

**OBJECTIF
MOBILITÉ
POUR TOUS**

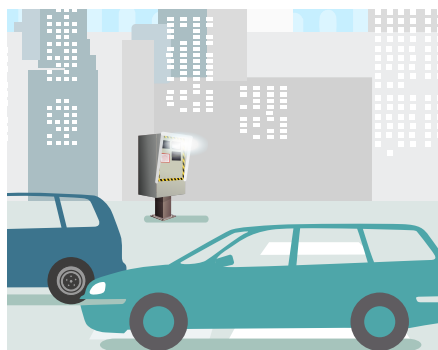
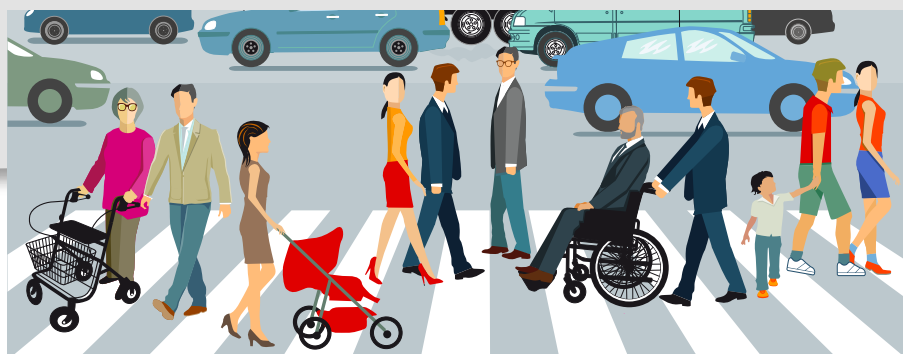
OBJECTIF MOBILITÉ POUR TOUS



**AUTOMOBILE CLUB
ASSOCIATION**

PRIORITÉ À LA MOBILITÉ





05 Mobilité pour tous : la voiture, un outil incontournable d'autonomie

06 ► Une conception "universelle" de la mobilité

07 ► Une mobilité durable à tous les âges

08 Mobilité urbaine : en ville, avec ma voiture aussi !

09 ► Le dernier kilomètre, cauchemar du livreur de colis et... de l'utilisateur

10 ► Crit'air : des pastilles qui ne vont pas soigner la qualité l'air

12 Fiscalité automobile : stop au délire fiscal !

13 ► L'automobiliste ne doit plus faire les frais des politiques fiscales incohérentes

14 Sécurité Routière : non au tout répressif !

15 ► Les limites du "tout radar" et la nécessité d'une formation continue des conducteurs

16 ► La nécessité d'un dispositif répressif 100 % fiable

17 ► Une politique pénale qui doit mieux s'adapter

18 ► La sécurité routière doit être au cœur des préoccupations des entreprises

19 Les véhicules : la protection du consommateur comme moteur

20 ► Homologations : des normes plus fiables pour le consommateur !

21 ► Véhicules connectés : maîtrise des données et cadre législatif protecteur

22 ► Véhicules autonomes : une mobilité de demain qui se prépare maintenant

23 ► Fraude au km : une protection du compteur par les constructeurs pour en finir avec cette arnaque de tous les jours

24 Infrastructures routières : la nécessité d'un audit indépendant !

25 ► Pour être "intelligente" la route doit être "bien entretenue"

26 Automobile Club Association : qui sommes-nous ?

La mobilité individuelle est un facteur essentiel de bien-être social et économique.

Les questions liées aux déplacements représentent un enjeu fondamental dans l'organisation des sociétés modernes, par les choix sociaux, environnementaux et économiques qu'elles impliquent.

Il s'agit donc d'une préoccupation légitime des Français.

Membre de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), l'Automobile Club Association (ACA) regroupe aujourd'hui plus d'un million d'adhérents en France.

Notre structure contribue activement, dans le cadre de ses travaux et actions, à défendre la mobilité et à préparer celle de demain.

Notre dossier spécial « Objectif Mobilité pour tous » dresse un constat de la situation en matière de mobilité urbaine, d'accessibilité, de sécurité routière, de fiscalité, de véhicules et d'infrastructures routières et propose des pistes d'actions pour une amélioration globale de l'écosystème de la mobilité.



Didier BOLLECKER
Président de l'Automobile Club Association

**OBJECTIF
MOBILITÉ
POUR TOUS**



***Mobilité pour tous :
la voiture, un outil
incontournable
d'autonomie***

Une conception "universelle" de la mobilité

Selon l'OMS, pas moins de 1 milliard de personnes dans le monde souffrent d'une forme de handicap.

Il ne s'agit pas ici seulement des personnes qui voient leur mobilité affectée directement par les conséquences d'une maladie ou d'un accident, mais aussi des difficultés de mobilité que rencontrent les personnes âgées.

En Europe, à peu près 25 % de la population vit une forme quelconque de difficulté motrice.

40 % des Français sont gênés temporairement ou définitivement.

Et plus d'un tiers de la population française, soit plus de 22 millions de personnes, appartient à la catégorie des seniors (50 ans et plus).

En 2030, un Français sur deux aura plus de 50 ans.

Ce changement démographique radical va avoir une incidence directe sur la politique des transports, car de plus en plus de personnes avec des capacités physiques limitées doivent pouvoir profiter de services de mobilité accessibles à tous.

Cela concerne les personnes handicapées, les personnes âgées, mais aussi les enfants, les parents qui se déplacent avec leurs bébés...

La prise en compte des besoins d'accessibilité n'est pas nouvelle dans le secteur des transports.

Cependant, la notion de "conception universelle" (créer des environnements, des infrastructures, des produits accessibles à toutes les personnes quels que soient leur âge, leur taille ou leurs aptitudes diverses) est loin d'être prise en compte systématiquement dans toutes les infrastructures de transport.

Très schématiquement, on peut considérer que les infrastructures et les outils de transport sont généralement conçus pour l'utilisateur moyen, homme jeune, en bonne santé, droitier, mesurant 1,80 m... En fait, la "moyenne" des utilisateurs "standardisés" ne représente qu'une minorité et n'est pas représentative de l'ensemble de la population.

Il faut donc une amélioration globale de l'écosystème de la mobilité.

L'Automobile Club Association demande :

► L'application systématique par les pouvoirs publics, les aménageurs, les gestionnaires d'infrastructures de transport, les constructeurs, des principes de la "conception universelle" dans l'élaboration, la fabrication et la mise en œuvre des véhicules, des systèmes de transport en commun, des aménagements urbains, de la signalisation routière... pour garantir une mobilité accessible à tous.



Tout savoir sur
le dossier
**ACCESSIBILITY
DE LA FIA**
Consultable sur :
[fia.com/
accessibility](http://fia.com/accessibility)



Une mobilité durable à tous les âges

La mobilité individuelle est un facteur essentiel de bien-être social et économique.

Le permis de conduire, dont l'accès a été qualifié de "service universel" par la loi "Macron" du 6/08/2015, est un outil indispensable à l'insertion professionnelle des jeunes.

Quant à nos aînés, il leur permet de conserver une précieuse autonomie et une vie sociale.

Avec l'allongement de la durée de vie, nos aînés sont de plus en plus nombreux sur les routes et représenteront presque 35 % des automobilistes en 2050.

Il s'agit d'une génération qui souhaite bien évidemment conserver sa mobilité et celle-ci sera d'autant plus facilitée que

les constructeurs développent largement des aides à la conduite et des voitures connectées qui deviendront bientôt autonomes.

Ce maintien de la mobilité est indispensable à la qualité de vie (loisirs, accès aux services publics, soins médicaux, visite à la famille...) et concourt aussi à la vie économique de nos villes.

Permettre aux plus âgés de conduire le plus longtemps possible en toute sécurité est une nécessité.

