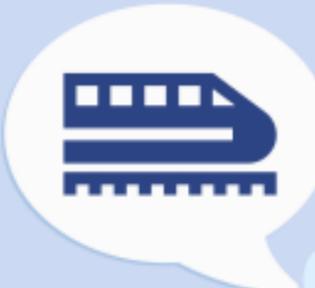


2019
GRAND DÉBAT
NATIONAL



LA CONTRIBUTION DE L'AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION

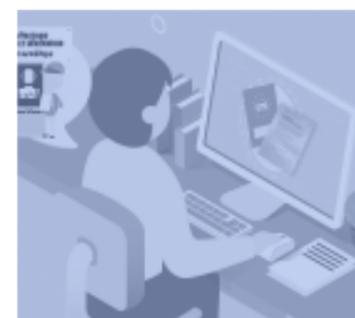


PRIORITÉ À LA MOBILITÉ

WWW.AUTOMOBILE-CLUB.ORG

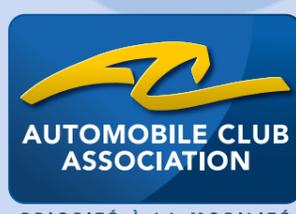


SOMMAIRE



- 4 • Le mot du Président de l'Automobile Club Association
- 5 • Propos introductifs
- 6 • Fiscalité
- 8 • Transition écologique
- 11 • Organisation de l'état et des services publics
 - Automatisation et dématérialisation de la répression routière : la nécessité d'un système fiable et simple
 - Démarches administratives (permis de conduire, certificat d'immatriculation...) : dématérialiser oui, déshumaniser non
 - Une mobilité "universelle" et "inclusive"
 - Une mobilité pour tous à tous les âges
- 20 • Les 35 propositions de l'Automobile Club Association
- 22 • L'Automobile Club Association : qui sommes-nous ?

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





LA CONTRIBUTION DE L'AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION (ACA)

🗨️ L'Automobile Club Association (ACA), structure apolitique de défense de la mobilité, souhaite prendre part au Grand Débat National.

C'est la volonté que nous avons exprimée lors de la réunion avec Élisabeth Borne, Ministre chargée des Transports, qui réunissait le 18 janvier dernier les acteurs des transports et de la mobilité. Nous voulons y voir l'opportunité de porter la voix de nos 1 500 000 adhérents, dans le domaine de notre expertise, la mobilité, facteur essentiel de bien-être social et économique.

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

La mobilité est une question si cruciale pour les Français qu'elle s'invite dans plusieurs thèmes du Grand Débat National, à savoir la fiscalité, la transition écologique et l'organisation de l'État et des services publics.

Ce dossier dresse un constat dans ces domaines, notamment alimenté par les témoignages de terrain de nos adhérents, et propose, dans une démarche collaborative et constructive, des pistes d'actions pour une amélioration du quotidien des Français. 🗨️



Didier Bollecker
Président de l'Automobile
Club Association

Didier Bollecker



PROPOS INTRODUCTIFS

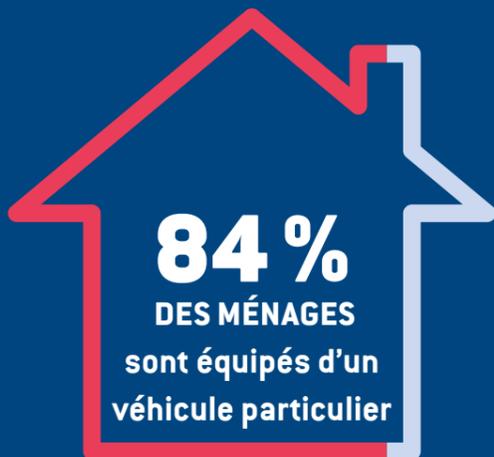
LE VÉHICULE PARTICULIER

ASSURE L'ESSENTIEL DES BESOINS DE MOBILITÉ DES FRANÇAIS

En France



Près de **90%** des déplacements de PERSONNES et de TRANSPORT DE MARCHANDISES se font par la route



84% DES MÉNAGES sont équipés d'un véhicule particulier



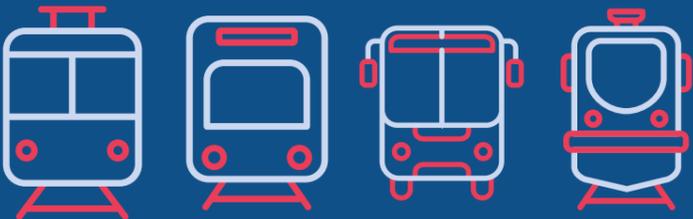
76% DES FRANÇAIS utilisent la voiture en qualité de conducteur

AU MOINS **2x** PAR SEMAINE



84% DES FRANÇAIS sont des conducteurs RÉGULIERS

Cette proportion atteint **95%** pour les HABITANTS DE PROVINCE (35-49 ans)

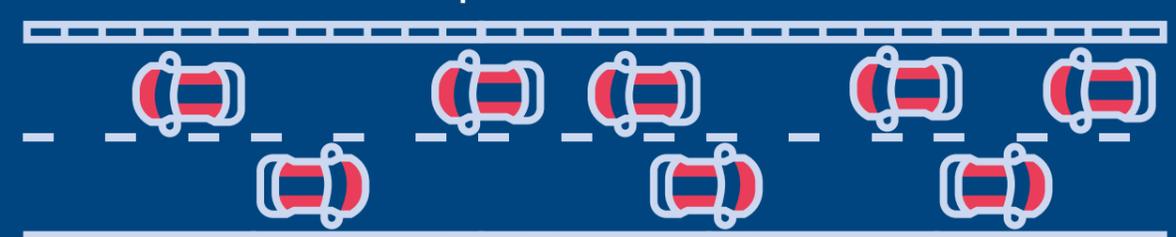


Moins il y a de transports publics, plus le taux de motorisation des ménages est élevé (67% en région Ile de France, 94% en zone rurale)



7 salariés sur 10 VONT TRAVAILLER EN VOITURE

En France, **3,3 millions de salariés** PARCOURENT PLUS DE 25 KM EN VOITURE pour aller travailler





— 2019 —
GRAND DÉBAT NATIONAL
FISCALITÉ

CONSTATS

- L'étude annuelle de l'Automobile Club Association, *le Budget de l'automobiliste*, démontre que l'automobiliste est non seulement le consommateur le plus taxé mais aussi un contribuable très généreux.
- Un quart de son budget automobile est consacré annuellement au paiement des taxes.
- En 2017, l'ensemble des taxes acquittées par les usagers de la route a atteint un total de 67 milliards d'euros. 36 milliards concernent uniquement les taxes sur les carburants et leur combinaison d'imposition TVA/TICPE.
- La route est structurellement excédentaire de 26 milliards d'euros. Le renforcement de la fiscalité sur les carburants fait augmenter les recettes de la route. Mais les dépenses de l'administration pour son entretien diminuent (réseau national non

concedé). Le réseau routier se dégrade, entravant la mobilité et la sécurité de ses généreux utilisateurs-contributeurs.

