

Réponses des candidats à l'élection européenne 2024 à notre questionnaire sur la politique automobile*

**Les réponses ont été enregistrées telles qu'elles ont été reçues et ont été triées par ordre chronologique de réception*

Élections européennes et politique automobile

Réponse du 27 avril 2024 - Laure Patas d'Illiers - Europe Démocratie Espéranto

Bonjour,

Nous avons bien reçu votre courrier et nous vous remercions de l'intérêt que vous témoignez à Europe Démocratie Espéranto. Depuis sa création, notre parti se présente à toutes les élections européennes. Le 9 juin prochain, nous présenterons une liste aux suffrages des électeurs. Europe Démocratie Espéranto a pour objet de proposer la langue espéranto comme langue commune entre européens, pour améliorer la communication et la démocratie dans l'Union européenne. Nous ne prenons pas de position sur les différents sujets du champ politique, car nous souhaitons permettre aux citoyens de dialoguer entre eux et avec les décideurs, pour dessiner ensemble un avenir commun. C'est pourquoi nous ne pouvons pas répondre aux questions de votre association portant sur la mobilité et l'automobile.

Notre principal objectif est de permettre un dialogue facile et équitable entre tous les citoyens de l'Union européenne. La langue espéranto est 10 fois plus facile à apprendre que les autres langues. Elle offre une solution efficace et économique pour que les citoyens puissent communiquer sur un pied d'égalité. L'espéranto peut devenir la langue commune de l'Union européenne, dans le respect de la diversité linguistique et culturelle.

Cordialement,
Laure Patas d'Illiers

Europe Démocratie Espéranto

<https://e-d-e.fr/>

Élections européennes et politique automobile

Réponse du 9 mai 2024 – Guillaume Lacroix – Europe Territoires Écologie

Bonjour,

Merci beaucoup pour votre sollicitation.

Je comprends les préoccupations de votre association et de vos signataires. Cependant, je crois aussi fermement que nous devons rester ambitieux si nous voulons réduire nos émissions pour limiter les effets du changement climatique. Je vis dans le Nord depuis 2012 et peux constater moi-même que le climat évolue vers des étés plus chauds, des périodes de sécheresse plus fréquentes et des pluies plus fortes. Nous devons changer nos habitudes si nous voulons que les générations futures n'aient pas à supporter le fardeau de notre action ou de notre inaction.

Concernant vos différents points :

- Je suis d'accord qu'il ne devrait pas y avoir d'examen médical obligatoire pour conserver un permis de conduire, et si je suis élu eurodéputé, je voterai également contre une telle proposition.
- Je ne suis pas certain dans quelle mesure nous pouvons éviter que les voitures ne deviennent pilotées par les données, car... "software is eating the world". Il y a près de 30 ans, j'étais encore capable de réparer certaines choses sur ma première voiture, alors qu'aujourd'hui, je dois me rendre dans un centre de maintenance. Je regrette cette évolution, mais nous ne pourrons pas arrêter la numérisation. La protection des données est une question différente et en tant que professionnel dans le logiciel libre et soucieux de savoir où mes données sont stockées, je crois fermement que l'Europe doit renforcer considérablement ses mesures pour protéger nos données personnelles. Je ne sais pas si c'est seulement une question de nos voitures écoutant et surveillant nos conversations et nos actions. Vous avez votre téléphone avec vous, qui fait exactement la même chose, donc c'est une question générale de savoir dans quelle mesure nous voulons que la technologie nous surveille.
- En ce qui concerne l'interdiction des moteurs thermiques, je ne suis pas d'accord avec votre demande. La Chine et les États-Unis ont des objectifs similaires et nous voyons déjà comment Tesla dans le segment du luxe et BYD dans le segment des véhicules bon marché constituent de sérieuses menaces pour notre industrie automobile européenne. Si l'Europe ne suit pas, nous perdrons nos marchés d'exportation et nos propres marchés seront inondés de véhicules électriques en provenance de l'étranger.

Nous ne pouvons pas arrêter l'électrification, mais nous devrions veiller à ce qu'elle soit abordable pour tous, en particulier pour les citoyens qui dépendent des voitures pour leur travail et leur vie quotidienne.

- En ce qui concerne les limitations de vitesse et les bloqueurs, je viens d'Allemagne, donc j'ai grandi sur des autoroutes sans limites de vitesse. Oui, c'est une sorte de liberté de pouvoir rouler à 250 km/h ou plus, mais à quel prix ? Les autoroutes allemandes sont souvent très intimidantes pour les conducteurs de voitures plus petites et il y a beaucoup d'"bullying". En contraste avec une limitation de vitesse générale et des voitures devenant à un moment donné (semiautonomes, je crois que nous ne pourrions pas non plus arrêter le futur. Cela me rappelle également une étude sur des escalators à "deux voies", une pour les personnes qui marchent et une pour celles qui restent, comparée à la seule position debout. Les résultats ont montré qu'une position debout augmentait la capacité des escalators de 27 % (<https://www.inverse.com/article/54039-escalator-etiquette-pedestrian-traffic-unwritten-rules>), donc une limitation de vitesse générale pourrait techniquement également augmenter la capacité routière en plus de la sécurité.