De manière plus large, il est nécessaire de garantir l'accessibilité et la sécurité des déplacements des plus âgés en voiture, mais aussi à pied et dans les transports en commun.

Le vrai défi pour les pouvoirs publics est d'affirmer le droit à la mobilité pour les plus âgés.

L'Automobile Club Association demande :



- La mise en place sans délai d'un continuum éducatif permettant de systématiser, sans remise en cause du titre de conduite, des stages de sensibilisation et de remise à niveau des connaissances (audit de conduite, code de la route, ateliers pratiques...).
- L'adaptation de la ville au vieillissement en tenant compte des risques spécifiques des seniors en fonction de leur mode de déplacement.
- Le renforcement de la sensibilisation de tous les usagers sur les risques particuliers des seniors selon leur type de mobilité comme cela a été préconisé par le dernier CISR en 2015.
- Le développement des moyens de déplacements innovants pour garantir l'accessibilité et la sécurité des déplacements des seniors.



Tout savoir sur
**LES ATELIERS
DE LA MOBILITÉ**
pour conducteurs
expérimentés
Consultable sur :
[www.ac-a.fr/
lesateliersdelamobilite](http://www.ac-a.fr/lesateliersdelamobilite)



**OBJECTIF
MOBILITÉ
POUR TOUS**



***Mobilité urbaine :
en ville, avec
ma voiture aussi !***

Le dernier kilomètre, cauchemar du livreur de colis et... de l'utilisateur

La voiture est doucement mais sûrement poussée hors de nos villes. Ces dernières années, les décisions "anti-voiture" se sont multipliées, empreintes d'un certain dogmatisme reposant toujours sur le même concept clivant opposant les "bons" et les "mauvais" modes de déplacement.

Cette approche est erronée. Il n'y a pas à attribuer de valeur intrinsèque aux différents modes de transports et d'opposer leurs usagers qui pour l'essentiel ne sont pas les mêmes.

En France, plus de 3 salariés sur 4 quittent leur commune de résidence pour aller travailler et en revenir. Pour ce faire, les urbains parcourent en moyenne 24 km, les périurbains 30 km, et les «ruraux» 28 km chaque jour ouvré.

Quand les transports publics passent trop loin du domicile ou du lieu de travail, ou des deux, la voiture est alors mobilisée, pour le parcours entier ou pour le fameux dernier kilomètre.

Moins il y a de transports publics, plus le taux de motorisation est élevé (62 % en agglomération parisienne, 93 % en zone rurale). C'est la nécessité d'assurer le dernier (et le premier) kilomètre qui motive et qui légitime l'utilisation de la voiture.

Le projet de contraindre les automobilistes à pratiquer le transport public subventionné pour les obliger à abandonner le transport individuel onéreux, surtaxé et accidentogène (sauf sur autoroute) a échoué.

Il n'a pas empêché que plus de 80 % des déplacements se font par la route par des transports non publics, et que le véhicule particulier assure le dernier kilomètre, mais aussi l'essentiel des besoins de mobilité des ménages.

Les politiques de "report modal" systématiquement hostiles à la mobilité automobile affichent aujourd'hui leurs limites.

Les enquêtes déplacement menées dans plusieurs grandes villes ces dernières années ont déjà démontré l'absence de tout report modal de grande ampleur de l'automobile vers les autres modes. La voiture est et reste donc un outil de mobilité individuelle incontournable notamment pour ce dernier kilomètre où les transports publics ont montré leurs limites naturelles.

La périurbanisation et l'éclatement géographique mais aussi temporel des déplacements des usagers nécessitent d'avoir une offre multimodale de déplacements sans stigmatisation.

Plutôt qu'une approche restrictive de sa mobilité, l'automobiliste est prêt à soutenir des mesures pragmatiques, visant à circuler de manière plus responsable et à opter par exemple pour du covoiturage ou de l'auto-partage.

Le vrai défi est de créer des solutions de mobilité qui soient en mesure de fournir aux personnes un choix, de la flexibilité et une inter-connectivité sans faille entre les différents modes de transport.

L'Automobile Club Association demande :



- Une approche globale des déplacements selon le concept des "smart cities" sans exclusion de la voiture.
- Le développement des systèmes de gestion du trafic en temps réel (signalisation routière et vitesses variables, parkings intelligents indiquant le nombre de places en temps réel, paiement du stationnement à distance...).
- Le renforcement de la logistique urbaine (itinéraires pour poids lourds, zones de livraison...).
- La promotion et le développement du covoiturage et de l'autopartage par des outils simples à la portée de tous.
- L'action conjointe et coordonnée de tous les acteurs de la mobilité (service public, sociétés, start-up...) pour la création d'outils de gestion efficace de la mobilité locale et régionale (centre de mobilités multimodales, portail de mobilité).
- L'effectivité du principe de l'open data des transports posé par la "Loi Macron" de 2015 pour organiser avec l'aide des nouvelles technologies une mobilité plurielle et intermodale simple et facile d'utilisation.
- Le déploiement de programmes innovants de sensibilisation et de formation de tous les usagers : automobilistes, cyclistes... permettant conduite et cohabitation responsables.



Tout savoir sur
LES ATELIERS
DE LA MOBILITÉ
"VÉLO"
Consultable sur :
www.ac-a.fr/lesateliersvelo



Tout savoir sur
LES SMART
CITIES / FIA
Consultable sur :
www.fia.com/fia-smart-cities

Crit'air : des pastilles qui ne vont pas soigner la qualité l'air

Ces dernières années, la voiture a été au cœur de toutes les attentions politiques et la cible de mesures anti-pollution notamment avec l'arrivée des certificats "qualité de l'air" Crit'air.

Ces vignettes permettent d'identifier, selon un code couleur, les véhicules qui seront autorisés à rouler en cas de pic de pollution ou dans les Zones à Circulation Restreinte (ZCR) que les villes peuvent désormais mettre en place.

Un retour sous un autre nom de la "pastille verte" et des "zones d'actions prioritaires pour l'air" (ZAPA), qui ont été abandonnées par le passé, parce que non convaincantes sur le plan de leurs bénéfices environnementaux...

Outre leur impact environnemental non avéré, ces dispositifs coûtent chers et impliquent des aspects antisociaux évidents notamment à l'égard des ménages modestes et des jeunes, ceux-là même qui feront aussi économiquement les frais du système lors de la revente de leurs "vieux" véhicules affublés de la mauvaise pastille, comme un bouton au milieu du pare-brise...

Ils n'épargneront évidemment pas non plus les acteurs de l'économie locale et du tourisme.

Rappelons que la Suisse, pays réputé pour sa conscience environnementale forte, a renoncé en 2011, à mettre en place des zones environnementales.

Les études, analyses et des auditions préalables, lui avaient en effet permis d'établir que la mesure proposée, engendrerait une charge administrative excessive en regard de son utilité et provoquerait une inégalité de traitement entre usagers.

La qualité de l'air que nous respirons est un enjeu majeur de santé publique et toutes les pistes de travail pour remédier à cette situation doivent être explorées.

Il s'agit cependant d'appréhender le sujet sans dogmatisme et reconnaître à la fois l'impact indéniable des polluants émanant de la circulation, mais également ceux émanant du chauffage, de l'industrie, du secteur résidentiel pour travailler sur l'ensemble de ces thématiques sans se focaliser exclusivement sur l'automobile.

En matière de circulation routière, les émissions polluantes diminuent depuis 20 ans, notamment du fait de normes

«Euro» de plus en plus drastiques, même si les procédures de test doivent être revues pour correspondre aux conditions réelles de circulation.

Un véhicule particulier diesel Euro 5 (mis en circulation à partir du 1^{er} janvier 2011) équipé d'un filtre à particules, émet 80 % de particules de moins qu'un véhicule diesel Euro 4 (mis en circulation entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2010) et 97 % de moins qu'un véhicule diesel Euro 1 (mis en circulation avant le 1^{er} janvier 1997).