- Plus de 80 % des Français ne croient pas que la hausse du prix du carburant puisse avoir un impact notable sur le climat.
- Alors que l'usage de l'automobile est surtaxé, les usagers du train ou des transports publics ne payent en définitive que 30 % du prix de revient et parfois moins encore.
- Les transports publics urbains, que plus de 80 % des habitants de province n'utilisent peu ou pas, bénéficient de plus de 12 milliards d'euros de subventions par an, notamment par le canal du Versement Transport.
- Les aides aux transports ferrés et publics bénéficient très souvent aux plus riches (habitants du centre des grandes villes ou utilisateurs du TGV) alors qu'elles sont payées par la totalité des Français, y compris les plus modestes qui doivent acquitter la TICPE.



LES PROPOSITIONS DE L'AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION

Agir sur la structure et le niveau des taxes pour une fiscalité moins agressive et plus transparente



DES RECETTES AFFECTÉES ET PLUS DE TRANSPARENCE POUR L'AUTOMOBILISTE

L'automobiliste veut savoir pour quoi il paie et à quoi sont affectées les recettes auxquelles il contribue largement. Les recettes de la route doivent être affectées et doivent exclusivement servir à leur entretien, à la sécurité routière et à la transition écologique.

Le Français demande aussi légitimement plus de transparence et de pédagogie.

Les ressources documentaires telles que les travaux parlementaires des Lois de finances annuelles sont d'une complexité dissuasive pour le citoyen qui tente de s'informer. À l'instar des initiatives de la Délégation de la sécurité routière et sa communication détaillée sur les recettes des radars, l'usager doit pouvoir accéder à un bilan simplifié et chiffré de l'utilisation des recettes de la route.



PRIVILÉGIER UN CERCLE FISCAL VERTUEUX

Qu'arriverait-il si le litre de carburant n'était redevable que de la simple TVA classique à 20% comme tous les autres produits de consommation courante ? Cela inciterait-il à un usage multiplié et déraisonnable de la voiture ? Non.

En 2009, le prix des carburants avait baissé de 11% sur un an. Le trafic a baissé de 0,8%... Ainsi, diminuer significativement la TICPE n'engorgerait pas les routes, n'augmenterait pas la mortalité routière, mais relancerait le pouvoir d'achat, donc la consommation, donc les emplois et apporterait des recettes fiscales supplémentaires, etc.



FAIRE FLOTTER LA TICPE

Ce qui grève le budget de l'automobiliste à la pompe c'est notamment la combinaison des augmentations du prix du brut et des taxes. Une taxe flottante permettrait à l'instar de la TIPP flottante, instaurée dans les années 2000, un ajustement des taxes en fonction de la variation du cours du pétrole afin d'atténuer les hausses des prix des carburants à la pompe. Ce mécanisme "flottant" permettrait de compenser les effets de la variation du prix du pétrole brut. En pratique, cela reviendrait à abaisser la TICPE quand le prix du baril augmente, avec un effet de "lissage" pour le consommateur à la pompe. Et inversement, ce dispositif revient à augmenter la TICPE quand le prix du baril baisse, pour compenser les pertes fiscales pour l'État.



UN ALIGNEMENT DE L'ESSENCE SUR LE DIESEL ?

Nous venons de traverser plusieurs décennies de surtaxation du super. Les sommes considérables versées par les propriétaires de ce type de véhicule pendant cette période devraient donner le droit à une sorte de crédit d'impôt. Les taxes extrêmes du super ont comblé les trous de la détaxation du gazole. Il aurait été légitime d'inverser la procédure d'alignement de la fiscalité gazole/essence initiée en 2015.

Agir sur les taxes sur les carburants constituerait un moyen simple, rapide et efficace de rendre du pouvoir d'achat aux consommateurs, qui se répercuterait positivement sur l'économie toute entière, tout en allégeant également les charges des entreprises et des artisans, et permettrait aux personnes sans emploi de disposer d'un outil de mobilité à un coût plus acceptable pour trouver du travail dans différents bassins d'emploi.



— 2019 —

GRAND DÉBAT NATIONAL

TRANSITION ÉCOLOGIQUE

CONSTATS

- Selon un *Eurobaromètre*, 62 % des Français jugent que la qualité de l'air s'est détériorée au cours des 10 dernières années.
- Pourtant en France, en matière de circulation routière, les émissions des polluants chimiques ou particulaires diminuent depuis 20 ans, notamment du fait de normes "Euro" des véhicules de plus en plus drastiques.
- Depuis 1990, les émissions de CO₂ ont diminué de 14% et les émissions de tous les gaz à effet de serre (GES) de 16%.
- La France seule n'émet que 1 % des émissions mondiales du CO₂.
- La circulation routière représente :
 - 27 % de la consommation d'énergie finale, stabilisée depuis 10 ans ;
 - 28 % des émissions de gaz à effet de serre, stables depuis 10 ans ;
 - 59 % des émissions d'oxyde d'azote (NOx), divisées par 2,1 en 20 ans ;
 - 12 % des émissions de particules fines, divisées par 2,6 en 20 ans.
- Selon le dernier Bilan de la qualité de l'air extérieur en France, en 2017, les normes réglementaires de qualité de l'air pour la protection de la santé à long terme fixées pour le dioxyde d'azote, les particules PM10 et l'ozone sont moins souvent dépassées que par le passé.
- Mais 24 pays européens, dont la France, dépassent les normes réglementaires de qualité de l'air pour au moins un polluant (2016).
- La qualité de l'air que nous respirons est donc un enjeu majeur de santé publique et toutes les pistes de travail pour l'améliorer doivent être explorées.
- La mise en œuvre d'une écologie punitive va 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.
- Les usagers sont prêts à repenser leur mobilité, ils doivent pour cela être accompagnés.



LES PROPOSITIONS DE L'AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION



POUR SUIVRE ET RENFORCER LES AIDES PERMETTANT D'ACCÉLÉRER LE RENOUELEMENT DU PARC AUTOMOBILE

Le parc français a 9 ans d'âge moyen. Il est pratiquement renouvelé en une quinzaine d'années. L'âge moyen de retrait de la circulation est de 13 ans environ. 27 % seulement des véhicules en circulation répondent à la norme Euro 6. Le marché de l'électrique représente quant à lui 1,5 % des immatriculations de véhicules légers neufs en 2018.

