

Entretien de Gilbert COLLARD, porte-parole de Marine LE PEN, candidate à l'élection présidentielle, par Pierre CHASSERAY sur Sud Radio, samedi 01 avril 2017.

L'État a aujourd'hui en regard très négatif sur l'automobile, et pourtant la voiture fait bel et bien partie de notre quotidien et occupe une place prépondérante. À l'heure où les automobilistes se semblent attaqués, ignorés par nos gouvernants, êtes-vous prêt, comme David Cameron lors des élections législatives en 2009 au Royaume-Uni, à déclarer « la fin de la guerre contre les automobilistes » ?

Oui ! Du reste, Marine LE PEN a tenu une conférence de presse dans laquelle elle a expliqué son programme à l'endroit même où le premier radar avait été installé par Nicolas SARKOZY. Elle a donc pris un lieu très symbolique pour dire la réalité de notre programme sur la vie des automobilistes.

Le premier signe, c'est que nous allons, si nous arrivons au pouvoir, ce que je crois, supprimer le permis à points, qui est un véritable fléau.

Vous avez sûrement remarqué que le prix du carburant pèse lourd dans le budget de l'automobiliste et l'augmentation chaque année est supérieure à l'inflation. On a même une augmentation de 5 fois l'inflation sur l'essence et de 17 fois l'inflation sur le diesel. Si vous êtes élu, que comptez-vous notamment sur cette fiscalité des carburants et comptez-vous développer le marché des bio-carburants en France ?

D'abord, en ce qui concerne ces taxes qui alourdissent terriblement le prix des carburants, nous les ferons peser sur l'industrie pétrolière et gazière.

Est-ce que ça veut dire qu'on peut s'attendre à une baisse de la TICPE, cette taxe de l'État qui pèse sur l'automobiliste ?

Oui, absolument. Parce que c'est une manière absolument insupportable de faire payer plus chèrement qu'il ne faut le carburant, finalement au seul bénéfice des entreprises pétrolières et gazières.

L'État surtaxe l'essence par la taille et la gabelle qu'il impose, alors que s'il n'y avait pas ces surtaxations – qu'on a qu'à mettre sur le dos des entreprises pétrolières qui se gavent. Je ne comprends pas pourquoi l'automobiliste devrait payer des taxes sur un produit qui, s'il n'était pas ainsi grever, coûterait moins cher. Donc on fait peser ce coût sur les entreprises qui font des bénéfices colossaux, dans des conditions en plus d'un point de vue humain souvent discutables.

Ce qui est insupportable objectivement dans ce pays, que l'on soit de droite ou de gauche, c'est pourquoi taxer un produit qu'on pourrait ne pas taxer ? C'est encore un moyen de piquer du fric à l'automobiliste. C'est absolument inacceptable. On a qu'à faire porter le poids sur les gens qui s'enrichissent, sur les firmes qui se gavent. Ce sera une manière aussi de libérer le pouvoir d'achat.

De leur côté, les constructeurs – français notamment – développent de plus en plus les véhicules électriques. Y a-t-il une réelle volonté chez vous à poursuivre cette dynamique avec des bonus. Si oui, dans quelle mesure ? Ou bien revenez-vous sur ce système du bonus-malus écologique ?

Oui et non, dans la mesure où il faut quand même favoriser cette forme de déplacement écologique, mais dans des proportions tout à fait raisonnables, ne serait-ce que pour ne pas pénaliser celles et ceux qui ne peuvent pas s'acheter ce type de véhicule. Il faut aussi considérer que, quand on parle d'achat de véhicules dits « écologiques », on incite à une dépense que beaucoup de gens ne peuvent pas faire. Et là encore, ce sont les pauvres, ceux qui ne peuvent pas s'acheter de véhicules dits « écologiques » qui sont pénalisés.

À mon avis personnel, on doit réviser le système du bonus-malus écologique, sans renoncer à cette solution qui est dans la modernité de notre monde, une modernité nécessaire, une modernité de respiration saine. Mais il n'y a pas de raison de privilégier ceux qui ont les moyens au détriment de ceux qui n'ont pas les moyens. C'est la même chose, du reste, pour les fameuses journées sans voiture : le « pauvre type » qui va travailler est complètement défavorisé par rapport à celui qui peut se payer un taxi ou qui peut se faire raccompagner.

Il existe des systèmes que l'on appelle « rétrofit » qui permettent d'améliorer les systèmes de dépollution des véhicules anciens qui émettent des particules fines. Ce système est financé en Allemagne, il permet de réduire de 60 à 70 % les émissions de particules fines des diesels anciens. Quel regard portez-vous sur ce type de dispositif qui permet de dépolluer et qui permet de répondre aux restrictions de circulation ?