Je suis conscient des défis auxquels nos sociétés seront confrontées en essayant de maîtriser les transitions numérique et écologique. Pour moi, comme pour Volt, il est important que ces transitions ne soient pas imposées, mais qu'il y ait un accompagnement pour celles et ceux qui seront le plus touchés par les changements que nous devons apporter pour les générations futures.

Je vous remercie de votre attention.

Bien cordialement,

Sven Franck entre temps #7 pour Volt France sur la liste Europe Territoires Écologie mené par Guillaume Lacroix

Élections européennes et politique automobile

Réponse du 14 mai 2024 – Nathalie Artaud – Lutte Ouvrière – La camp des travailleurs

À l'attention de la Ligue de défense des conducteurs

Mesdames, Messieurs,

Vous le savez tout comme nous, la probabilité pour que notre liste ait des élus au Parlement européen est quasi-nulle. Aussi ne prendrons-nous pas de vains engagements relatifs à votre questionnaire

Cependant nous pouvons d'emblée vous assurer que nous avons la préoccupation de préserver la liberté de circuler en voiture, la sécurité routière et le pouvoir d'achat des plus modestes. Nous n'avons pas de solutions miracles toutes faites. En revanche, en tant que communiste, nous avons une approche basée et sur la confiance et la responsabilité des conducteurs.

Dans une société telle que celle que nous aspirons à construire, nous avons la conviction que les humains seront plus conscients, plus responsables vis à vis de la collectivité, moins individualistes et qu'il sera, de ce fait, moins nécessaire d'imposer des règles « insupportables ». On pourrait presque dire qu'il ne sert à rien d'installer des radars lorsque les automobilistes se conforment spontanément aux règles. Mais quand le sens civique n'existe pas, c'est de toute façon sans espoir !

Vous vous réjouissez de l'abandon du projet de visite médicale obligatoire pour valider son permis une fois arrivé à un certain âge. Nous pensons qu'il est nécessaire d'avoir soi-même conscience de ses limites... avec parfois l'aide de l'entourage.

Le prix à payer pour accéder au permis de conduire est exorbitant ! Comme le tarif de stages de récupération de points ce qui amène certains à conduire sans permis ou avec un permis invalidé. Mais surtout sans assurance ! Cela génère nombre de délits de fuite ou de refus d'obtempérer dont on connaît les funeste conséquences. Il est difficile pour l'instant, en ce domaine, de se passer de la peur du gendarme. C'est même la seule fonction où le gendarme est encore nécessaire et utile. Pour le reste il sert surtout à défendre l'ordre établi autrement dit les intérêts des plus riches.

Même les mesures répressives qui peuvent être efficaces et indispensables de nos jours, comme les limitations de vitesse, sont sujettes à caution. Il suffit d'avoir les moyens financiers de s'offrir des contraventions hors de prix pour s'en abstraire...

Le gouvernement les prend au nom de la sécurité et affirme que son principal souci est la vie des gens. Mais nous savons tous que les préoccupations financières passent bien avant. Si le gouvernement était si soucieux de la vie humaine, la France serait-elle le deuxième exportateur mondial d'armes ?

Nous dénonçons les mesures financières contre les travailleurs obligés de prendre leur voiture pour se rendre au travail faute de transports en communs commodes, tant en ce qui concerne les lieux desservis que les horaires. L'instauration des ZFE est à ce titre scandaleuse ! Même si les dérogations de 24 jours par an semblent se généraliser, il n'en reste pas moins qu'on ne peut plus, quand on est pauvre avoir le droit de circuler parce qu'on ne peut pas se payer un véhicule récent !

L'arrêt de la production des véhicules à moteur thermique à l'horizon 2035 ne vise qu'à obliger les automobilistes qui en ont les moyens, à changer de voiture pour le plus grand profit de Stellantis, Renault, Volkswagen, etc...

À ce propos, nous ne partageons pas votre préférence pour les constructeurs européens et votre rejet des constructeurs chinois. Nous les mettons tous dans le même sac : celui des exploiters de la classe ouvrière qui n'ont quelle que soit la nationalité de leurs capitaux, que le profit en ligne de mire !

Le combat pour la sécurité et la recherches pour des mesures efficaces sont difficiles, surtout lorsqu'on est pris entre l'enclume et le marteau, entre des pouvoirs publics au service des plus riches d'une part et la pression des automobilistes les moins conscients et les plus individualistes d'autre part.