Il s'agit donc de **poursuivre et renforcer les aides et primes pour accélérer le renouvellement du parc automobile français** et donner aux ménages le coup de pouce nécessaire pour investir dans l'achat d'un véhicule plus récent et moins polluant. Les aides doivent être substantielles et doivent tenir compte du coût (important) des véhicules et des énergies à promouvoir (ex: aide de 6 000 € pour un véhicule électrique, limitée à 27 % du coût d'acquisition / Renault Zoé affichée à partir de 24 000 € hors coût de batterie). Enfin, les dispositifs d'aides évoluent chaque année. Ils n'offrent donc aucune visibilité et ne permettent que peu d'anticipation pour le consommateur dans un projet d'achat. Ce dernier est donc aussi demandeur d'un **calendrier des aides (bonus – primes) et du malus sur au moins 3 ans afin de mieux prévoir et d'organiser cet investissement important dans son budget.**



PLUS DE VISIBILITÉ SUR L'USAGE DES ÉNERGIES ALTERNATIVES

L'utilisateur est demandeur de technologies alternatives comme les **véhicules électriques et hybrides** plébiscités dans les politiques d'aides. Mais **il doit savoir** précisément à quoi **il s'engage, sur les plans de l'usage** (autonomie, déploiement points de charge...), du budget (prix de revient au km, valeur de revente...), **de l'impact environnemental** de la chaîne fabrication-usage-destruction (extraction minéraux, consommation électricité nucléaire, recyclage batteries...) mais aussi et surtout **de la fiscalité.**

Les Français sont méfiants et marqués par des politiques fiscales qui ne se sont pas toujours illustrées par leur

cohérence, en les incitant pendant des années à acheter du diesel avant de supporter à cause de ce choix une surimposition et des restrictions de circulation.

À présent incités à acheter hybride ou électrique, il ne faudrait pas que par un nouveau revirement politique, ces énergies soient, à leur tour, vouées à de nouvelles taxes et soumises au même délire fiscal. Après tout, le terrain est préparé, avec une TIPP (taxe intérieure sur les produits pétroliers) devenue TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques).



CONSOMMATION ET POLLUTION DES VÉHICULES : UNE INFORMATION FIABLE POUR LES CONSOMMATEURS

Plusieurs scandales mettant en cause certains constructeurs et plus généralement la fiabilité des données relatives aux émissions des véhicules ont entravé la confiance des consommateurs.

Les Français doivent savoir précisément ce qu'ils achètent, quand ils acquièrent un véhicule. C'est leur droit en qualité de consommateurs. C'est une nécessité compte tenu de leur qualité d'acteur à part entière d'une mobilité plus responsable.

Depuis le 1^{er} septembre 2018, une nouvelle procédure mondiale en matière d'homologation des véhicules est en place. Elle permet des données de consommations de carburant et d'émissions des polluants plus proches de l'usage quotidien. La procédure WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures) a remplacé le cycle NEDC (New European Driving Cycle) qui était obsolète, non réaliste et non fiable.

Il faut **poursuivre la démarche vers une amélioration constante des cycles de tests auxquels sont soumis les véhicules afin qu'ils soient fiables, transparents et réalistes.**

Il faut **activer des programmes de tests et d'évaluation 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).

La FIA Région 1 et ses Clubs membres dont fait partie l'ACA travaillent activement à l'élaboration et à la diffusion du **Green NCAP**, programme indépendant de tests qui permet d'évaluer les performances énergétiques et les émissions polluantes des véhicules.

LES PROPOSITIONS DE L'AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION (SUITE)



LA VOITURE TOUJOURS MAIS DIFFÉREMENT

L'automobiliste est prêt à soutenir des mesures pragmatiques, visant à circuler de manière plus responsable et à opter par exemple pour du **covoiturage**. Mode de transport en commun individuel, il permet de limiter l'autosolisme en réduisant les dépenses de budget automobile, le trafic et les émissions polluantes. Ce complément à coût modéré des transports en commun est aussi le garant d'une mobilité pour tous (personnes sans véhicule, âgées etc...). **Il s'agit de faciliter le développement de cet usage plus responsable de la voiture par des outils adaptés et une offre qui correspond aux besoins divers des citoyens (longues et courtes distances, trajets pendulaires...)**. C'est d'ailleurs dans ce contexte que l'ACA a lancé sa plateforme européenne de covoiturage avec ses homologues allemands, suisses et luxembourgeois pour les trajets du quotidien nationaux et transfrontaliers (www.automobileclub.org/covoiturage).

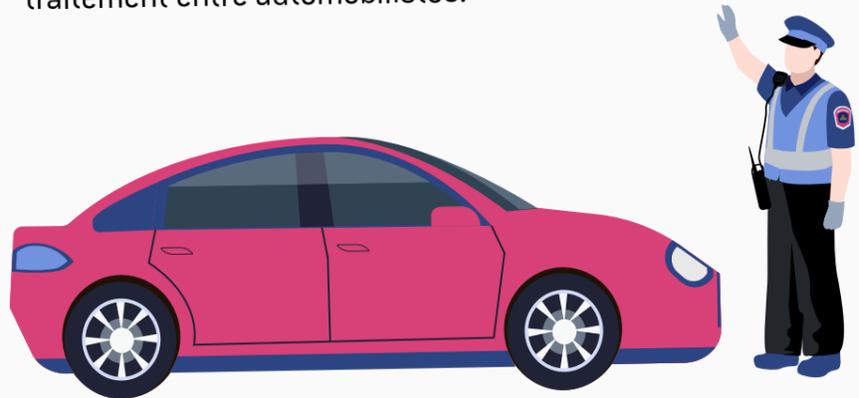
Rouler plus responsable c'est aussi une question de **formation**. **Les programmes de formation à l'éco-conduite, sujet souvent absent du débat public, doivent être soutenus et généralisés** car ils permettent d'impacter l'efficacité environnementale et énergétique (-15% de consommation en moyenne) sans contrainte punitive. L'ACA en qualité de Club Mobilité de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), est chargée du déploiement français du **Smart Driving Challenge**, outil innovant de sensibilisation à la conduite sûre et responsable.



RENONCER AUX POLITIQUES DE RESTRICTIONS DE CIRCULATION

Ces dernières années de nombreuses villes ont opté pour l'instauration de Zones à Circulation Restreinte (ZCR) où la circulation est régie par des certificats "qualité de l'air" Crit'air. Ce type de dispositif semble se confirmer avec la future "loi Mobilités" qui prévoit de poursuivre le déploiement de zones à faibles émissions (ZFE) dans les collectivités volontaires. Ces dispositifs coûtent chers à installer et à faire vivre (15 000 à 150 000 euros d'investissement initial/zone et environ 1 million d'euros de fonctionnement sur 3 ans) pour un impact environnemental pourtant résiduel, localisé et multifactoriel (météo...).

Ils impliquent des aspects antisociaux évidents notamment à l'égard des ménages modestes. Ils n'épargnent évidemment pas non plus les acteurs de l'économie locale et du tourisme. 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 automobilistes.



