

Pour la liste Décroissance 2019

-

1 pensez-vous que le recours aux radars concourt à l'amélioration de la sécurité routière ?

> Oui

2 Considérez vous que ces mesures, répressives, automatisées et centrées sur la vitesse améliorent la sécurité de tous sur les routes ?

> Oui c'est évident

3 Pensez-vous que l'abaissement de la vitesse sur le réseau secondaire améliore la sécurité routière ?

> Oui, c'est la vitesse qui tue

4 Seriez-vous en faveur d'une politique de sécurité routière européenne qui réponde plus efficacement aux multiples causes d'accident ?

> Hélas oui car les comportement des automobilistes sont très souvent les mêmes.

Quelle vision de la sécurité routière défendez-vous ?

> Une maîtrise de la vitesse mécanique pour éviter le nombre de morts et de blessés. Une multiplication des zones 30 en ville, des pistes cyclables, une piétonisation accrue et des transports en communs plus nombreux. Nous sommes pour des transport des marchandises par le rail et l'eau pour diminuer le danger des poids lourds, augmenter la sécurité globale et réduire les coûts d'entretien.

5 Faites-vous de l'entretien du réseau routier et de sa signalisation une priorité pour lutter contre l'accidentalité routière ?

> Pour améliorer l'entretien du réseau tout en diminuant son coût de manière significative, il faudrait d'abord limiter les poids lourds sur les routes, principale cause de leur détérioration. Il n'est pas normal, à l'heure d'une "prise de conscience écologique", que l'entretien du réseau routier continue d'absorber dans toutes les collectivités les trois quart des budgets transports, au détriment du financement des autres modes de déplacements

6 pensez-vous qu'il soit possible de réduire la pollution globale, à l'échelle européenne, sans compromettre la liberté de circuler des conducteurs? Si oui, par quelle(s) mesure(s) selon vous ?

> Non, avec des voitures individuelles c'est mission impossible. En revanche les mobilités douces doivent être favorisées, comme la marche ou le vélo ainsi que celles qui consomment peu d'énergie comme le train, le transport fluvial. les trams ou celles qui en consomment moins comme les bus ou les taxis.

Avant de libérer les conducteurs il faudrait selon nous libérer les êtres vivants de la terreur mécanique. Il faudrait par exemple essayer de libérer la marche d'un code de la route fait pour les voitures, afin de permettre aux piétons d'avancer à la vitesse naturelle normale de 5 km heure, et non pas 1,5 km/h comme c'est le cas en ville, s'ils respectent toutes les interdictions. Ces lois, faites sous la pression importante de l'industrie automobile et du lobby du béton-bitume, ont eu pour effet de gêner, couper, empêcher, et sérieusement ralentir donc, les déplacements naturels gratuits comme la marche (et accessoirement de tuer indistinctement tout animal qui n'aurait pas bien compris cette priorité donnée à la vitesse et à la puissance). La voiture exerce en effet un "monopole radical" (Illich) sur les déplacements, il nous faut donc tenter de rétablir une équité, pour que la route et les rues n'appartiennent pas de fait qu'aux voitures. C'est par exemple militer pour diminuer la vitesse globale autorisée, ou bien oeuvrer pour qu'en ville, l'espace disponible d'une rue ne soit plus aux trois quart réservé aux voitures. Mais il y a bien d'autres manières, plus ou moins radicales, de contenir ce "monopole radical" de la voiture sur les déplacements

7 Comment imaginez-vous l'avenir de la voiture européenne ?

> Des voitures de 300 kg qui consomment 2 litres et peuvent transporter 4 personnes. Pour les services publics principalement.