Cordialement,

Nathalie Arthaud, Jean-Pierre Mercier

Élections européennes et politique automobile

Réponse du 16 mai 2024 – Florian Philippot – Les Patriotes

1- Quotidien des conducteurs

Obligation de renouvellement du permis de conduire

Le permis de conduire doit avoir une durée de vie perpétuelle. S'il n'est pas question pour nous de rendre un examen médical obligatoire et généralisé, l'aptitude à la conduite doit faire l'objet d'une responsabilisation individuelle, qui peut alors prendre la forme d'une visite médicale à l'initiative du conducteur. Plus généralement, nous misons sur le progrès technologique (conduite assistée ou autonome) pour permettre aux personnes âgées ou diminuées de conduire dans des conditions sûres le plus longtemps possible.

Dématérialisation du permis de conduire

Les Patriotes sont contre le permis de conduire numérique, comme ils sont contre tous les dispositifs d'identité numérique ou d'euro numérique prévus par l'Union européenne. Il faut bien comprendre que tout ceci ne forme qu'un seul et même sujet dont les enjeux sont essentiels : préserver nos libertés individuelles et collectives face à la menace européenne d'une société de contrôle et de surveillance généralisée. En outre, le risque de fraude et de piratage des données apparaît ici particulièrement élevé, raison supplémentaire de s'opposer au permis de conduire numérique.

Accompagnement des conducteurs dans la transition numérique

Il faut garantir la permanence de procédures administratives physiques, dans les mairies ou les préfectures selon les territoires, et donc s'opposer au tout numérique. La dématérialisation des démarches administratives est une bonne chose dès lors qu'elle n'est pas exclusive.

Exploitation des données générées par les conducteurs

Il est essentiel que le recueil des données liées à l'utilisation d'un véhicule soit strictement encadré, au même titre que les données personnelles en ligne, au nom de la protection de la vie privée.

Les primes d'assurance ne doivent être déterminées que par les déclarations des assurés qui assument personnellement le risque juridique en cas de fausse déclaration, et non par l'exploitation, par les compagnies d'assurances, de bases de données à l'insu du conducteur. Il faut bien entendu permettre au propriétaire d'un véhicule de s'opposer au partage de ses données d'utilisation, comme cela existe déjà avec les matériels informatiques connectés.

Homogénéisation des règles de circulation en Europe

Nous considérons que chaque pays doit pouvoir décider de ses propres règles de circulation, en cohérence avec notre vision souverainiste des choses. En tout domaine, chaque pays doit être libre de décider pour lui-même. C'est le sens de notre projet pour la France, fondé sur le rétablissement complet de notre souveraineté, hors de l'Union européenne (Frexit).

2- Environnement

Fin des véhicules thermiques en 2035

Nous sommes absolument contre l'interdiction des véhicules thermiques d'ici 2035. Tout d'abord pour des raisons sociales : compte tenu du coût des véhicules électriques (et quand bien même celui-ci viendrait à baisser), cela revient à pénaliser les ménages les plus fragiles qui n'ont pas la capacité d'acquérir un véhicule de cette catégorie ; ensuite parce que sur le plan industriel, l'industrie automobile française n'est pas prête et qu'il est hors de question pour nous d'adopter une norme réglementaire dont la conséquence serait de faire les affaires de groupes industriels étrangers (principalement chinois et américains) au détriment des nôtres ; enfin, parce que l'impact environnemental des véhicules électriques (procédé de fabrication notamment) est bien plus lourd que celui des véhicules thermiques, sur lesquels des progrès énormes peuvent encore être réalisés pour limiter les émissions polluantes.

Le « verdissement » du parc automobile doit se faire de manière progressive, au gré des seules avancées technologiques et des capacités industrielles susceptibles de rendre une telle offre « bon marché ». Tout véhicule en état de rouler doit être autorisé à pouvoir le faire, dans le seul respect de normes de sécurité et de pollution raisonnables.

Mobilité individuelle

N'attendons rien de l'Union européenne qui est à l'origine de l'essentiel de nos difficultés économiques et sociales.

Le problème ici posé est celui du pouvoir d'achat ; c'est donc l'ensemble de la politique économique de la France qu'il faut revoir pour recréer de la richesse, et donc des emplois bien rémunérés. La France est sur une pente déclinante car elle a confié les leviers de son économie à l'Europe (monnaie, commerce, normes, règles bancaires, etc.). Il faut donc sortir de l'Union européenne pour récupérer nos leviers d'action et lancer enfin la France sur la voie d'une prospérité nouvelle, et investir massivement dans l'innovation et la réindustrialisation de notre pays. Il n'y a qu'hors de l'Union européenne, par exemple, que nous pourrions mettre en place des aides pour l'acquisition de véhicules « propres » fabriqués en France, ce qui serait la seule chose économiquement pertinente. Les aides actuelles, indiscriminées sur la provenance du véhicule, alimentent en réalité nos concurrents et entretiennent donc nos difficultés économiques.

La standardisation des batteries et des dispositifs de charges doit faire l'objet d'une réglementation nationale, notamment parce qu'elle implique de lourds investissements au niveau des infrastructures publiques.