Sauf que... le parc français a 8,9 ans d'âge moyen, qu'un véhicule est retiré de la circulation à 13 ans en moyenne... et que 50 % seulement des véhicules en circulation répondent à la norme Euro 5 et plus et 9 % seulement sont à la norme Euro 6.

Il s'agit donc d'accélérer le renouvellement du parc pour permettre une diffusion plus rapide de véhicules aux normes Euro 5 et Euro 6 qui s'attaque, elle, aux oxydes d'azote.

Pour cela, il faut des mesures suffisamment incitatives pour permettre à l'automobiliste de franchir le cap du changement de véhicule, projet souvent reporté par manque de budget.

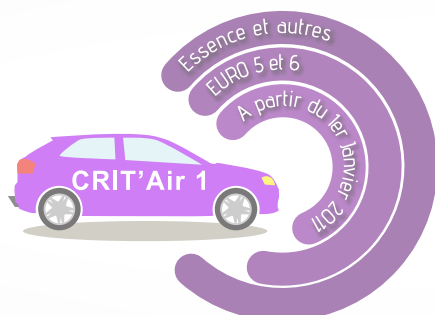
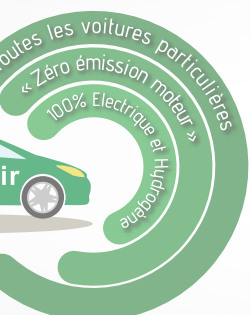
À cette politique de renouvellement, il s'agit aussi d'associer de vraies réflexions en matière de formation à l'éco-conduite et de renforcement des logistiques urbaines, qui contribueront bien plus que des restrictions de circulation, à la réduction des émissions polluantes.

Cette approche constitue les fondements de l'acceptation sociale des mesures à prendre dans l'avenir.

La mise en œuvre d'une écologie punitive ira à l'encontre du but recherché, à savoir l'adhésion des citoyens à une démarche globale pour une mobilité durable, responsable et économe en énergie.

Toute la difficulté est aussi de veiller à ne pas freiner la mobilité urbaine, puisque cette fluidité est justement nécessaire à la vie économique et sociale d'une cité.

Alors à moins de vouloir délibérément fermer nos villes, les replier sur elles-mêmes, les appauvrir, il est grand temps d'opter pour des mesures efficaces.



L'Automobile Club Association demande :

- La mise en place d'une vraie politique incitative au renouvellement du parc automobile qui ne repose pas simplement sur le dispositif bonus-malus répondant à une logique d'ajustement budgétaire et modifié chaque année sans visibilité à moyen terme pour l'utilisateur.
- La généralisation et le soutien des programmes de formation à l'éco-conduite pour favoriser l'efficacité environnementale et énergétique (- 15 % de consommation en moyenne).
- Une approche globale et plurielle de la mobilité urbaine : réelle offre de stationnement (20 % des voitures "tournent" pour trouver une place où se garer...), développement des systèmes de gestion du trafic en temps réel, renforcement de la logistique urbaine (itinéraires pour poids lourds, zones de livraison).
- Une approche plus globale de la pollution de l'air et de ses origines (automobile, chauffage, industrie...).
- L'arrêt des politiques punitives et restrictives de la mobilité.
- L'abandon des Zones à Circulation Restreintes (ZCR), dispositif cher à instaurer et à faire vivre (15 000 à 150 000 € d'investissement initial/zone et environ 1 million d'€ de fonctionnement sur 3 ans) pour un bénéfice environnemental résiduel et impliquant des aspects discriminants inacceptables.
- La révision des procédures d'homologation des véhicules et la mise en place rapide de nouveaux cycles de tests plus réalistes (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure, Real Driving Émission) qui permettront des décisions plus éclairées du consommateur lors de l'achat et des pouvoirs publics dans les objectifs anti-pollution à atteindre.



**OBJECTIF
MOBILITÉ
POUR TOUS**



***Fiscalité
automobile : stop
au délire fiscal !***

L'automobiliste ne doit plus faire les frais des politiques fiscales incohérentes

L'étude annuelle de l'Automobile Club Association "Le Budget de l'Automobiliste®" publiée fin mars 2017 a, une nouvelle fois, permis de constater l'ampleur du délire fiscal supporté par l'automobiliste.

L'automobiliste est non seulement le consommateur le plus taxé mais aussi un contribuable très généreux qui fait notamment les frais de politiques fiscales qui ne s'illustrent pas par leur cohérence.

Le gouvernement a durant ce dernier quinquennat affiché sa volonté de mettre fin au "traitement fiscal favorable" du gazole et à la "diésélisation massive" du parc automobile français. Mais si les automobilistes ont acheté "massivement" du diesel, c'est parce qu'ils y ont été largement incités !

Une décision prise il y a plusieurs décennies en faveur du nucléaire a entraîné un demi-siècle de taxation favorable au diesel, qui a amené les constructeurs à adapter leur offre et leur stratégie industrielle, des primes à la casse ou autres venant compléter l'incitation des ménages à acquérir des véhicules diesel.

Certes il n'est pas impossible de revenir sur des choix guidés par l'histoire d'un pays, mais rappelons tout de même, que c'est bien le système du bonus instauré suite au Grenelle de l'environnement [oui... de l'environnement !] de 2007, qui a continué de favoriser le diesel.

Comment attendre des automobilistes qu'ils adhèrent à une politique fiscale instable qui au final amène toujours au même résultat : l'augmentation du niveau de taxation de l'automobiliste ?

En 2016, l'ensemble des taxes acquittées par les usagers de la route a atteint 65 milliards d'euros, dont 35 milliards rien que pour

les taxes sur les carburants. Un quart du budget automobile est consacré annuellement au paiement des taxes. Ces taxes ont, en 2016, complètement escamoté la baisse du prix du pétrole.

Le prix des carburants a certes baissé en valeur hors taxes mais les taxes ont continué de grimper jusqu'à 5 fois l'inflation pour le super et 17 fois l'inflation pour le gazole ! Une baisse du super HT de 11,7 % n'a permis qu'une économie de... 50 centimes par mois à la pompe. Quant au gazole, la baisse du produit HT de 14 % a entraîné une petite et laborieuse économie de 1,50 € à chaque plein mensuel.

Un bien mauvais exemple pour la France qui dispose du gazole hors taxes le moins cher des pays de l'Union Européenne mais qui y applique un taux de taxation parmi les plus élevés.

Une telle pression fiscale est un non-sens économique et social.

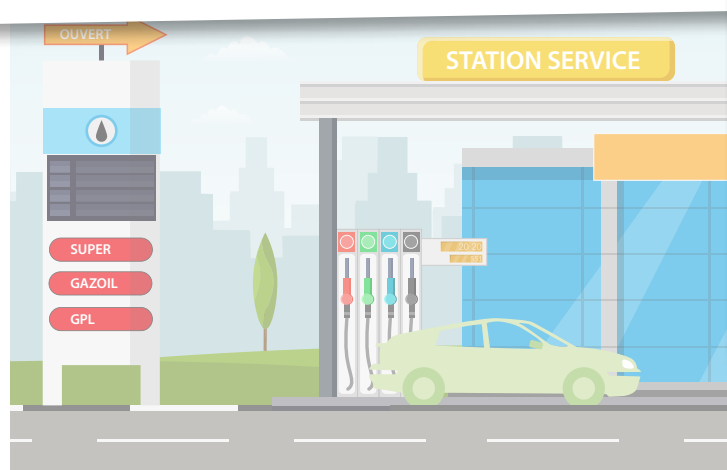
L'idée de contrecarrer le transport individuel par la surimposition des carburants, les restrictions d'usage et une surtaxation permanente a échoué. 84 % des ménages sont équipés d'un véhicule particulier pour assurer l'essentiel de leurs besoins de mobilité.