DES VILLES ET DES TERRITOIRES "SMART"

Il faut penser les déplacements selon le concept des "smart cities" où la mobilité "plurielle" serait à l'honneur. Les modes de déplacement ne doivent pas s'opposer mais cohabiter sans prédominance d'un mode par rapport à l'autre. Pour cela les villes et leur organisation ont un rôle crucial à jouer avec :

- le développement des **systèmes de gestion du trafic en temps réel** (signalisation routière et vitesses variables...),
- **une réelle offre de stationnement avec des parkings "intelligents"**, du paiement du stationnement à distance... (20% des voitures "tournent" pour trouver une place où se garer...),
- le renforcement **de la logistique urbaine** (itinéraires pour poids lourds, zones de livraison...),
- l'action conjointe et coordonnée de tous les acteurs de la mobilité pour le développement d'outils qui agrègent en une seule interface tous les services de la mobilité selon le concept **"Mobility as a Service" (MaaS)**.

Le vrai défi est de créer des solutions d'une mobilité plurielle 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**.

Ces approches constituent
les fondements de l'acceptation sociale
des mesures à prendre dans l'avenir.



— 2019 —
GRAND DÉBAT NATIONAL

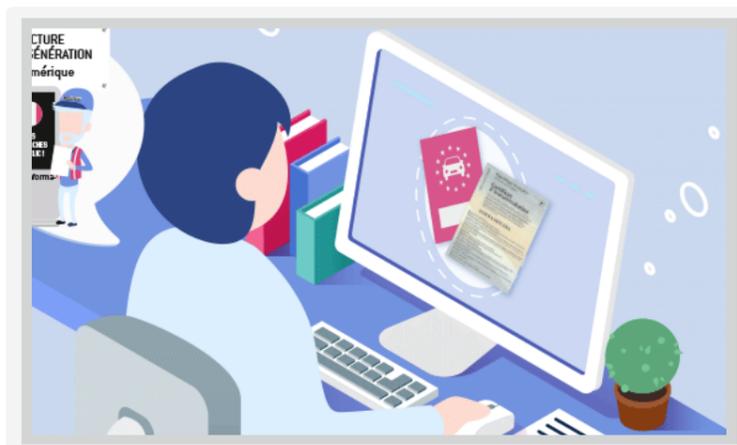
ORGANISATION DE L'ÉTAT ET DES SERVICES PUBLICS

12



Automatisation et dématérialisation de la répression routière : la nécessité d'un système fiable et simple

14



Démarches administratives (permis de conduire, certificat d'immatriculation...) : dématérialiser oui, déshumaniser non

16



Une mobilité "universelle" et "inclusive"

18



Une mobilité pour tous à tous les âges



ORGANISATION DE L'ÉTAT ET DES SERVICES PUBLICS

Automatisation et dématérialisation de la répression routière : la nécessité d'un système fiable et simple

CONSTATS

- La répression des infractions routières connaît une tendance forte à l'automatisation et à la dématérialisation.
- Selon l'ANTAI (Agence nationale de traitement automatisé des infractions), près de 39 millions d'avis de contravention initiaux ont été envoyés en 2017 (contrôle automatisé + PVe issus des boîtiers qui équipent très majoritairement les Police et Gendarmerie nationales et les agents de la Police municipale).
- Cette situation va s'intensifier du fait de plusieurs facteurs qui mobiliseront fortement l'ANTAI comme par exemple : la possibilité de poursuivre certains délits par voie d'amende forfaitaire délictuelle (défaut d'assurance, défaut de permis), le recours possible à des dispositifs comme la vidéo verbalisation pour sanctionner plus d'infractions au Code de la route sans interpellation physique du conducteur (téléphone, ceinture, priorité de passage aux piétons, défaut d'assurance...), la poursuite du déploiement de la verbalisation électronique (PVe) et du forfait post-stationnement dans les collectivités territoriales, la poursuite de la coopération européenne pour poursuivre les conducteurs étrangers en infraction etc.
- Ces évolutions vers un traitement de masse des verbalisations doivent s'anticiper, pour pallier des dysfonctionnements aux effets désastreux pour l'usager conforté dans son incompréhension et son rejet d'un dispositif face auquel il a le sentiment de ne pas pouvoir se défendre.
- Si le traitement automatisé a depuis son instauration connu des évolutions qualitatives en phase avec les demandes et remontées de témoignages de l'ACA (ex : contestation, suivi en ligne, clarté des avis de contravention...), des améliorations doivent encore intervenir et ce, rapidement.
- Une chaîne contrôle-sanction totalement fiable, transparente, simple d'accès et compréhensible est la garantie d'une acceptation sociale du dispositif répressif et d'un changement durable des comportements des usagers.



LES PROPOSITIONS DE L'AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION



ASSURER UNE CONSTANTE DÉMARCHE "QUALITÉ"

Assurer une **constante démarche "qualité"** du dispositif de répression automatisée.



FIABILISER LE SUIVI DES CONTESTATIONS EN LIGNE

Fiabiliser les informations disponibles dans l'espace "**Suivi de votre contestation**" du site de l'ANTAI. **Les informations doivent être plus compréhensibles, être à jour et être datées.**



INTEGRER LES PHOTOGRAPHIES AUX AVIS DE CONTRAVENTION

Intégrer les photographies prises à l'occasion des verbalisations automatisées directement et systématiquement aux avis de contravention (comme en Suisse ou en Allemagne) ou en faciliter son accès **par téléchargement dans un espace dédié et sécurisé** (comme en Italie).

Alors qu'il est possible de payer, de contester et de suivre une contravention en ligne, la demande d'accès au cliché pris à l'occasion d'un contrôle vitesse ou feu rouge par exemple, s'effectue principalement par courrier auquel doivent être joints la copie de l'avis de contravention, du certificat d'immatriculation et la copie recto verso de sa pièce d'identité...

La demande en ligne de la photo peut être envisagée mais via un site générique (www.demarches.interieur.gouv.fr), totalement dissocié de celui de l'ANTAI, qui permet de saisir l'administration par voie électronique pour diverses démarches dont l'accès à un cliché suite à une infraction. Ce dispositif est peu connu donc peu utilisé.

Dans tous les cas, les citoyens pointent le formalisme lourd et dissuasif et surtout les délais aléatoires de réception du cliché alors que les délais de paiement ou de contestation continuent de courir. La possibilité d'un paiement notamment au montant minoré ou d'un recours peut en être entravée.

Ces procédures doivent évoluer pour mettre fin à un déséquilibre entre dématérialisation heureuse d'un côté et archaïsme des procédures de l'autre.



AUTOMATISER ET ACCÉLERER LE REMBOURSEMENT DES CONSIGNATIONS

Dans certains cas, il est nécessaire, pour contester un avis de contravention, de payer une consignation, procédure qui notons-le est déjà fort dissuasive pour l'utilisateur. En cas d'annulation des poursuites par l'Officier du Ministère Public ou de relaxe par le juge, la consignation doit être remboursée.

