

Communiqué de presse

## **Élections européennes et politique automobile**

### **Si les candidats veulent qu'on s'intéresse à eux, qu'ils s'intéressent aux conducteurs !**

**Paris, le 31 mai 2024 – Notre association a contacté les principales têtes de liste se présentant aux élections européennes, le 9 juin prochain. Objectif : savoir à quelle sauce ces futurs députés français qui siégeront bientôt au Parlement de Strasbourg vont manger les conducteurs... Résultat : beaucoup de silence assourdissant et quelques engagements.**

Que les actuels parlementaires européens aient rejeté l'obligation d'examen médical pour conserver son permis de conduire en février dernier ne constitue qu'un soulagement temporaire pour les conducteurs. D'autres sombres perspectives liées à l'usage automobile se profilent : fin des véhicules thermiques en 2035 peu comprise par les citoyens, perte de souveraineté technologique avec l'arrivée en mode accéléré de constructeurs chinois maîtrisant parfaitement la production de modèles 100 % électriques accessibles, homogénéisation des limitations de vitesse à l'échelle européenne... Certaines affectent déjà notre quotidien : flambée des prix des voitures, traitement extrêmement flou des données générées par les véhicules, ou encore mesures de restrictions de circulation dans les villes.

Le positionnement sur ces sujets de leurs successeurs français, pour lesquels nous sommes appelés à voter le 9 juin prochain, sera sûrement déterminant dans le choix de nos concitoyens au moment de glisser leur bulletin dans l'urne. En tout cas, de ceux dont la voiture constitue un élément indispensable à leur liberté de mouvement. C'est pourquoi notre association a interrogé une vingtaine de candidats, dont les têtes de liste, à cette élection déterminante pour notre liberté de mobilité individuelle. Sept d'entre eux seulement ont jugé bon de répondre à notre questionnaire (*à découvrir en détail ci-dessous*).

*« Nous nous inquiétons de voir les conducteurs assimilés à des citoyens de seconde zone, dont on attend exclusivement qu'ils s'acquittent de leurs taxes et de leurs PV, s'alarme Nathalie Troussard, Secrétaire générale de la Ligue de Défense des Conducteurs. Les récentes décisions prises à l'échelle de l'Europe ne sont pas faites pour rassurer, pas plus que le peu d'entrain des candidats à nous répondre. Attention, ceux qui démarrent leur voiture chaque matin parce qu'ils n'ont pas d'autre moyen pour rallier leur destination pourraient se révéler des électeurs impitoyables, s'ils comprennent une fois de plus que leurs problèmes ne seront pas traités à hauteur de leurs attentes. Les dédaigner, c'est prendre le risque qu'ils expriment leur mécontentement dans les urnes. »*

Nous avons compilé les réponses des uns et des autres dans un tableau permettant de croiser le thème et le positionnement du ou de la candidat(e). Ce tableau est disponible en format PDF, [en cliquant sur ce lien](#). Les réponses complètes sont également [consultables ici](#).

Retrouvez quelques déclarations des candidats ou de leurs représentants, extraites de leurs réponses à notre questionnaire. Les citations ont été triées par ordre alphabétique.

**Nathalie Arthaud (Lutte Ouvrière)** : « *L'instauration des Zones à Faibles Emissions (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 ne pas avoir le droit de circuler parce qu'on ne peut pas se payer un véhicule récent !* »

**Jordan Bardella (Rassemblement National) représenté par Gaëtan Dussausaye** : « *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* »

**François-Xavier Bellamy (Les Républicains)** : « *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* »

**Guillaume Lacroix (Europe Territoire Écologie) représenté par Sven Franck** : « *C'est une question générale de savoir dans quelle mesure nous voulons que la technologie nous surveille* »

**Florian Philippot (Les Patriotes)** : « *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* »

**Marie Toussaint (Les Écologistes)** : « *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* »

Voici maintenant notre questionnaire en détail :

## **1- Quotidien des conducteurs**

### Obligation de renouvellement du permis de conduire

- Le Parlement européen a voté contre la visite médicale obligatoire pour conserver son permis de conduire. En revanche, l'obligation de son renouvellement reste d'actualité et sera rediscutée lors de la prochaine mandature. Les sympathisants de la Ligue de Défense des Conducteurs s'inquiètent de la perspective de voir leur permis devenir périssable, alors que la voiture reste un lien social indispensable pour bon nombre de nos concitoyens et en particulier, pour ceux qui vivent dans des territoires ruraux (ils sont 435 000 à avoir signé notre pétition en ce sens). Quelle position sur la durée de vie du permis adopterez-vous et pourquoi ?