Enfin, si l'automobiliste rejette toute mesure pénalisante, il est demandeur de technologies innovantes qui doivent être soutenues notamment en matière de véhicule électrique.

Sauf que pour franchir le pas, il doit savoir où il s'engage, sur les plans de l'usage, du budget et de la fiscalité. À présent incité à acheter hybride ou électrique, il ne faudrait pas que par un nouveau revirement politique, cette motorisation soit, à son tour, vouée à de nouvelles taxes. Après tout, le terrain est préparé, rappelons que la TIPP (taxe intérieure sur les produits pétroliers) est devenue TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques)...

L'Automobile Club Association demande :

- Une politique fiscale raisonnée, cohérente, constante et durable qui garantisse une mobilité individuelle accessible à tous à un coût raisonnable.
- Une vraie visibilité fiscale à moyen terme sur les diverses énergies des véhicules.
- L'arrêt des approches restrictives de la mobilité et des politiques punitives trop souvent empreintes de dogmatisme, qui entravent l'adhésion des citoyens à une démarche globale pour une mobilité durable, responsable et économe en énergie.
- La création de solutions de mobilité qui permettent un choix, une flexibilité et une interconnectivité sans faille entre les différents modes de transport.



L'AUTOMOBILISTE ET LES TAXES : histoire d'un délire fiscal

Consultable sur : www.ac-a.fr/delirefiscal



LE BUDGET DE L'AUTOMOBILISTE®
Combien vous coûte votre voiture ?

Consultable sur : www.ac-a.fr/budget

**OBJECTIF
MOBILITÉ
POUR TOUS**



***Sécurité Routière :
non au
tout répressif !***

Les limites du "tout radar" et la nécessité d'une formation continue des conducteurs

La répression est incontournable et a concouru à faire diminuer le nombre de morts sur nos routes. Mais elle ne peut pas être la seule réponse à l'enjeu de la sécurité routière.

En 2016, la France a connu une troisième année consécutive d'augmentation de la mortalité routière, certes faible de + 0,2 %, avec 3 469 personnes tuées.

Cette situation est d'autant plus complexe que plus d'une vingtaine de mesures ont été lancées en 2015, dont l'interdiction des oreillettes au volant, l'abaissement du taux d'alcoolémie pour les conducteurs novices ou les tests salivaires pour détecter les stupéfiants.

On constate aussi que le nombre de radars a largement augmenté. Ils sont passés de 960 en 2007 à 2 200 fin 2012 et avoisineront les 4 000 machines de tous types en 2017.

Ces engins doivent être utilisés car ils contribuent à l'amélioration de la sécurité routière, mais les chiffres, depuis 3 ans, démontrent que cet outil seul est insuffisant.

Le "tout radar" montre donc ses limites.

Pour atteindre l'objectif de passer sous la barre des 2 000 personnes tuées sur les routes d'ici 2020, la politique de sécurité routière doit englober bien d'autres aspects.

Elle doit se renforcer sur les questions d'alcoolémie, de stupéfiants, de distraction au volant, d'endormissement et d'hypovigilance... le tout dans un contexte de déploiement progressif des véhicules autonomes, de numérisation de notre société et du vieillissement de la population.

L'accent doit aussi être prioritairement mis sur les conducteurs novices, qui constituent une catégorie exposée à des risques élevés.

En 2016, les 15-29 ans représentent 1/3 des blessés graves et 22 % des personnes tuées. Un tué sur 5 l'a été dans un accident impliquant un conducteur novice.

Des pays européens mettent déjà en œuvre des formations spécifiques pour les jeunes conducteurs, notamment en donnant des cours de formation post-permis permettant d'améliorer leur perception de la circulation, leur auto-évaluation et leurs aptitudes.

Les législations existantes en Europe montrent, à l'exemple de celle mise en œuvre en Autriche en 2003, qu'il est possible, par la mise en place de formations post-permis, de réduire d'un tiers l'accidentologie des jeunes conducteurs en l'espace de quelques années.

Par ailleurs, l'opération de conduite est une tâche qui, même si elle est pratiquée par des millions de personnes quotidiennement, n'est pas si simple et requiert des compétences et des qualités multiples. Cela nécessiterait, comme tout apprentissage professionnel, un véritable continuum éducatif depuis l'école jusqu'à l'âge adulte, avec plus tard des phases de formation et de remise à niveau.

Aux détracteurs qui opposent l'argument du coût d'une telle formation continue, nous rappelons que l'insécurité routière en France métropolitaine coûte au total chaque année plus de 32 milliards d'euros, soit 1,5% du PIB.

L'Automobile Club Association demande :



- L'instauration sans délai d'une phase post-permis obligatoire pour les jeunes conducteurs.
- La mise en place d'une formation continue des conducteurs, incluant un rendez-vous périodique lors du renouvellement obligatoire du titre de conduite tous les 15 ans. Cela permettrait au conducteur de suivre, sans remise en cause de son titre, différents ateliers de formation (réflexion en groupe sur des accidents de la route, atelier d'apprentissage de conduite en situation difficile, remise à niveau du Code de la route, éco-conduite...).
- La mise en œuvre d'une politique de sécurité routière plus globale avec un renforcement des moyens de lutte contre l'alcoolémie, les stupéfiants, les distracteurs et l'hypovigilance.
- La coordination des pouvoirs publics et des acteurs privés et associatifs pour multiplier les campagnes "positives" associées à des personnalités emblématiques dont la parole porte particulièrement auprès du public de jeunes conducteurs.



Tout savoir sur
**LES ATELIERS
DE LA MOBILITÉ**
pour conducteurs
expérimentés
Consultable sur :
[www.ac-a.fr/
lesateliersdelamobilite](http://www.ac-a.fr/lesateliersdelamobilite)



Tout savoir sur
**LA CAMPAGNE
#3500LIVES**
Consultable sur :
[www.ac-a.fr/
3500lives](http://www.ac-a.fr/3500lives)



La nécessité d'un dispositif répressif 100 % fiable

Depuis 2004, l'intensification des contrôles routiers a certes concouru à une évolution des comportements en faveur de la sécurité routière, mais a aussi amené à faire le constat de dysfonctionnements dans ce traitement "automatisé" des infractions.

Ces dysfonctionnements ont été et sont encore dénoncés par l'Automobile Club Association notamment auprès des ministères concernés successifs et du Défenseur des Droits.

Des évolutions sont intervenues (contestation et suivi en ligne,

renforcement des informations sur les avis de contravention...), mais des efforts sont encore nécessaires pour tendre vers une démarche qualité irréprochable du Centre national de traitement de Rennes.