La Loi du 12/05/2009 de simplification et de clarification du droit et de l'allègement des procédures et le Décret du 18/06/2010 modifiant des dispositions de droit pénal et de procédure pénale ont instauré le principe du remboursement automatique de la consignation, en supprimant la demande de l'utilisateur au Trésor Public comme condition du remboursement. Si le contrevenant est généralement destinataire d'un courrier plus explicatif et plus simple qu'auparavant précisant quand et comment faire pour être remboursé, il est toujours tenu de demander le remboursement par courrier en utilisant un formulaire prévu à l'article R49-18 du Code de Procédure pénale. L'utilisateur doit joindre à sa demande, un relevé d'identité bancaire, la preuve du paiement de la consignation (qu'il n'a parfois plus en sa possession, plusieurs mois pouvant s'être écoulés entre la contestation et son dénouement) et l'original du courrier des autorités validant le remboursement possible de la consignation. Il s'agit là d'une démarche supplémentaire ajoutant à la lourdeur du formalisme auquel il s'est déjà conformé pour contester et l'obligeant à payer une somme d'argent pour ce faire. Enfin et surtout, les délais de remboursement sont toujours beaucoup trop longs (en moyenne supérieurs à 1 mois à compter de la demande) et ce au préjudice des usagers. Il est aussi à noter, de manière plus anecdotique, que certains usagers qui ont expédié un RIB reçoivent finalement un chèque bancaire le plus souvent sans aucune référence permettant instantanément de faire un lien certain avec l'avis de contravention contesté.

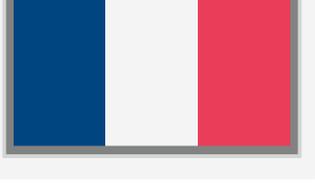
Il s'agit d'assurer une **totale automatisation du remboursement de la consignation et ce dans un délai rapide après l'issue favorable de la contestation**. Dans une période transitoire, il s'agirait pour le moins de rendre possible une demande de remboursement dématérialisée, directement en ligne dans un espace dédié de l'ANTAI, pour les usagers qui le souhaitent. Pour ceux en difficulté numérique, le formulaire pourrait être rempli et déposé auprès des services locaux de la Trésorerie.



RÉÉQUILIBRER SENSIBILISATION/FORMATION ET RÉPRESSION POUR LUTTER EFFICACEMENT ET DURABLEMENT CONTRE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

Il s'agit de **mettre en oeuvre une politique plus globale** avec un renforcement des moyens de lutte contre l'alcoolémie, les stupéfiants, les distracteurs et l'hypovigilance. Enfin, le pan répressif doit être complété par l'**instauration sans délai d'une phase post-permis pour les jeunes conducteurs** et plus globalement par un véritable **continuum éducatif pour tous les usagers de la route**.



— 2019 —

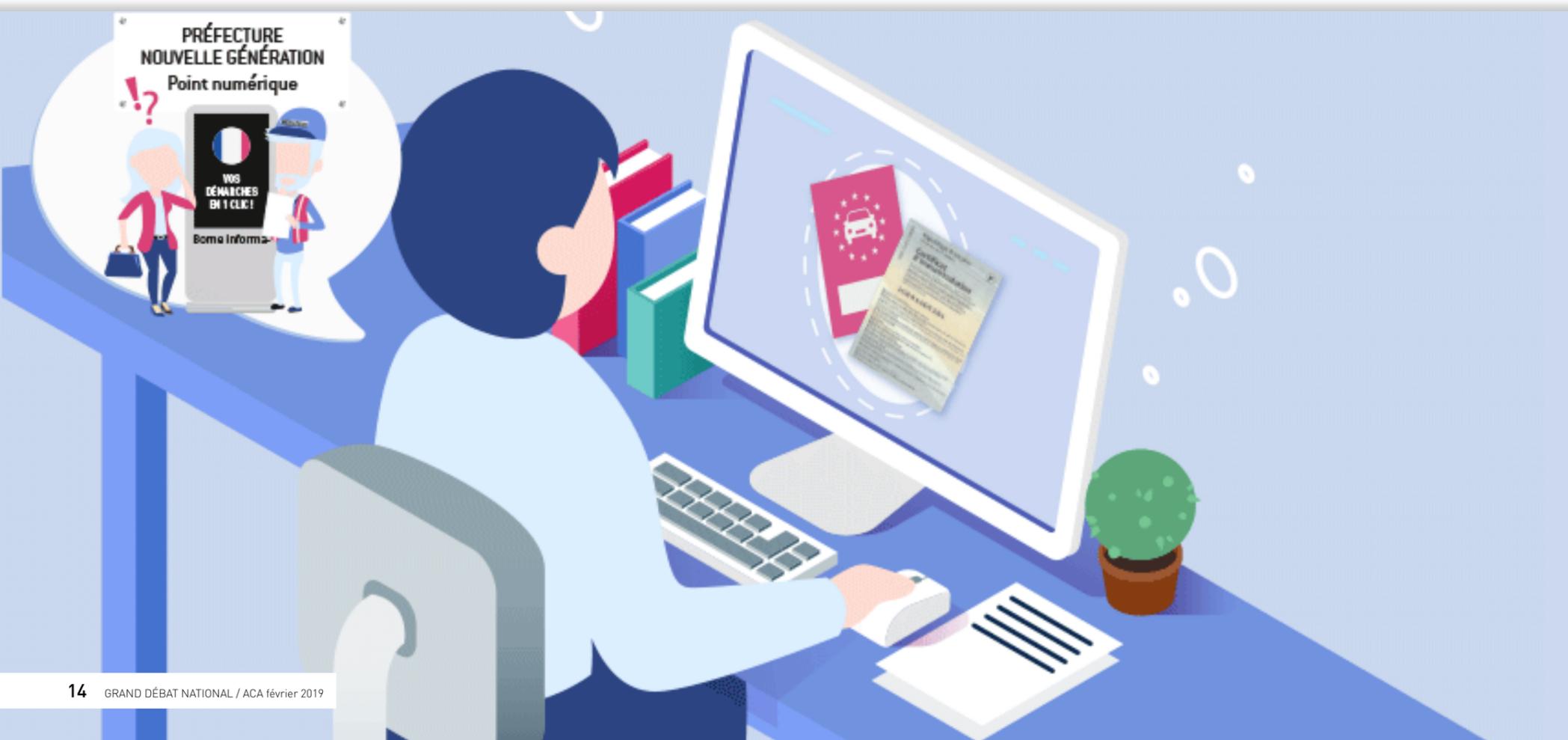
GRAND DÉBAT NATIONAL

ORGANISATION DE L'ÉTAT ET DES SERVICES PUBLICS

Démarches administratives (permis de conduire, certificat d'immatriculation...) : dématérialiser oui, déshumaniser non