3- Industrie Déferlante de constructeurs chinois

L'Union européenne est idéologiquement hostile au protectionnisme. La logique ultra-libérale de libre-concurrence est inscrite dans ses Traités. Il n'y a donc rien à attendre d'elle pour protéger notre industrie automobile, pour preuve son déclin depuis plusieurs décennies. Ajoutons que l'industrie automobile FRANÇAISE est la seule qui doit nous préoccuper, et qu'elle subit d'abord la concurrence de nos bien mal nommés « partenaires » européens, à commencer par l'Allemagne. C'est pourquoi nous devons cesser de raisonner « en européen » et quitter l'Union européenne pour mettre en œuvre une politique économique globale (commerce, monnaie, fiscalité, etc.) conforme à nos intérêts nationaux. Il n'y a que de cette manière que nous pourrions mettre en œuvre un protectionnisme intelligent à même de protéger l'industrie automobile française de la concurrence déloyale étrangère, intra comme extra européenne.

Élections européennes et politique automobile

Réponse du 18 mai 2024 – Marie Toussaint – Les Écologistes

Quotidien des conducteurs

Comme le mentionnait Marie Toussaint lors du débat LCP du 14 mars, pour les élections européennes, « Nous les Écologistes, on n'est pas là pour emmerder le monde, on est là pour le protéger ». De fait, l'insécurité routière, c'est 20 000 morts chaque année sur les routes de l'Union européenne et environ 3 000 en France.

Sans remettre en cause l'autonomie des conducteurs et conductrices, nous considérons nécessaire de faire tout notre possible pour améliorer leur sécurité et donc faire évoluer les législations en ce sens.

La voiture est pour certains un outil d'inclusion, de lien social et d'accès aux services publics, à l'emploi et aux loisirs. Ce lien ne doit pas être menacé. Mais la voiture coûte cher, entre l'achat, l'assurance, l'entretien, les péages, le carburant, on est sur un coût moyen de 500 € par mois. Pour donner un vrai choix aux gens, nous demandons à ce que des mesures soient prises pour renforcer la connectivité des territoires, qu'il s'agisse de lignes ferroviaires, de transports en communs, de pistes cyclables ou de pouvoir conserver un véhicule.

Pauline Déroulède, notre athlète paralympique de tennis-fauteuil a perdu une jambe après avoir été fauchée par un automobiliste inapte. Rendre nécessaire le renouvellement du permis n'a pas vocation à priver les citoyens de leurs droits, mais à lutter contre la fraude et établir des normes notamment pour les pays qui appliquent l'obligation des visites médicales. Par ailleurs, l'obligation de renouvellement administratif n'est pas nouvelle. Une mention y était déjà faite dans la directive de 2006 et en France, la validité administrative de 15 ans s'applique déjà aux permis émis après janvier 2013. Alors que ce principe s'applique déjà à la carte d'identité et au passeport, pourquoi les permis de conduire devraient-ils en être exemptés ?

Toujours pour éviter l'exclusion des plus précaires, notamment en situation de fracture numérique, nous ne sommes pas pour une dématérialisation intégrale du permis de conduire et des démarches administratives, mais pour la conservation d'une possibilité de permis papier. Heureusement, actuellement, il n'est pas question de retirer cette option aux automobilistes.

Outre l'exclusion et pour garantir la protection des données, nous nous engageons pour la protection des droits humains et de la vie privée et luttons contre les algorithmes de contrôle social, l'accumulation des données, la surveillance et le profilage. Et cela, qu'il s'agisse des automobilistes et de n'importe quels citoyens.

Enfin, concernant une homogénéisation des règles de circulation au niveau européen (vitesse, sécurité, etc), nous pensons que cela n'a pas vocation à impacter le quotidien des conducteurs et conductrices. En effet, cela permettrait de garantir la fluidité d'un passage de frontière et déplacement hors de la France - et concernerait donc en premier lieu les professionnels, les routiers, et le tourisme - mais pas les trajets de proximité.

Environnement

Nous ne remettons pas en cause la législation mettant fin aux ventes de véhicules thermiques en 2035, qui est nécessaire pour préserver le climat comme notre santé. Nous le rappelons : nous sommes la première génération à subir les effets du dérèglement climatique, mais également la dernière à pouvoir tenter d'inverser la tendance.

C'est grâce à des lois claires que nous envoyons des messages à l'industrie automobile pour qu'elle s'adapte. Les géants chinois et américains sont déjà très en avance.

Par ailleurs, s'il y a en effet plus de 250 millions de voitures en circulation en Europe actuellement, il ne s'agit pas d'interdire toutes celles à moteur thermiques d'ici à 2035 ! Il s'agit de ne plus en vendre de neuves.

Alors que la durée de vie d'une voiture individuelle est de 12 à 15 ans, en vendant la dernière voiture neuve à moteur thermique en 2035, on peut s'attendre à ce qu'il n'y en ait plus en circulation en Europe en 2050. C'est donc nécessaire à l'atteinte des objectifs de décarbonation fixés actuellement par l'Union européenne qui vise la neutralité de ses émissions de gaz à effet de serre à cette échéance.