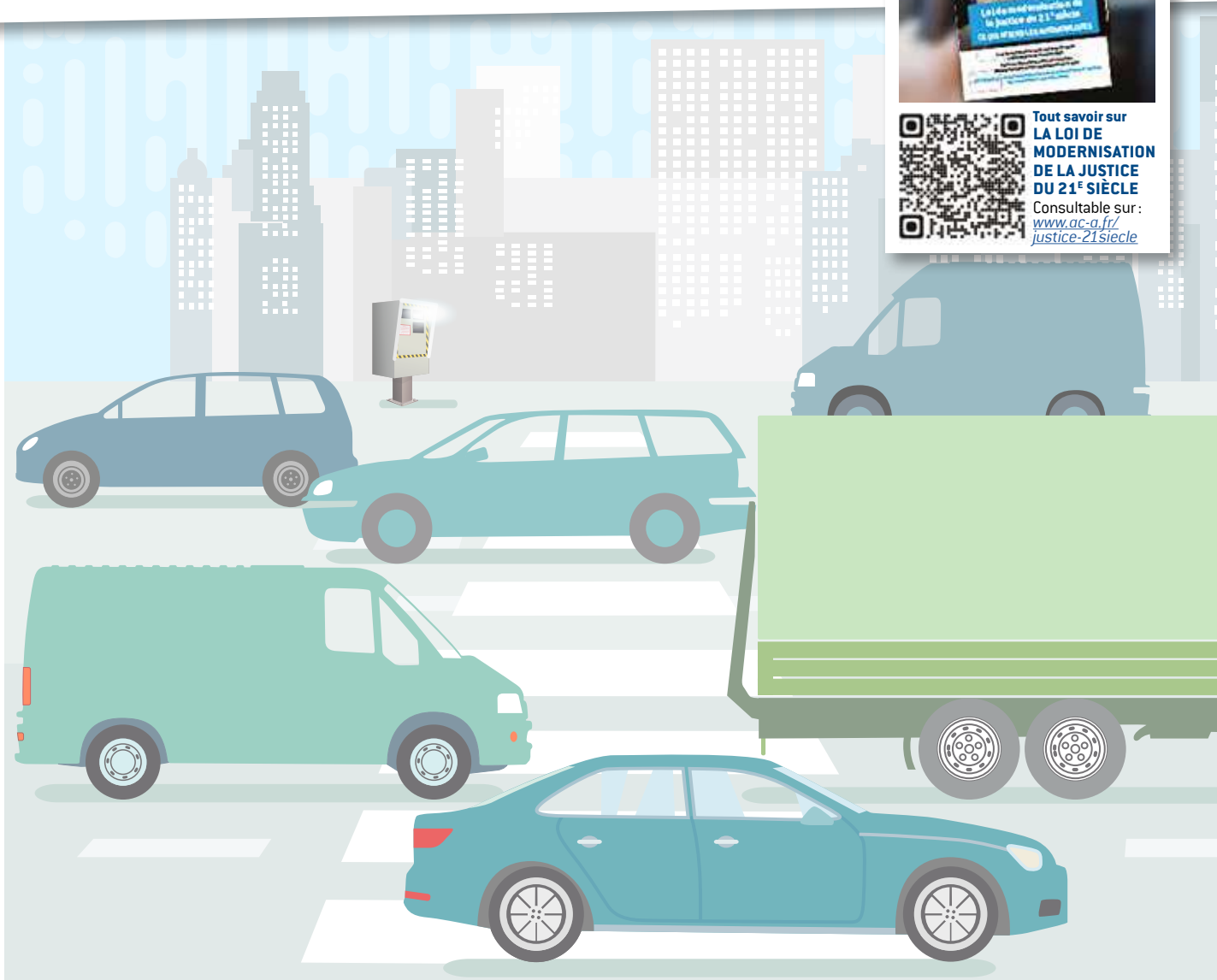
La répression routière, dont l'automatisation va encore s'accroître avec les mesures instaurées par la Loi de modernisation de la justice du 21^e siècle, suppose donc plus que jamais d'être fiable pour être acceptée par les usagers et pour impacter favorablement et durablement leur comportement sur la route.

L'Automobile Club Association demande :

- Une totale fiabilité de la chaîne contrôle-sanction garantissant une application simple des droits de la défense notamment en cas de contestation.
- Une démarche "qualité" constante de la chaîne contrôle-sanction garantissant le changement durable des comportements des conducteurs.
- Un respect strict des règles de protection des données dans le cadre du traitement automatisé.



Tout savoir sur
**LA LOI DE
MODERNISATION
DE LA JUSTICE
DU 21^e SIÈCLE**
Consultable sur :
[www.ac-a.fr/
justice-21siecle](http://www.ac-a.fr/justice-21siecle)



Une politique pénale qui doit mieux s'adapter

La réponse pénale aux comportements infractionnistes doit être adaptée pour constituer un outil de responsabilisation efficient des conducteurs et permettre de prévenir la réitération des infractions.

Elle devrait privilégier des mesures alternatives.

Plébiscitées dès 2001 dans le cadre des orientations nationales de politique pénale, elles sont aujourd'hui peu proposées par les juridictions françaises dans le traitement des infractions routières.

Pourtant ces dispositifs constituent de véritables réponses judiciaires.

Ils permettent par ailleurs d'améliorer le traitement du volumineux contentieux routier et d'impacter le délai de la réponse pénale à l'infraction et donc, de fait, le comportement des conducteurs.

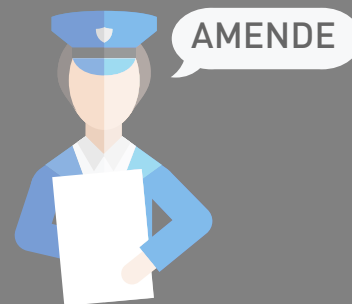
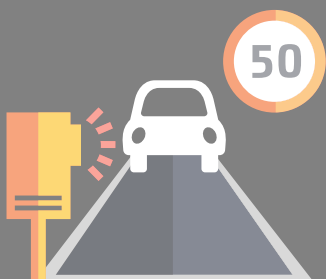
Dans certains départements, lors de l'expérimentation du permis à points, l'Automobile Club Association, au titre de sa mobilisation en faveur de la sécurité routière, a été désignée "centre pilote" par les pouvoirs publics, et, dès 1992, a mené plusieurs programmes novateurs de stages alternatifs à la sanction, avec le concours des Parquets.

De nombreux stages alternatifs en composition pénale ou peines complémentaires ont été élaborés et mis en place conjointement avec plusieurs juridictions.

L'Automobile Club Association demande :



- L'application effective des orientations nationales de politique pénale en matière de traitement des infractions routières permettant une responsabilisation et une prévention de la récidive.
- Le renforcement des recours aux stages de sensibilisation spécifiques, au titre de mesures pénales alternatives ou de peines complémentaires, pour une réponse forte, ciblée et efficace au comportement des conducteurs.



Une obligation qui est pourtant loin d'être remplie par l'ensemble des entreprises souvent dépassées par l'ampleur et la spécificité de la tâche.



► La poursuite de l'incitation à répondre à l'[Appel National aux entreprises](#) leur permettant de s'engager activement et publiquement en faveur d'une route plus sûre pour leurs collaborateurs.



Automobile Club Prévention
Tél. : 01 40 68 38 60
info@acprevention.fr



**Tout savoir sur
LA LOI DE
MODERNISATION
DE LA JUSTICE
DU 21^E SIÈCLE**
Consultable sur :
[www.ac-a.fr/
justice-21siecle](http://www.ac-a.fr/justice-21siecle)



**OBJECTIF
MOBILITÉ
POUR TOUS**



***Les véhicules :
la protection du
consommateur
comme moteur***

Homologations : des normes plus fiables pour le consommateur !

En 2015, le dieselgate impliquant Volkswagen a permis de mettre en lumière un scandale mondial portant sur le truquage des émissions réelles d'oxyde d'azote (NOx).

En plus d'altérer la confiance des consommateurs, cette affaire a évidemment entretenu le climat "anti-voitures" ambiant.

Cette affaire a posé plus largement la question des conditions d'homologation des véhicules qui s'effectuent sur bancs dans des conditions plus qu'optimisées et de la pertinence des données constructeurs notamment en termes d'émissions polluantes.

Il s'agit de mettre en place des tests et des évaluations indépendants qui ont déjà prouvé leur efficacité dans

l'amélioration des normes de l'industrie et de la qualité des produits sur le marché (ex : EuroNCAP pour l'amélioration de la sécurité des véhicules).

Cette mesure doit être complétée par une évolution rapide des homologations des véhicules sur la base de tests harmonisés et plus réalistes.

