui signifie que le prix de chaque litre est constitué de 50 % de taxes !

En 10 ans, la TIPP et sa TVA ont rapporté à elles seules 352 milliards d'euros au budget de l'Etat, soit une moyenne de 35 milliards d'euros par an.

Depuis la fin de l'année 2011, les prix du carburant n'ont cessé de grimper, pour battre régulièrement leurs records historiques. Les 36 millions d'automobilistes, et particulièrement les plus modestes d'entre eux, résidant souvent en banlieue ou en zone rurale, voient leur budget exploser, à un moment où la crise économique rend déjà la situation difficile pour beaucoup.

Le coût financier pour accéder à la mobilité individuelle doit rester à un niveau acceptable pour nos concitoyens.

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 ☐

Tant que le coût des carburants sera trop élevé

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 ☐

Thème 3 : L'environnement

La circulation automobile est encore souvent considérée en France comme le secteur pollueur par excellence et la pollution due aux transports serait en augmentation continue. La réalité est bien différente. Par rapports aux autres secteurs (industriel, résidentiel, etc...) la part des émissions polluantes de la route est devenue minoritaire depuis 2004, y compris pour les oxydes d'azote (NOx).

Entre les valeurs de 1990, et celles des normes Euro 4 appliquées depuis janvier 2005, les réductions des émissions spécifiques des véhicules s'échelonnent selon les composés de 88 à 94 % pour les véhicules particuliers

La généralisation de la norme EURO 5 à l'ensemble du parc automobile règlera la question des poussières fines, et celle d'EURO 6 en 2014 va régler, à l'horizon 2018-2020, le problème des oxydes d'azote, précurseurs de l'ozone.

Malgré ces avancées considérables, certains partis politiques envisagent de généraliser des zones d'interdiction pour certains véhicules âgés, ou mettre en place des péages urbains, malgré :

- des charges administratives et financières disproportionnées (signalisation, marquages, contrôles, ...)
- un bénéfice environnemental non prouvé dans les pays étrangers ayant adopté de telles dispositions (mesures de polluants identiques avant et après, report du trafic en périphérie de zone, mesures locales inadaptées contre la pollution, les fortes concentrations de poussières fines ou d'ozone étant dues à des situations climatiques particulières....)
- des aspects anti-sociaux (acheteurs de véhicules diesels récents et « bonussés » sans filtre à particules privés d'accès aux zones concernées, discrimination à l'égard des personnes ne pouvant acheter des véhicules neufs, atteinte aux intérêts de l'économie locale et du tourisme.)

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 ☐

Thème 4 : La sécurité routière

Une mobilité durable, c'est aussi une mobilité sûre pour tous les usagers de la route et de la rue.

En 40 ans, des progrès énormes ont été faits : près de 17000 tués en 1972, environ 5000 en 2004, et un objectif de passer sous les 3000 morts fin 2012. Cette baisse est d'autant plus remarquable que le trafic a été multiplié par plus de trois pendant cette même période. Autrement dit, le risque a été divisé par dix à parcours égal.

Mais il reste beaucoup à faire pour réduire l'hécatombe, étant rappelé que le coût des accidents de la route pour la collectivité est estimé à 25 milliards d'euros par an.

Aux côtés d'une politique de contrôle et de sanction qui se doit d'être organisée et menée de manière crédible, les efforts doivent porter à la fois sur l'amélioration du comportement des usagers (enseignement en milieu scolaire, préparation au permis, formation « post permis », continuum éducatif.....), et l'amélioration de l'infrastructure routière, le traitement des obstacles latéraux, le contrôle indépendant de l'infrastructure, etc.

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 ?

Oui ☐

Non ☐

Ne sait pas ☐

Il faut réfléchir à un tel dispositif

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)

Oui ☐

Non ☐

Ne sait pas ☐

Je supprimerai le permis à points

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 ☐