Aussi, l'accompagnement va se faire de plusieurs manières. Déjà, la transition vers l'électrique ne sera pas possible sans infrastructures adéquates. Si un texte a déjà été voté pour le déploiement de bornes de recharge, la route est encore longue, mais la destination atteignable, si l'Europe y met les moyens nécessaires, car les infrastructures s'installent rapidement.

Nous souhaitons également que soient mis en place des systèmes d'aides à destination des citoyennes et citoyens, pour leur permettre d'acquérir des véhicules propres, à des prix abordables. La transition climatique doit aller de pair avec une transition sociale et des mesures de lutte contre la pauvreté et contre l'exclusion. C'est ce que notre famille Écologiste défend.

Concernant la durabilité et la réparabilité des véhicules et notamment des batteries, il n'y a aucun frein technique à leur intégration dans un schéma circulaire, seulement un manque de volonté politique et économique jusqu'à présent. Trop peu de véhicules sont arrivés en fin de vie jusqu'à présent, expliquant l'absence d'une filière installée véritablement. Nous devons donc œuvrer sur le terrain réglementaire pour accélérer ce développement et ainsi assurer la durabilité réelle des véhicules. Nous nous sommes d'ailleurs engagés aux côtés de Halte à l'Obsolescence programmée qui dénonce la construction de "voitures jetables".

Enfin, si nous pensons que chacun doit être libre de ses choix de mobilité, notre vision pour la société de demain, est celle où les territoires seront aussi mieux connectés, pour laisser un choix véritable à chacun et chacune. Aujourd'hui, certains automobilistes sont dépendants de la voiture parce que leur territoire ne leur laisse pas le choix et l'opportunité d'un autre mode de déplacement. Les territoires ruraux sont devenus des déserts de services publics de transport.

Pour l'Europe et la France de demain, nous voulons des investissements massifs dans les lignes de trains, et notamment les trains du quotidien, avec une priorité à la régénération des lignes existantes. Nous devons également articuler l'ensemble des financements pour créer un choc d'offre en agissant sur la complémentarité et l'intermodalité : bus, vélo, trains (TER ou RER) et avec une meilleure prise en compte de la dimension sociale. C'est-à-dire plus d'options, plus de confort, une meilleure prise en compte des personnes à mobilité réduite, la centralisation de plateformes d'achat et enfin, des tarifs beaucoup plus abordables pour les utilisateurs. Le train et la mobilité collective en générale, doivent devenir plus attrayants et plus accessibles, en parallèle d'une intégration toujours plus étroite avec les problématiques d'aménagement, d'inclusion et d'adaptation des territoires, à la réalité de demain.

Industrie

Nous voulons une Europe qui aligne sa politique industrielle et commerciale avec son ambition de prospérité sociale et environnementale.

Pour garantir l'accessibilité économique des véhicules électriques, limiter l'empreinte de la fabrication grâce à des chaînes de valeur plus courtes et locales et si nous voulons créer de l'emploi sur notre territoire, il nous faut une réindustrialisation majeure de ce secteur dans les frontières européennes.

Déjà, nous devons revoir le cadre de notre politique industrielle et sortir de la stricte concurrence et de l'austérité. L'Europe doit être un investisseur majeur de la transition et recréer un socle productif commun, cohérent avec les limites planétaires.

Face aux ambitions des États-Unis et de la Chine, c'est un protectionnisme vert que nous devons appliquer pour notre industrie (comme notre agriculture) et cela passera par différentes mesures. Entre autres, nous souhaitons la fin des accords de libre-échange pour une coopération internationale qui soit fondée sur la transition juste et le commerce au plus près des besoins, dans une logique de sobriété. Également, introduire une directive cadre sur les mesures-miroir établira des normes similaires sur les importations que sur celles de notre territoire.

Élections européennes et politique automobile

Réponse du 21 mai 2024 – Jordan Bardella – Rassemblement National

1 – QUOTIDIEN DES CONDUCTEURS

OBLIGATION DE RENOUVELLEMENT DU PERMIS DE CONDUIRE

Le Rassemblement National fait partie de ceux qui ont voté contre la visite médicale obligatoire pour conserver le permis de conduire. C'est une victoire politique dont nous sommes fiers. Ce n'est pas à l'Union européenne d'imposer aux États des mesures qui vont complexifier considérablement la vie des automobilistes, qui est déjà extrêmement encadrée particulièrement en France. Notre position sur la durée de vie du permis est donc claire : nous voterons contre l'obligation de son renouvellement si ce sujet est à nouveau discuté au Parlement européen.

DÉMATÉRIALISATION DU PERMIS DE CONDUIRE

Le Rassemblement National est attaché à la liberté de choix. Actuellement, le permis virtualisé n'en est qu'au stade expérimental et il ne remplace pas le permis physique mais vient en complément. Il faut laisser la liberté aux automobilistes d'utiliser ou non le permis virtualisé, qui présente actuellement des inconvénients mais aussi des avantages. Nous pensons notamment à la possibilité d'accéder à ses papiers directement depuis son téléphone, sans prendre le risque de perdre ou de se faire usurper son permis physique. Comme responsables politiques, nous devons investir dans la sécurisation des données personnelles et dans la protection juridique des usagers.