Des procédures existent déjà, il s'agit de les mettre en œuvre d'autant que d'ici 2019 le contrôle des émissions de polluants atmosphériques et des particules fines des véhicules particuliers et utilitaires légers sera renforcé lors du contrôle technique.

L'Automobile Club Association demande :



- La mise en place de programmes de tests et d'évaluation indépendants des émissions et des consommations des véhicules.
- La mise en œuvre rapide de nouveaux cycles de tests harmonisés au niveau mondial et surtout plus réalistes, telles que les procédures WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) et RDE (Real Driving Emission).



Véhicules connectés : maîtrise des données et cadre législatif protecteur

Dans un monde plus interconnecté que jamais, la mobilité est un facteur essentiel de bien-être social, économique et environnemental. Aujourd'hui déjà partagée et mutualisée, elle sera, d'ici 2025, entièrement connectée et progressivement autonome.

Partagée, embarquée ou intégrée, la connectivité des véhicules doit permettre le développement de nombreux services et l'amélioration de la sécurité routière.

Dès 2018 par exemple, le système Ecall d'appel automatique des secours en cas d'accident sera obligatoire dans les véhicules neufs.

Des gains sont aussi attendus sur le plan de l'état et de l'entretien des véhicules par les possibilités de maintenance et d'anticipation des pannes car, faut-il encore le rappeler, l'état du véhicule est aussi un facteur d'accident. En 2015, 128 personnes sont décédées et 650 autres ont été blessées et hospitalisées suite à un accident impliquant un véhicule qui présentait une défaillance technique (pneumatiques, défectuosité technique...).

Ces technologies posent cependant aussi de nouvelles questions notamment en termes de données personnelles.

La campagne "My car My data" lancée en novembre 2015 par l'Automobile Club Association en partenariat avec la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) a révélé tout ce qu'une voiture sait de nous !

En plus des données sur le profil du conducteur, d'autres

données sont transmises directement au constructeur, comme la localisation du véhicule, la durée du trajet ou des informations personnelles émanant du téléphone portable. Les véhicules connectés en disent long sur les conducteurs, bien plus que ce que les consommateurs peuvent imaginer.

Dans ce même dossier, un sondage mené à l'échelle européenne a permis de montrer l'intérêt fort des automobilistes pour la connectivité mais aussi leurs inquiétudes. Les conducteurs français se montrent très réceptifs à la connectivité. La sécurité est la raison n°1 qui les pousse à acheter une voiture connectée.

Ils ont aussi des attentes :

- ils aimeraient pouvoir choisir eux-mêmes leur propre fournisseur de services, notamment en cas de panne (94 %) ;
- ils aimeraient avoir la possibilité de couper la communication des données (94 %) ;
- ils pensent que l'accès aux données devrait être limité à une période déterminée ou en fonction du trajet (76 %) ;
- 97 % ressentent un fort besoin de réglementation pour protéger les données collectées par les véhicules.

Enfin, les conducteurs français sont aussi inquiets :

- 84 % s'inquiètent de l'utilisation de leurs données à des fins commerciales ;
- 84% craignent le piratage de leurs données ;
- 85 % redoutent la divulgation d'informations personnelles ;
- 70 % d'être localisés.

L'Automobile Club Association demande :

- *La protection des données : la législation doit s'assurer que les automobilistes sachent quelles données sont collectées, qu'ils en conservent la propriété et qu'ils puissent en contrôler l'usage avec la possibilité de désactiver la collecte et la transmission des données.*
- *Le libre choix : les automobilistes doivent avoir le droit de choisir et de changer de fournisseur de services selon leurs besoins.*
- *La libre concurrence : les fournisseurs de services devraient avoir le droit de développer des produits et fonctionnalités sécurisés sans monopole des constructeurs. Un marché ouvert permettra aux consommateurs de bénéficier des prix les plus bas et des produits les plus innovants.*
- *Un cadre législatif protecteur des consommateurs afin qu'ils adhèrent à ces technologies et profitent pleinement des opportunités de sécurité qu'elles permettent.*



Véhicules autonomes : une mobilité de demain qui se prépare maintenant

Les voitures autonomes ne relèvent plus de la science-fiction, c'est une réalité.

Les technologies nécessaires à une automatisation partielle voire totale existent. Les constructeurs se disent prêts et la loi du 17/08/2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a donné le "Go" aux tests sur la voie publique.

Dans les 5 années à venir, l'automatisation partielle des véhicules se développera, ce qui permet d'envisager des véhicules autonomes dès 2025.

"Passer le volant" à des véhicules programmés pour respecter la législation routière en vigueur réduira inévitablement les comportements routiers dangereux et les erreurs humaines à l'origine de près de 90 % des accidents.

Cette évolution permettra d'impacter favorablement la sécurité routière avec une diminution notable du nombre d'accidents qui pourrait être divisé par 10 en une quinzaine d'années.

Par ailleurs, la communication entre véhicules et avec les

infrastructures permettra progressivement de diminuer les bouchons et leur coût pour l'économie française qui représente plus de 17 milliards d'euros chaque année.

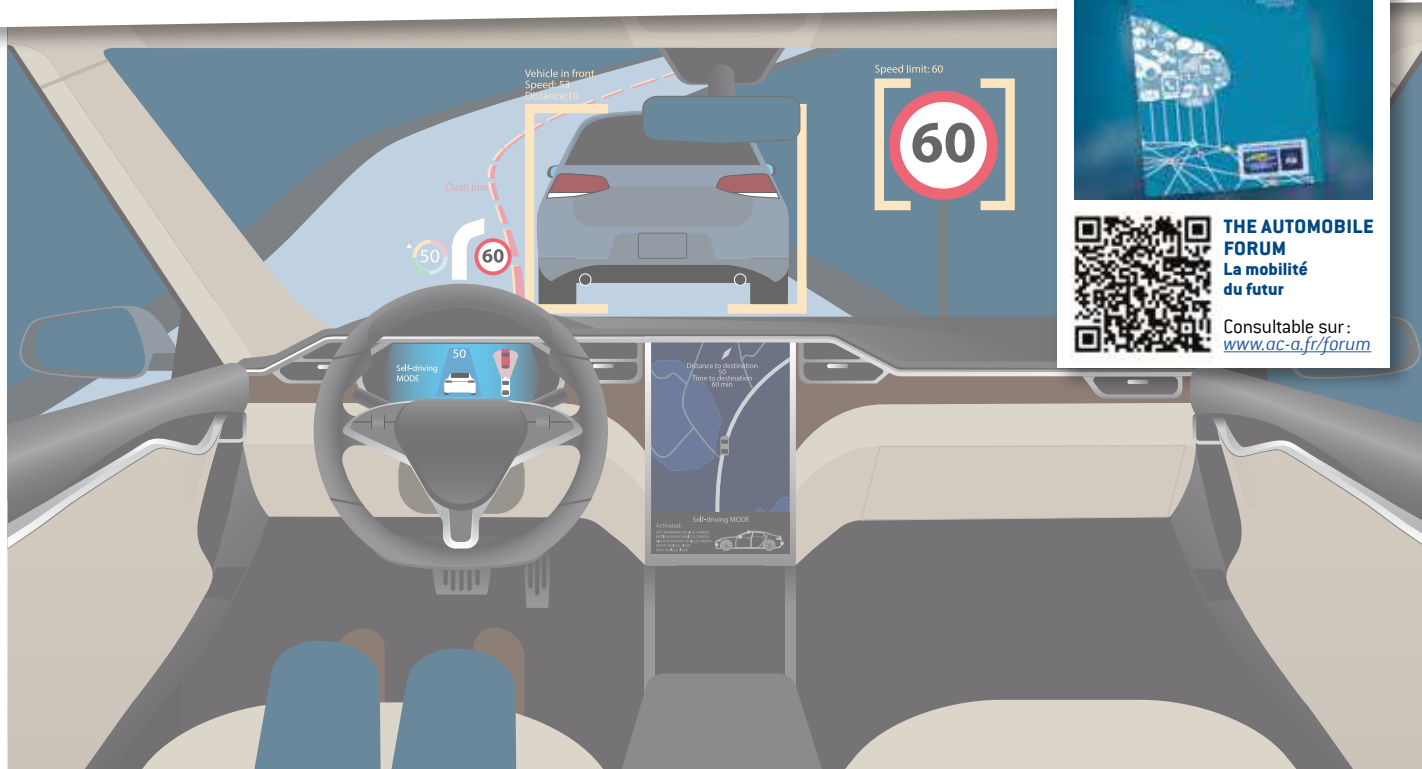
La voiture autonome, et avant cela semi-autonome, va en plus d'être un outil de mobilité, devenir un lieu de vie. Elle va progressivement permettre à tous ses occupants de vaquer à d'autres occupations pendant le temps de transport et, surtout, permettra une mobilité individuelle à des personnes qui ne pouvaient pas (ou plus) conduire de véhicule.