CONSTATS

- Depuis novembre 2017, dans le cadre du "plan préfectures nouvelle génération" (PPNG), les démarches relatives notamment au permis de conduire et au certificat d'immatriculation s'effectuent non plus aux guichets des Préfectures mais de manière totalement dématérialisée via l'ANTS (Agence Nationale des Titres Sécurisés).
- Ce système tend à simplifier le quotidien des administrés en leur permettant de faire leurs démarches à n'importe quel moment sans avoir à se déplacer et à patienter souvent longtemps en Préfecture.
- Les débuts du dispositif ont été laborieux et le service juridique de l'ACA a connu une explosion d'appels et de visites d'adhérents désespérés face à des dysfonctionnements importants et des situations totalement ubuesques.
- Ces blocages ont détérioré les rapports avec les citoyens dont la confiance en l'administration est déjà relativement détériorée comme le souligne régulièrement le Défenseur des droits.
- Les dysfonctionnements ont aussi conduit beaucoup de Français, bloqués et exaspérés, à faire appel à des professionnels agréés, pour faire les démarches à leur place, en étant prêts à payer pour un service gratuit à la base. Ces situations ont contribué à l'émergence de sites, faussement officiels, promettant de finaliser une démarche à un prix pas toujours raisonnable et pour un résultat pas toujours garanti.
- Dès la fin novembre 2017, l'ACA a saisi le Ministère de l'Intérieur et a formulé 5 recommandations. Voir le dossier www.ac-a.fr/ants
- Le dispositif a depuis connu de nombreuses évolutions qualitatives.
- Les demandes actuelles dont l'ACA est saisie ne témoignent plus de dysfonctionnements bloquants mais illustrent encore le caractère perfectible du dispositif pour être encore plus compréhensible, fluide et intuitif. L'ACA poursuit la remontée d'informations susceptibles de contribuer encore à l'évolution du système.
- En janvier 2019, une action d'immersion des juristes de l'ACA dans un Point numérique a été menée en collaboration avec la Préfecture du Bas-Rhin. Elle a confirmé l'impérieux besoin d'accueil et d'accompagnement des administrés avec une qualité et un process d'accueil en vigueur localement qui devraient servir de "référentiel qualité" à l'échelle nationale.
- La dématérialisation doit faciliter la vie des citoyens mais en aucun cas creuser les inégalités au détriment des personnes qui n'ont pas accès à ces démarches parce qu'elles n'ont pas les outils ou ne les maîtrisent pas.
- Le citoyen ne doit jamais être laissé au "bord de la route"... C'est la condition pour que l'objectif du PPNG "rendre aux usagers un service de meilleure qualité" soit atteint.



LES PROPOSITIONS DE L'AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION



POURSUIVRE L'AMÉLIORATION DU DISPOSITIF DE DÉMATÉRIALISATION

Poursuivre l'amélioration du dispositif de dématérialisation et la **démarche qualité** qui doit être nourrie par le vécu des usagers.



ÊTRE À L'ÉCOUTE DES USAGERS

L'administration doit être **à l'écoute des citoyens et de leurs représentants** notamment associatifs. Les remontées de terrain doivent être facilitées par l'identification d'un **référént du service public** par thématique qui peut être saisi facilement par le citoyen ou un acteur associatif pour son compte.



PLACER L'USAGER AU CŒUR DE LA MISSION DU SERVICE PUBLIC

Placer constamment **le Français au cœur de la mission de service public** : l'information et l'accompagnement du public est capital pour réussir et pérenniser une réforme de dématérialisation de cette envergure.



RENDRE POSSIBLE LE RECOURS AU DOSSIER "PAPIER"

Rendre possible le recours ponctuel au **dossier "papier" pour les cas les plus urgents ou bloqués** de démarches administratives.



UN ACCÈS SIMPLIFIÉ AUX INFORMATIONS DE SON PERMIS DE CONDUIRE

Étendre la dématérialisation aux informations relatives à son permis de conduire par une **connexion entre les services de l'ANTS et du Bureau National des Droits à Conduire (BNDC)** via un outil sécurisé (tel que France Connect) : pour un **accès plus simple à son relevé d'information intégral** qui se demande par courrier avec des pièces à joindre dont une enveloppe affranchie au tarif recommandé avec avis de réception impliquant un coût pour le citoyen une attente pouvant impacter les délais de recours, pour un **accès plus simple aux courriers type référence 48N** notamment en cas de perte pour une inscription bien qualifiée au stage de sensibilisation obligatoire, pour une meilleure coordination entre la fin d'une mesure de suspension du permis de conduire et la restitution du titre etc



GARANTIR UN CONTACT TÉLÉPHONIQUE FACILE

Garantir un accès à la plateforme téléphonique de l'ANTS dans un **délaï d'attente raisonnable pour le consommateur**.



GARANTIR UNE ADMINISTRATION ACCESSIBLE

Garantir une **administration accessible** pour le **traitement personnalisé** des cas les plus spécifiques qui ne pourront pas tous être prévus et traités par une interface numérique.



GARANTIR UN ACCÈS AUX POINTS NUMÉRIQUES

Garantir **partout un accès de qualité aux Points numériques et aux Médiateurs numériques**, lesquels doivent, dans l'ensemble des territoires, être mobilisés en **nombre suffisant et suffisamment formés** pour seconder efficacement les Français qui n'ont pas internet ou ne sont pas à l'aise avec les téléprocédures.



ACCOMPAGNER LES USAGERS LES PLUS ISOLÉS ET VULNÉRABLES

Développer un **maillage large de services d'aides et d'accompagnement** pour les citoyens les plus isolés et vulnérables, en mobilisant les acteurs de la sphère publique, sociale et associative.



— 2019 —
GRAND DÉBAT NATIONAL

ORGANISATION DE L'ÉTAT ET DES SERVICES PUBLICS

Une mobilité "universelle" et "inclusive"

CONSTATS

- Selon l'OMS, pas moins de 1 milliard de personnes dans le monde souffrent d'une forme de handicap.
- Il s'agit de 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.
- La France compte 13,1 millions de personnes de 65 ans ou plus, soit un habitant sur cinq.
- D'ici à 2070 : les seniors devraient représenter 29% de la population.
- Ce changement démographique radical a une incidence directe sur

la politique des transports, car de plus en plus de personnes avec des capacités physiques réduites devront pouvoir profiter de services de mobilité devant être accessibles à tous.

- 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.
- Les infrastructures et les outils de transport sont généralement conçus pour l'utilisateur moyen, homme jeune, en bonne santé, droitier, mesurant 1,80 m... Mais la "moyenne" des utilisateurs "standardisés" ne représente qu'une minorité et n'est pas représentative de l'ensemble de la population.
- Il faut une amélioration globale de l'écosystème de la mobilité pour garantir le principe du Droit à la Mobilité pour tous.



LES PROPOSITIONS DE L'AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION



APPLICATION DE LA CONCEPTION UNIVERSELLE

L'application systématique du principe de la "**conception universelle**" par les pouvoirs publics, les aménageurs, les gestionnaires d'infrastructures de transport dans **l'élaboration des systèmes de transport en commun, des aménagements urbains, de la signalisation routière etc.**



SIMPLIFICATION DES DÉMARCHES

La poursuite de la simplification des **démarches administratives des demandeurs d'aides et le déploiement massif des services d'accompagnements** des plus vulnérables et isolés.