ACCOMPAGNEMENT DES CONDUCTEURS DANS LA TRANSITION NUMÉRIQUE

Le projet européen de la Commission européenne et d'Emmanuel Macron exclut, en effet, tous ceux qui ne sont pas à l'aise avec les outils numériques. Pour le Rassemblement National, c'est la liberté de choix qui doit prévaloir. Les États doivent, par conséquent, garantir cette liberté notamment par la faisabilité physique des démarches administratives. En outre, il faut également continuer à sensibiliser le public vulnérable au phénomène des messages électroniques frauduleux contenant, par exemple, de fausses contraventions.

EXPLOITATION DES DONNÉES GÉNÉRÉES PAR LES CONDUCTEURS

La question que vous posez est celle du stockage et de l'utilisation des données. Sur le stockage, le Rassemblement National défend la mise en place d'un cloud européen afin que les données des Européens ne fassent pas l'objet d'une délocalisation sur des serveurs étrangers soumis au droit local. Les deux sujets sont donc liés puisque le stockage des données à l'étranger rend impossible le contrôle de leur utilisation. Concernant les risques que vous évoquez, l'utilisation des données est soumise au respect du droit français et européen, en particulier le RGPD, qui exige le recueil du consentement des propriétaires de données. Le Rassemblement National soutient le progrès technique et technologique

lorsque celui-ci vise exclusivement à l'amélioration de l'expérience de conduite et au soutien de l'utilisateur.

HOMOGENÉISATION DES RÈGLES DE CIRCULATION EN EUROPE

Nous sommes opposés à cette proposition d'homogénéisation. Ce n'est pas le rôle de l'Union européenne de légiférer sur la sécurité routière.

Les abaissements des limitations de vitesse sont l'une des mesures les plus injustes qui soient, car elles touchent d'abord les Français qui vivent à l'écart des grands centres urbains et pour qui la voiture est souvent le seul moyen pour se rendre au travail, aller faire les courses, emmener leurs enfants à l'école - autrement dit, désenclaver au quotidien leur lieu de vie. Le Rassemblement National s'est constamment opposé à l'abaissement des limitations de vitesse, véritable restriction à la liberté de circuler dans notre pays. Ce fut notamment le cas lors de l'abaissement de la limitation de vitesse de 90 à 80 km/h sur les routes secondaires.

2 – ENVIRONNEMENT

FIN DES VÉHICULES THERMIQUES EN 2035

Oui. Le Rassemblement National conteste la fin de la vente de véhicules neufs à moteur thermique en 2035. Cette décision révèle l'amateurisme de l'Europe de Macron qui fixe des objectifs inatteignables sans fournir aucune feuille de route. Nous nous sommes opposés à cette mesure au Parlement européen et nous continuons de nous y opposer pour plusieurs raisons. Tout d'abord, aucune étude d'impact n'a été réalisée pour justifier le choix de cette échéance par la Commission européenne. La Cour des comptes européenne a, en outre, expliqué que l'objectif du tout électrique n'est en réalité ni utile, ni réaliste. Les trois conditions nécessaires pour cesser la vente de véhicules neufs thermiques en 2035 ne sont pas réunies : retard dans la réduction des émissions de CO2 des voitures thermiques, développement insuffisant des carburants alternatifs, difficultés liées à la compétitivité de l'Union européenne dans la production de batteries électriques. L'impact, enfin, sur l'industrie automobile et sur les emplois directs et indirects liés d'une telle décision doit mobiliser tout responsable politique à la remettre en cause.

Il est évident que le fait d'exclure progressivement les véhicules thermiques de la circulation - notamment par le développement des « zones à faible émission » - est une aberration lorsque ces véhicules sont toujours fonctionnels. Le Rassemblement National est également préoccupé par l'absence de solution de rechange à la fois bon marché et de long-terme. Le marché des voitures électriques est très récent et personne n'a de visibilité sur la durabilité de ces nouveaux véhicules, par ailleurs systématiquement plus chers que leurs équivalents thermiques.

MOBILITÉ INDIVIDUELLE

Il faut lever l'interdiction de la vente de véhicules neufs à moteur thermique et recentrer le débat de la transition écologique sur l'origine et la production de l'énergie nécessaire pour faire fonctionner notre parc automobile. Comment l'Union européenne peut-elle faire des véhicules électriques la réponse aux enjeux environnementaux quand elle favorise, en même temps, les productions énergétiques les plus carbonées -qui dépendent du gaz et du charbon- notamment pour répondre à la demande croissante ? L'électrification du parc automobile n'a de sens que si les sources d'électricité sont décarbonées, ce que permet le nucléaire français.