### Dématérialisation du permis de conduire

- Que pensez-vous du projet de permis de conduire numérique ? Comment allez-vous protéger les conducteurs européens du piratage de leurs données personnelles ? Nous assistons déjà en France à une recrudescence de fraudes et d'arnaques liées à la dématérialisation des procès-verbaux (erreurs de restitution de points, usurpation d'identité avec difficultés à se faire aider...). Les conducteurs craignent donc que le permis « virtualisé » représente à son tour une source de menaces et d'abus.

### Accompagnement des conducteurs dans la transition numérique

- Les personnes les plus vulnérables, sans accès à internet ou rencontrant des difficultés à maîtriser les outils informatiques, risquent de se trouver démunies alors que les démarches

administratives, notamment liées à leur vie d'automobilistes, sont de plus en plus souvent dématérialisées, comme illustré dans la question précédente. Comment l'Europe, selon vous, peut-elle inciter les États à s'assurer que ces citoyens « déconnectés » continuent à bénéficier d'un accès à leur dossier administratif (permis de conduire, contraventions, etc.) ?

#### Exploitation des données générées par les conducteurs

- Selon une étude automobile Lifesearch, les consommateurs français (mais aussi allemands) souhaitent principalement limiter la collecte de données personnelles à la maintenance du véhicule, la possession du véhicule et le comportement de conduire. Or, les voitures connectées, dotées de plus de 200 capteurs et caméras, sont capables de récupérer bien davantage d'informations : vitesse, style de conduite, observation des autres usagers... Comment comptez-vous encadrer l'exploitation de ces données ? Pensez-vous initier des projets de mesures permettant de garantir aux usagers plus de transparence sur l'utilisation de leurs données ? Envisagez-vous d'offrir la possibilité aux conducteurs de refuser de transmettre les données qu'ils ont générées et dont ils sont propriétaires ? Considérez-vous qu'il soit prioritaire de s'assurer à l'échelle européenne que la collecte de données ne se retournera pas contre les conducteurs (système de contrôle des infractions routières, augmentation des primes d'assurance) ?

#### Homogénéisation des règles de circulation en Europe

- Êtes-vous favorable à une homogénéisation des règles de sécurité routière dans tous les États européens (vitesse, répression automatisée, signalisation) ?

- Sur autoroute en particulier, pensez-vous qu'il soit nécessaire que l'Europe se prononce sur d'éventuels abaissements de limitations de vitesse, sachant que les conducteurs sont parfaitement à même de choisir d'adapter leur vitesse en fonction de leurs contraintes (pouvoir d'achat) ou de leurs convictions (environnement) ?

## **2- Environnement**

#### Fin des véhicules thermiques en 2035

- Envisagez-vous de remettre en cause cette décision ? Que votre réponse soit positive ou négative, pouvez-vous expliquer pourquoi ?

- Aujourd'hui, sur les plus de 250 millions de voitures qui circulent dans l'Union européenne, moins de 1 % sont 100 % électriques. Comment l'Europe, selon vous, doit-elle accompagner la « disparition » des véhicules thermiques ? Le verdissement du parc automobile doit-il passer par leur mise à la casse, quand bien même ils sont en parfait état de marche ?

#### Mobilité individuelle

- Selon Eurostat, « *la voiture particulière reste le principal moyen de locomotion des Européens. Elle représente 87 % du transport terrestre de passagers dans l'Union en 2020* ». Compte tenu de la hausse importante des prix des véhicules (neufs ou d'occasion), comment l'Europe, selon vous, doit-elle accompagner les foyers dans la transition écologique et dans son acceptabilité ?

- La filière automobile, notamment en aval avec les métiers des services, s'est développée afin de préserver la durabilité des véhicules thermiques. Or, la moitié des constructeurs automobiles produisent des modèles électriques dont les batteries ne sont pas réparables.

Comment comptez-vous garantir les mêmes durabilité et réparabilité des véhicules électriques, rassurant ainsi les consommateurs européens ?

- Quelle stratégie comptez-vous mettre en place pour imposer des solutions standardisées entre les différents pays d'Europe, afin de faciliter l'accès des véhicules électriques aux bornes de recharge (branchement, modalités de paiement, tarification) ?

### **3- Industrie**

#### Déferlante de constructeurs chinois

- Les marques chinoises, MG en tête, s'octroient déjà près de 3 % du marché européen des voitures neuves. Les États-Unis et la Chine elle-même ont mis en place des mesures protectionnistes pour protéger leur industrie automobile. Pensez-vous que l'Europe doit faire de même ?