Cette révolution en marche va considérablement bouleverser le paysage routier, les habitudes des usagers, et supposera de nouveaux cadres juridiques appropriés supposant de repenser la définition même du conducteur et des règles de responsabilités en cas d'accident.

Enfin, ces innovations technologiques pour être acceptées et pour produire leurs bénéfices "sécurité" de manière optimale supposeront la formation spécifique des utilisateurs.

L'Automobile Club Association demande :

- La garantie de tests sur la voie publique sécurisés et utiles qui devront permettre d'établir des référentiels qui alimenteront efficacement la conception de futures réglementations et l'évaluation du niveau de formation nécessaires pour l'apprentissage progressif de l'automatisation.
- Une collaboration des pays à l'échelle internationale pour redéfinir les cadres législatifs.
- De mettre "l'automobiliste" au cœur des débats et travaux relatifs à ces évolutions en termes de protection de données, de formation et de responsabilité.
- La préparation active de la phase transitoire au cours de laquelle les deux catégories de véhicules vont interagir sur les routes.
- Un niveau exigeant de la qualité des routes qui pour devenir "intelligentes" et communiquer avec des voitures "intelligentes" doivent être entretenues et performantes.



Fraude au km : une protection du compteur par les constructeurs pour en finir avec cette arnaque de tous les jours

En Europe, la fraude au compteur touche 5 à 12 % des ventes de véhicules d'occasion, avec un impact économique annuel de 5,6 à 9,6 milliards d'euros (dépréciation et coûts additionnels d'entretien et réparations). La fraude atteindrait 30 % pour les ventes transfrontalières.

En France, la fraude concernerait entre 280 000 et 625 000 véhicules pour un coût estimé entre 488 millions et 1 milliard d'euros.

Les données des compteurs kilométriques sont devenues plus accessibles avec l'interface OBD (diagnostic embarqué). Les dispositifs pour trafiquer un compteur kilométrique peuvent s'acheter sur Internet pour moins de 150 €.

La falsification des compteurs est facile et le plus souvent techniquement indécélable. Cette situation de concurrence déloyale perturbe le marché de l'occasion.

La valeur du véhicule est artificiellement et frauduleusement augmentée avec un gain moyen entre 3 000 et 4000 € pour le fraudeur.

L'acheteur abusé lui subit la dépréciation du véhicule, un risque aggravé de pannes et des frais d'entretien plus élevés.

Enfin et surtout le véhicule n'est pas entretenu selon les préconisations du constructeur avec des conséquences importantes en termes de sécurité routière.

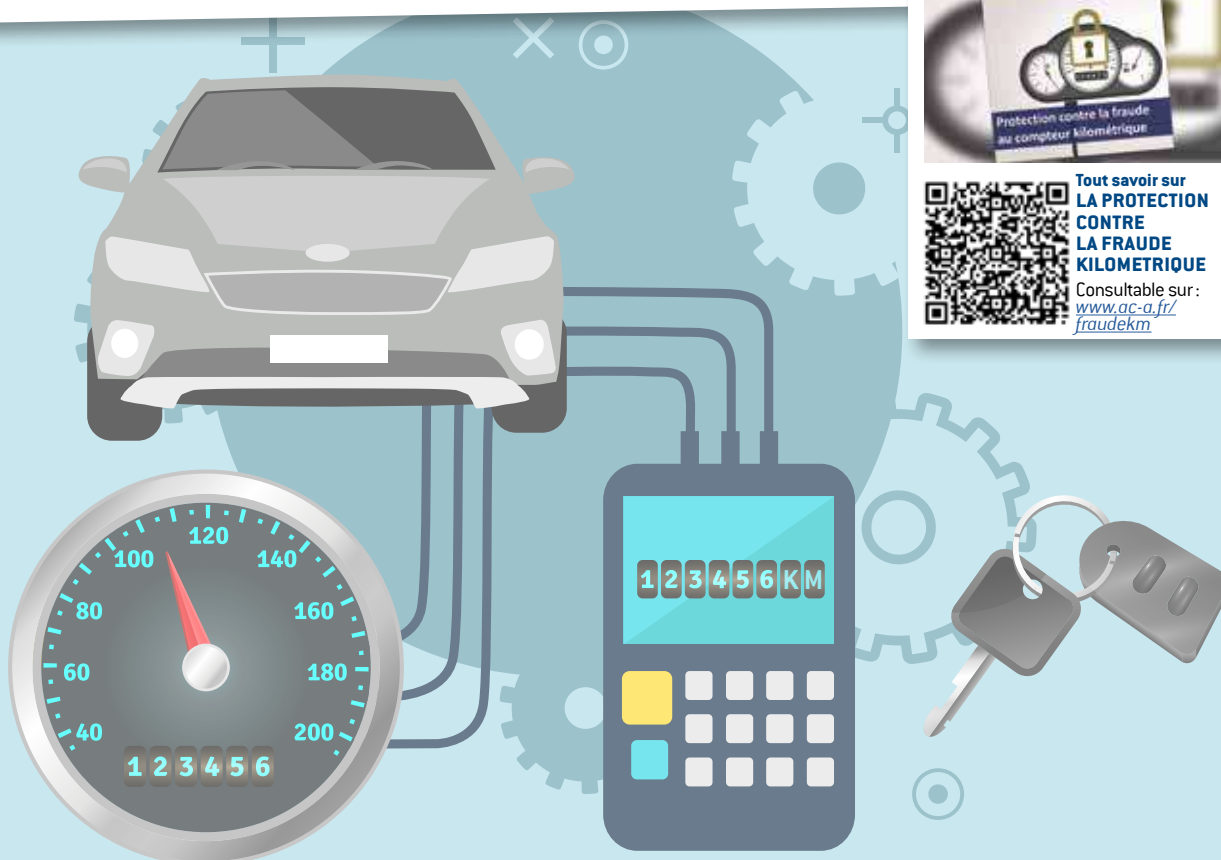
Des pistes législatives et techniques existent comme renforcer et harmoniser la législation à l'échelle européenne, créer des données nationales (ex. : CAR PASS Belgique) ou mettre en place un système d'échanges de données à l'échelle européenne relevés lors de contrôles techniques (2018).

Cependant la solution technique la plus efficace pour lutter contre ce fléau consiste en une protection du compteur par les constructeurs pour rendre la falsification techniquement impossible.

Le coût additionnel pour sécuriser, de série, le kilométrage, est estimé à quelques euros par véhicule.

L'Automobile Club Association demande :

- La protection du compteur par les constructeurs pour rendre la falsification techniquement impossible.
- La systématisation du contrat de vente entre particuliers en tant qu'outil de sécurisation des transactions et de responsabilisation des parties, lors d'une vente de véhicule d'occasion.