La question de la durabilité est au cœur du problème car c'est la grande inconnue du passage à la voiture électrique. Si on ne peut pas les réparer il faut donc que le constructeur assure et remplace la batterie au besoin. Mais le problème posé par les batteries se pose aussi en termes de souveraineté industrielle et de sécurité de nos approvisionnements en matières premières. La Chine détient une part écrasante de 76 % des capacités mondiales de production de batterie. Comme le pointe la Cour des comptes européennes, l'Europe est aujourd'hui dépendante des importations de matières premières nécessaires à la fabrication de batteries, notamment le lithium. Sur ce dernier point, nous proposons de miser sur la relance de notre industrie extractive nationale, en particulier le projet « EMILI » dans l'Allier.

La Commission européenne a déjà désigné les standards européens : il s'agit du "Type 2" pour la recharge en courant alternatif et le "Combo CCS" pour la recharge rapide en courant continu. Ces prises équipent aujourd'hui la quasi-totalité des modèles électriques vendus.

INDUSTRIE

DÉFERLANTE DE CONSTRUCTEURS CHINOIS

La promesse de l'Union européenne était initialement d'être plus fort ensemble. Aujourd'hui, elle s'est transformée en une machine à affaiblir tout le monde. Cela doit changer pour refaire de l'Europe un multiplicateur de puissance. À l'heure où la Chine augmente massivement sa consommation de charbon pour produire toujours plus de véhicules électriques à bas coût, l'urgence est de renoncer à l'interdiction de vente de véhicules neufs à moteur thermique en Europe. Dans l'Europe des Nations que nous portons, nous mettons en place une véritable taxe carbone aux frontières européennes sur les produits finis et semi-finis plutôt que sur les matières premières. Nous protégerons les industries et les emplois français et européens de la concurrence déloyale et réformerons le marché unique européen pour autoriser les investissements directs des États membres à leur industrie et à leurs filières stratégiques, et pour leur permettre d'accorder la priorité nationale à leurs entreprises dans leurs marchés publics. Nous déclencherons, enfin, une pause réglementaire et referons de la France un paradis énergétique notamment en mettant fin aux règles absurdes de fixation des prix de l'électricité du marché européen de l'énergie.

Élections européennes et politique automobile

Réponse du 29 mai 2024 – François Xavier Bellamy – Les Républicains

Sur l'obligation de renouvellement du permis de conduire :

Pleinement engagés sur les questions relatives au permis de conduire, la délégation Les Républicains au Parlement européen a déjà eu l'occasion de s'opposer au texte soutenu par les écologistes concernant la réglementation du permis de conduire au niveau européen. Ce texte comprenait, en première lecture : l'interdiction pour les jeunes conducteurs de rouler la nuit, la création d'un permis tracteur ou encore la visite médicale obligatoire pour conserver son permis de conduire. Avec le Parti Populaire Européen (PPE), nous avons fait supprimer les mesures relatives à la visite médicale obligatoire et le permis tracteur. **Au cours de la prochaine mandature, nous nous opposerons aux textes européens qui viseraient à limiter dans le temps la durée de validité des permis de conduire.**

Sur la dématérialisation du permis de conduire & l'accompagnement des conducteurs dans la transition numérique :

Le permis de conduire numérique peut être utile pour les conducteurs qui n'ont pas systématiquement le réflexe de garder leur permis de conduire avec eux lorsqu'ils prennent leur véhicule. En France, à titre d'exemple, à partir du 1er avril 2024, les automobilistes et les usagers de deux-roues motorisés ne sont plus obligés d'apposer la vignette de l'assurance sur leur véhicule, ni de détenir la carte verte de l'assurance dans leur véhicule. La preuve de l'assurance est désormais rapportée par la consultation du Fichier des Véhicules Assurés (FVA), qui compile l'ensemble des contrats d'assurance automobile « au tiers » du territoire français. Ce fichier est accessible aux forces de l'ordre lors de contrôles. Le permis de conduire numérique relève du même principe, gagner en simplicité et en efficacité pour les conducteurs.

Cependant, il nous semble important que les conducteurs puissent toujours bénéficier d'un permis de conduire physique s'ils le désirent et que ces permis de conduire physiques demeurent valables. De plus, il s'agit d'une compétence qui relève des Etats membres, nous ne sommes pas favorables à ce que l'Europe prenne des initiatives normatives sur ce sujet au cours de la prochaine mandature. Enfin, en ce qui concerne l'accompagnement des conducteurs dans la transition numérique, cette compétence relève des Etats membres, l'Europe n'a pas à intervenir directement sur ce sujet. Il faut accompagner les conducteurs au plus proche, au niveau national ou local, conformément au principe de subsidiarité.

Sur l'exploitation des données générées par les conducteurs : Lorsqu'il s'agit des données personnelles des Français, et plus largement des Européens, nous serons toujours présents. Nous sommes pleinement engagés pour encadrer et protéger les données générées par les voitures connectées et intelligentes. La protection des données des consommateurs est une priorité absolue pour notre formation politique.