C'est une bonne solution. Mais là encore, on retombe sur la question des moyens. On est en train de créer des normes discriminatoires sur le plan de l'usage du véhicule : il y aura ceux qui ont les moyens, et il y aura ceux qui n'ont pas les moyens. Donc cette modernisation écologique doit se mettre en place par des systèmes d'aides. On ne peut pas permettre aux riches d'avoir des véhicules qui ne seraient pas polluants et aux pauvres de n'avoir pas les moyens de les acquérir. Donc j'y suis favorable, mais à conditions qu'il y ait la mise en place de systèmes d'aides pour qu'on puisse, quand on n'a pas les moyens, y accéder si on le souhaite.

On n'analyse pas suffisamment les bénéfices colossaux que font les compagnies d'assurance, qui détiennent aujourd'hui une part considérable du capital immobilier, qui s'infiltrent dans le domaine bancaire, dans le domaine de la gestion immobilière par des biais déguisés. Ces entreprises, comme les firmes pétrolières, peuvent payer. C'est vers elles qu'il faut se diriger. Mais ça implique de ne pas avoir de « copains » dans les compagnies d'assurance, ni dans les compagnies pétrolières.

Le diesel représente environ 65 % du parc automobile français aujourd'hui. Quelle est votre position sur le sujet des mesures et de l'augmentation de la fiscalité qui pèsent sur le diesel ? Que répondez-vous à ces automobilistes que l'on fait passer pour des pollueurs, voire pour des meurtriers ?

Non, on nous prend pour des cons ! On a tout fait pour qu'on achète des véhicules fonctionnant au diesel et aujourd'hui, on nous dit que ces véhicules, qu'on nous a quasiment incité par une propagande à acheter, sont des infâmes pollueurs. Ce n'est pas acceptable. On ne peut pas, à un moment donné, inciter les gens à acheter des véhicules qui fonctionnent au diesel et après leur dire « attention, ce que vous faites n'est pas bien, vous polluez ! ». Donc là aussi, il faut absolument réparer les conséquences d'une incitation d'État qui a poussé des gens de bonne foi à acheter des véhicules diesel.

Au Front national, vous dites « on annule le permis à points ». Pourquoi ?

On annule le permis à points d'abord parce qu'il est injuste, en ce sens que selon qu'on est un conducteur ordinaire ou un conducteur professionnel – je pense aux chauffeurs de taxi, aux conducteurs de poids-lourds – l'usage du permis n'est pas le même. D'un côté, il y a une circulation qui est faite d'une manière privée et de l'autre une circulation qui est faite d'une manière professionnelle. Ensuite, on se rend bien compte que le permis à points a pour conséquences maintenant – et tous les gendarmes de terrain le disent – de créer une foule d'hommes et de femmes qui n'ont plus de permis et qui conduisent sans permis, sans assurance, et qui parfois – et on a vu le nombre de délits de fuite augmenter, parce qu'on se livre à un délit de fuite pour ne pas se faire choper – et le fait que l'on ait de plus en plus de gens qui conduisent sans permis parce que le permis à points – qui du reste qui fonctionne en plus de façon tout à fait injuste – on voit le fond de garantie automobile intervenir de plus en plus, ce qui a une répercussion sur l'intervention dans le financement des assurances qui répercutent tout cela sur les primes. On est là encore grugé. Quand vous pensez qu'on peut perdre des points parce que la vitesse est à 70 km/h et qu'on est à 75 ou 80, c'est complètement aberrant. C'est un système de racket qui a été mis en place. Les radars rapportent 630 millions d'euros.

Marine LE PEN élue peut-elle s'engager à revenir sur la privatisation des radars mobiles ?

Oui, pour une raison qui va vous paraître logique avec l'ensemble de notre programme : tout ce qui est d'autorité est d'État. Par exemple, je trouve scandaleux que le RSI, que nous modifierons complètement avec une amnistie pour les dettes existantes aujourd'hui, délègue ces missions à des officines du privé. Donc nous sommes très clair là-dessus : l'*imperium* d'État, c'est l'État.

Concrètement, quand mettriez-vous ces mesures en œuvre ? Est-ce que ça ferait vraiment partie de vos priorités ?

Mais tout de suite ! On est dans une situation où toutes sortes de catégories sont ciblées pour abonder l'impôt sous un déguisement : les radars, le permis à points... Alors qu'on sait bien maintenant – il faut être objectif – que si ces mesures ont eu un effet dans un premier temps, aujourd'hui elles ont des effets négatifs. C'est un impôt déguisé. Il y a un journaliste qui a posé une question incroyable à Marine LE PEN en lui disant « comment faites-vous pour remplacer les pertes d'argent que les radars rapportent à l'État ? » C'est déjà vécu comme un impôt qui abonde la généralité de l'imposition.

Ces dernières années, nos infrastructures routières se sont dégradées. Faute de moyens financiers, les collectivités ne peuvent plus rénover. Quelles solutions proposez-vous pour assurer l'entretien de ce patrimoine routier, garant de la sécurité des usagers ?

L'État reprend la maîtrise de tout. Plus question de laisser des particularismes administratifs régler ces problèmes. L'État stratège prend la mesure sur tout.

Marine LE PEN considère que l'amnistie qui peut profiter à des délinquants doit profiter aussi à des automobilistes qui ont été frappés de contraventions.