Tout savoir sur
**LA PROTECTION
CONTRE
LA FRAUDE
KILOMETRIQUE**
Consultable sur :
www.ac-a.fr/fraudekm

**OBJECTIF
MOBILITÉ
POUR TOUS**



***Infrastructures
routières :
la nécessité d'un
audit indépendant !***

Pour être "intelligente" la route doit être "bien entretenue"

Un accident a pratiquement toujours des causes multiples. Si dans la quasi-totalité des cas une ou plusieurs fautes de comportement peuvent être mises en évidence, le réseau routier peut aussi être impliqué.

Un rapport d'information du Sénat fait au nom de la Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable sur les infrastructures routières et autoroutières (mars 2017) a conclu à un réseau en danger et à une tendance à la dégradation du réseau routier national concédé et non concédé.

Le réseau national non concédé et départemental souffrent d'une baisse de crédits et d'investissements pour l'exploitation et à l'entretien du réseau.

Les Automobile Clubs ont été à l'initiative du programme EuroRAP lancé au niveau européen qui vise à attribuer des notations aux routes européennes en fonction de leur dangerosité.

Ce programme de tests indépendants sensibilise le public et fournit aux aménageurs de routes et aux ingénieurs en charge des réseaux des informations de référence sur leurs résultats en termes de sécurité. En France, répondant à une demande répétée de l'Automobile Club Association, le Président de la République a souhaité, le 14 octobre 2003, que soit publiée "la carte des infrastructures les plus dangereuses, pour permettre aux Français d'adapter leurs comportements".

Après la publication de deux cartes des axes routiers nationaux les plus dangereux de France, le Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 13 janvier 2004 a demandé que la France soit associée au programme EuroRAP.

Mais pendant plusieurs années, des "questions techniques et administratives" ont affecté la communication des données sur

les accidents de la circulation à EuroRAP.

Néanmoins, une première étude EuroRAP, axée sur les déplacements touristiques dans l'Hexagone, a été publiée par l'Automobile Club Association en 2010.

En 2012, les pouvoirs publics ont ouvert les données liées à la localisation des accidents.

Si la France a connu des avancées considérables en termes de sécurité routière, il reste encore beaucoup à faire en matière d'amélioration de l'infrastructure et de la connaissance par l'usager du niveau de dangerosité de certains axes.

Enfin, la route sera le support des mobilités innovantes qui vont modifier en profondeur le paysage routier.

Les voitures connectées, puis autonomes, auront besoin de circuler sur des "routes intelligentes", car elles vont avoir besoin d'échanger un grand nombre d'informations extérieures : avec les autres véhicules, mais aussi avec l'infrastructure, la signalisation, les centres de gestion du trafic urbain, etc. Chaque véhicule enverra des données (vitesse, position, voie de circulation, embouteillages...) et les capteurs de la chaussée lui enverront en retour des informations (limitation de vitesse, état de la route, présence d'obstacles...).

Ces routes (dites de "cinquième génération") sont déjà en développement dans des laboratoires de recherche et les premiers chantiers sont envisagés pour 2020.

Sauf que pour être "intelligente", la route doit être "bien entretenue". À défaut d'entretenir, il faudra alors reconstruire, ce qui coûte 15 à 20 fois plus cher.

L'Automobile Club Association demande :

- La mise en œuvre d'un processus EuroRAP indépendant sur l'ensemble du réseau routier Français pour garantir une mobilité en toute sécurité et l'application de la Juste Vitesse.
- Un financement suffisant pour assurer l'entretien et la modernisation de l'infrastructure existante pour garantir la sécurité routière et la mobilité de demain.
- La mise en œuvre d'une meilleure coordination entre les différents acteurs de l'État dans la politique des transports, comme recommandé par la Cour des Comptes dès 2012 à l'occasion de son bilan de la décentralisation routière.





TAXES ET INVESTISSEMENTS ROUTIERS
Les automobilistes méritent mieux
Consultable sur : www.ac-a.fr/taxes-investissements



ÉTUDE EURORAP
Les routes françaises sont-elles sûres ?
Consultable sur : www.ac-a.fr/eurorap



Tout savoir sur :
LA JUSTE VITESSE, "MOIJV" !
Consultable sur : www.mojv.com



Qui sommes-nous ?



- MEMBRE DE LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE (FIA)
- MEMBRE DU CONSEIL NATIONAL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (CNSR)
- MEMBRE DE LA COMMISSION NATIONALE DES EXPERTS EN AUTOMOBILE (CNEA)
- MEMBRE DE LA PLATEFORME DES COMMUNICANTS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Présidée par Didier Bollecker, l'Automobile Club Association (ACA) est une structure apolitique qui intervient sur tous les sujets touchant à la mobilité et offre, parallèlement, de multiples services aux usagers de la route, et notamment à son million d'adhérents.

Née en avril 1900, avec l'émergence de la voiture, l'ACA a été longtemps pionnière : mise en place des premiers panneaux de signalisation routière, délivrance des rares "certificats de capacité" à la conduite des automobiles.

Pendant plusieurs décennies, l'Automobile Club sera le seul organisme habilité à délivrer des permis de conduire. Aujourd'hui, fruit de la fusion de plus de 20 Clubs régionaux, l'ACA est la représentante légitime des automobilistes et usagers de la route en France.

L'ACA sait se faire entendre : mise en place d'un contrôle technique à la fin des années 80, acceptation des crash-tests indépendants par les constructeurs automobiles, contrôle technique des infrastructures, modifications du permis à points, création de commissions consultatives d'usagers...

À côté de ce rôle institutionnel, l'ACA propose de nombreux services aux automobilistes (protection juridique, assistance routière, voyage, assurance...), mène des programmes de sensibilisation et de formation des automobilistes, organise des ateliers d'auto-évaluation pour les seniors, propose des formations à la sécurité routière aux particuliers et aux entreprises, et réalise des stages de récupération de points.

Automobile Club Prévention, filiale de l'ACA est une société leader dans la prévention et la maîtrise du risque

routier professionnel (diagnostic, plans de prévention, stage de conduite préventive...), grâce à 6 centres de formation en France.

L'Automobile Club Association est membre de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), présidée par Jean Todt qui est également Envoyé spécial du secrétaire général des Nations Unies pour la sécurité routière. Elle regroupe 223 associations au niveau mondial, représentant plus de 70 millions de membres et leurs familles.

L'Automobile Club Association est ainsi le relais naturel des campagnes mondiales menées par la Fédération Internationale de l'Automobile, telles que :

- "Make Cars Green", pour la promotion de l'écoconduite ;
- "Action for Road Safety", "Save Kids Live" et "#3500Lives" pour la promotion de la sécurité routière à l'échelle mondiale.

L'Automobile Club Association relaie, en France, les actions lancées et développées en commun en Europe par les Automobile et Touring Clubs, telles que : EuroNCAP (crash-tests), EuroTAP (test tunnels), EuroRAP (évaluation des routes), ainsi que des programmes d'évaluation portant sur la qualité des transports publics, la sécurité des passages piétons, les parkings relais, la qualité et la visibilité de la signalisation routière, la sécurité des chantiers de travaux routiers, la qualité et la sécurité des aires de services autoroutière, etc.

Plus d'informations sur :
www.automobile-club.org





Contacts

Service Presse de l'Automobile Club Association

03 69 06 46 06 / 03 68 00 38 00

service_presse@automobile-club.org

Siège

38 avenue du Rhin - 67100 Strasbourg

Bureau parisien

9 rue d'Artois - 75008 Paris



www.automobile-club.org

[/AutomobileClubAssociation](https://www.facebook.com/AutomobileClubAssociation)

[/automobileclub](https://www.twitter.com/automobileclub)