Nous soutenons l'idée de la mise en place de mécanismes de consentement clair et explicite de la part des utilisateurs avant toute utilisation de leurs données. Nous croyons par ailleurs fermement à l'idée selon laquelle nous devons avoir une véritable propriété privée sur nos données personnelles, afin d'éviter que celles-ci ne soient utilisées, comme vous le dites très bien dans votre courrier, à des fins malveillantes.

Le droit de propriété a constitué une source de liberté et d'émancipation dans l'histoire. Il s'agit aujourd'hui de l'adapter au monde numérique dans lequel nous vivons en permettant à chaque individu de choisir ce qu'il souhaite faire de ses données personnelles, nerf de la guerre pour les entreprises du numérique. Un individu devrait pouvoir choisir de privilégier sa vie privée ou de vendre ses données personnelles à certains ou tous les grands acteurs du numérique.

Sur l'homogénéisation des règles de circulation en Europe

L'homogénéisation des règles de circulation en Europe n'est pas une bonne idée selon nous, cela risque de poser plusieurs problèmes majeurs. Tout d'abord, chaque pays européen possède ses propres infrastructures routières, ses propres conditions de circulation et sa propre « culture routière » qui relève de débats nationaux et de choix collectifs. Ces différences ne peuvent pas être ignorées, car elles sont le résultat de facteurs historiques, géographiques et culturels spécifiques à chaque nation. En imposant des règles uniformes à travers toute l'Europe, on risque de négliger ces spécificités et de créer un système qui ne convient pas à tous et qui serait générateur de frustrations. L'Allemagne, par exemple, ne limite pas la vitesse des véhicules sur certaines portions d'autoroute. Il s'agit d'un choix national que nous respectons.

Il faut aussi nous poser la question de la plus-value de l'Europe, de sa valeur ajoutée, dans ce domaine particulier. A l'heure où nous devons faire des choix fondamentaux pour notre continent, compte tenu de la guerre en Ukraine, des conflits économiques latents avec la Chine ou encore les Etats-Unis, mais aussi de la question climatique, l'Europe a d'autres priorités. Est-ce réellement le rôle de l'Europe que de s'occuper des règles de circulation dans chaque pays de l'Union ? Il faut respecter le principe de subsidiarité.

Sur les questions environnementales, dont l'interdiction des véhicules thermiques à partir de 2035 ainsi que la concurrence industrielle chinoise

On ne peut contester le bien-fondé de l'objectif d'atteindre la neutralité carbone en 2050 du Pacte Vert européen. En revanche, on peut en contester les méthodes pour y parvenir. Il ne faut pas que ce Pacte vert devienne prétexte à des prises de position et à des mesures idéologiques qui vont à l'encontre de la réalité que vivent des millions de Français et d'Européens ! Et malheureusement, l'exemple que vous prenez avec la question de l'interdiction de la vente des véhicules thermiques neufs à l'horizon 2035 est une illustration de ce qu'il ne faut pas faire.

Alors que l'automobile est le premier mode de déplacement des Européens, qu'il représente un peu moins de 15% des émissions de CO2, les Français, notamment ceux qui vivent dans la ruralité devront payer le prix fort de cette interdiction.

Cette décision va déstabiliser complètement l'industrie française, soit près de 200 000 emplois directs en France, qui n'est pas prête, et cela, au profit des constructeurs chinois, la Chine étant le grand leader du marché des véhicules électriques. L'électrification des véhicules implique le développement des technologies des batteries pour laquelle la Chine a 10 ans d'avance sur nous. Mettre les véhicules thermiques en extinction, c'est condamner une grande partie de la population et des territoires à une mobilité très réduite, et à un étouffement économique certain.

Aujourd'hui, acheter une voiture électrique représente un effort financier important. Cela coûte environ 8 000 euros de plus à produire qu'un véhicule thermique, et cet écart s'est accru ces dernières années avec l'augmentation du prix des matières premières.

Chez *Les Républicains*, nous croyons fermement que c'est à l'innovation et à la recherche que nous devons nous en remettre pour réussir la transition écologique et énergétique. L'Europe peut devenir leader dans des marchés novateurs, au lieu de renforcer sa dépendance à la Chine, déjà gigantesque dans le domaine.

Nous défendons le principe de liberté technologique qui consiste à fixer des objectifs de décarbonation mais à ne pas prendre parti au niveau européen pour une technologie ou pour une autre. Ce sont les scientifiques et les ingénieurs qui pourront trouver et développer les technologies de demain qui nous permettront d'atteindre la neutralité carbone, pas les fonctionnaires européens ou nationaux. Avec ce principe de liberté technologique, l'Europe pourrait devenir le premier continent neutre en carbone au monde parce qu'elle aura su faire confiance à l'innovation et qu'elle n'aura pas suivi la voie d'une écologie idéologique et décroissante. **Nous défendons par conséquent l'abrogation de la vente des véhicules à moteur thermique neufs en 2035 au niveau européen.**