DÉVELOPPEMENT D'OUTILS AGRÉGATEURS

Le développement **d'outils agrégateurs de tous les services et informations utiles** aux personnes en situation de handicap ou de perte d'autonomie.



LES PROPOSITIONS DE L'AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION



GARANTIR LE PERMIS POUR TOUS

Garantir **l'accès au permis de conduire à tous** notamment financièrement sans déperdition qualitative de l'apprentissage.



DÉVELOPPER DES FORMATIONS DE PRISE EN MAIN DES VÉHICULES

Développer des formations de prise en main des véhicules récents pour une maîtrise **des aides à la conduite et leur utilisation optimale.**



LE PERMIS : UNE PREMIÈRE ÉTAPE

Considérer l'examen du permis de conduire comme **une 1^{ère} étape d'un continuum éducatif** qui doit intervenir tout au long de la vie des conducteurs.



DÉVELOPPER DES MOYENS DE DÉPLACEMENTS INNOVANTS

Développer des moyens de **déplacements innovants** pour garantir l'accessibilité et la sécurité des déplacements des personnes dont la mobilité est réduite.



DES FORMATIONS POST-PERMIS POUR LES JEUNES CONDUCTEURS

Rendre **effectives les formations post-permis** pour les jeunes conducteurs.



ADAPTER LES VILLES ET LES TERRITOIRES AU VIEILLISSEMENT

Adapter les villes et les territoires au vieillissement en tenant compte des risques spécifiques des seniors en fonction de leur mode de déplacement.



SYSTÉMATISER LES STAGES DE SENSIBILISATION

Systématiser, sans remettre en cause le titre de conduite, **les stages de remise à niveau des connaissances et de sensibilisation des conducteurs expérimentés** (audit de conduite, code de la route, ateliers pratiques, sensibilisation à l'importance de rdv réguliers auprès de professionnels de santé pour faire contrôler sa vue, son audition, ses facultés cognitives...).



RENFORCER LA SENSIBILISATION DE TOUS LES USAGERS

Renforcer la **sensibilisation de tous les usagers** concernant les **risques particuliers des seniors selon leur type de mobilité.**





LES 35 PROPOSITIONS DE L'AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION

FISCALITÉ

- 1 Affecter les recettes de la route exclusivement à son entretien, à la sécurité routière et à la transition écologique.
- 2 Garantir la transparence et une information annuelle, simple et accessible à tous les Français sur l'affectation des recettes de la route.
- 3 Refondre la structure et le niveau des taxes supportées par les usagers de la route : évaluer l'impact de la seule application de la TVA au carburant, d'une TICPE flottante et d'un alignement de la fiscalité de l'essence sur le diesel.

TRANSITION ÉCOLOGIQUE

- 4 Poursuivre et renforcer les aides permettant d'accélérer le renouvellement du parc automobile.

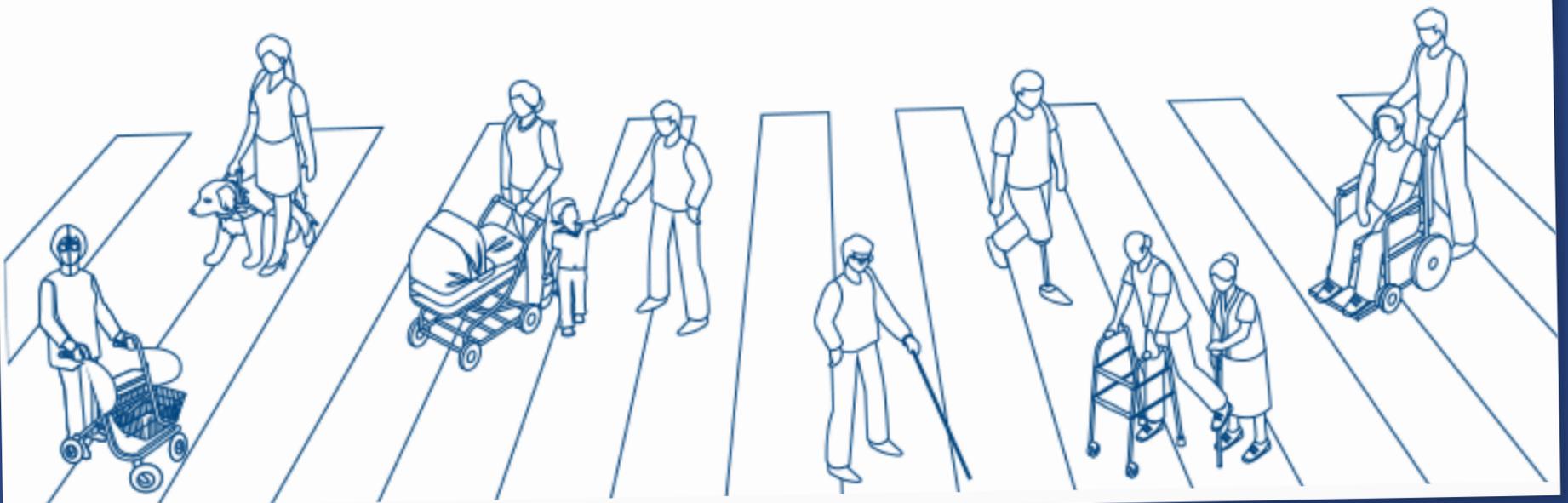
donner plus de visibilité aux ménages et leur permettre de planifier leur investissement automobile.

- 6 Donner plus de visibilité sur l'usage, le coût et la fiscalité des énergies alternatives.
- 7 Garantir une information fiable pour les consommateurs concernant la consommation et la pollution des véhicules par des programmes de tests indépendants.
- 8 La voiture toujours mais différemment : développer et faciliter le covoiturage et les formations d'écoconduite pour un usage de la voiture plus responsable.
- 9 Renoncer aux politiques de restrictions de circulation pénalisantes pour les ménages les plus modestes.
- 10 Développer des villes et des territoires "smart" selon le

ORGANISATION DE L'ÉTAT ET DES SERVICES PUBLICS

Automatisation et dématérialisation de la répression routière : la nécessité d'un système fiable et simple

- 11 Assurer une constante démarche "qualité" du dispositif de répression automatisée.
- 12 Fiabiliser le suivi des contestations en ligne des avis de contravention qui doit être plus compréhensible, à jour et daté.
- 13 Intégrer les photographies prises lors des verbalisations automatisées directement et systématiquement aux avis de contravention ou permettre leur téléchargement dans un espace sécurisé.
- 14 Automatiser et accélérer le remboursement des consignations.



**Démarches administratives
(permis de conduire, certificat
d'immatriculation...) : dématérialiser
oui, déshumaniser non**

16 Poursuivre l'amélioration du dispositif de dématérialisation.

17 Mettre en place des référents du Service public par thématique pour faciliter les remontées de terrain des citoyens et de leurs représentants associatifs.

18 Placer constamment les Français au cœur de la mission de service public par une information et un accompagnement efficaces.

19 Rendre possible le recours ponctuel au dossier "papier" pour les cas les plus urgents ou bloqués de démarches administratives.

20 Garantir un accès à la plateforme téléphonique de l'ANTS dans un délai d'attente raisonnable pour le consommateur.

21 Garantir une administration accessible pour le traitement personnalisé des cas les plus spécifiques.

22 Garantir partout un accès de qualité aux Points numériques et aux Médiateurs numériques qui doivent être suffisamment nombreux et formés pour seconder efficacement les Français qui n'ont pas internet ou ne

maîtrisent pas les téléprocédures.

23 Faciliter l'accès aux informations relatives au permis de conduire notamment pour obtenir plus simplement un relevé d'information intégral.

24 Développer un maillage large de services d'aides et d'accompagnement pour les citoyens les plus isolés et vulnérables.

Garantir une mobilité "universelle" et "inclusive"

25 Appliquer systématiquement le principe de "conception universelle dans les transports en commun, les aménagements urbains, la signalisation routière etc.

26 Poursuivre la simplification des démarches administratives des demandeurs d'aides et déployer massivement des services d'accompagnements des plus vulnérables et isolés.

27 Développer des outils agrégateurs des services et informations utiles aux personnes en situation de handicap ou de perte d'autonomie.

Garantir une mobilité pour tous à tous les âges

28 Garantir l'accès au permis de conduire à tous notamment

financièrement sans déperdition qualitative de l'apprentissage.

29 Considérer l'examen du permis de conduire comme une 1^{ère} étape d'un continuum éducatif.

30 Rendre effectives les formations post-permis pour les jeunes conducteurs.

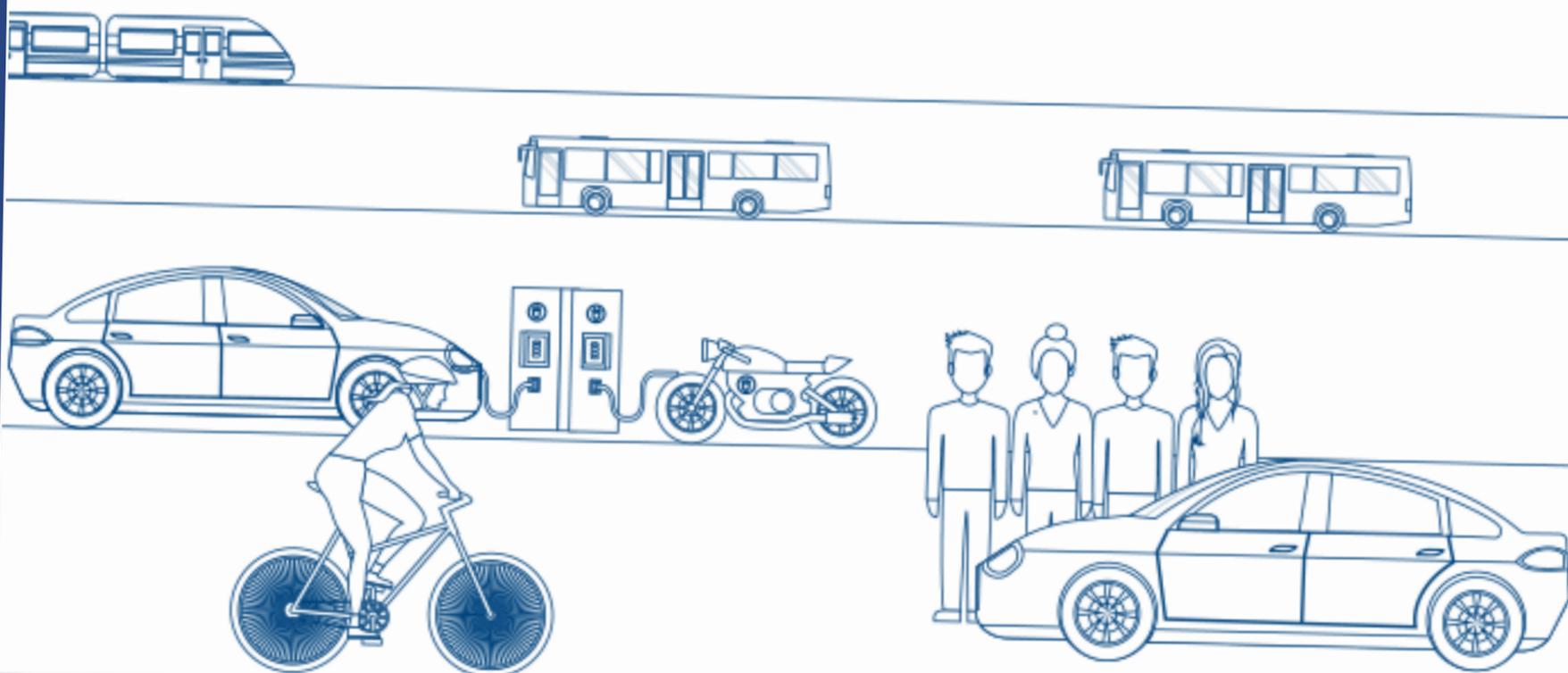
31 Systématiser, sans remettre en cause le titre de conduite, les stages de remise à niveau des connaissances, de sensibilisation et d'autoévaluation des conducteurs expérimentés.

32 Développer des formations de prise en main des véhicules pour une maîtrise des aides à la conduite et leur utilisation optimale.

33 Développer des moyens de déplacements innovants pour garantir l'accessibilité et la sécurité des déplacements des seniors.

34 Adapter les villes et les territoires au vieillissement de la population.

35 Renforcer la sensibilisation de tous les usagers quant à la vulnérabilité particulière des seniors selon leur type de mobilité.





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 ses 1 500 000 adhérents.

Née en avril 1900, avec l'émergence de la voiture, l'ACA a été 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...), 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'éco-conduite ;
- "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 (crashtests), EuroRAP (évaluation des routes), Green NCAP (performances environnementales) 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



Sources :
Le Budget de l'Automobiliste (ACA)
Union routière de France
Ministère de la Transition écologique et solidaire - Service de la donnée et des études statistiques (SDES)
INSEE
IFOP
Eurobaromètre Commission Européenne
AVERE France
ANTAI (Agence nationale de traitement automatisé des infractions)
ANTS (Agence Nationale des Titres Sécurisés)
Défenseur des droits
ONISR (Observatoire national interministériel de la sécurité routière)
Rapport Mission parlementaire "Vers un permis de conduire plus accessible et une éducation routière renforcée" février 2019
Rapport Général du Sénat au nom de la commission des finances sur le projet de loi de finances, pour 2019 (Programme Sécurité et Education routières)

