

LE GRAND DÉBAT NATIONAL

— DES AUTOMOBILISTES —

RÉSULTATS DE LA CONSULTATION



Copyright « 40 millions d'automobilistes », 2019

Réalisé par « 40 millions d'automobilistes ».

Crédits photo : « 40 millions d'automobilistes », poliki, JulienEichinger, l9st, (sur fotolia.com). Carte de France réalisée à partir de : « Ain-Position » par Marmelad – Based on Image: Départements de France-simple.svg. Sous licence CC BY-SA 2.5 via Wikimedia Commons - <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ain-Position.svg#/media/File:Ain-Position.svg>

AVANT PROPOS

Depuis la fin de l'année 2018, la France traverse une crise sociale sans précédent.

La décision – sans concertation préalable des usagers – d'abaisser la limitation de vitesse de 10 km/h sur les routes secondaires annoncée le 09 janvier 2018 et mise en œuvre dès le 1^{er} juillet suivant, ainsi que l'augmentation considérable du prix des carburants à partir du mois de septembre, en conséquence de l'évolution à la hausse de la « trajectoire carbone » adoptée dans le cadre de la loi de finances pour 2018, ont fini d'attiser la colère des Français, à bout de souffle depuis de nombreuses années.

Avides de pouvoir d'achat et de justice sociale, les citoyens sont descendus dans la rue par dizaines de milliers pour faire entendre leur voix. La « France périphérique », la « France des ronds-points », a ainsi obtenu quelques concessions de la part de l'État, mais pas de mesure jugée suffisamment forte pour leur permettre d'entrevoir un avenir plus serein. Semaine après semaine, la mobilisation s'est donc poursuivie, sans qu'aucune proposition gouvernementale ne semble trouver grâce aux yeux des manifestants.

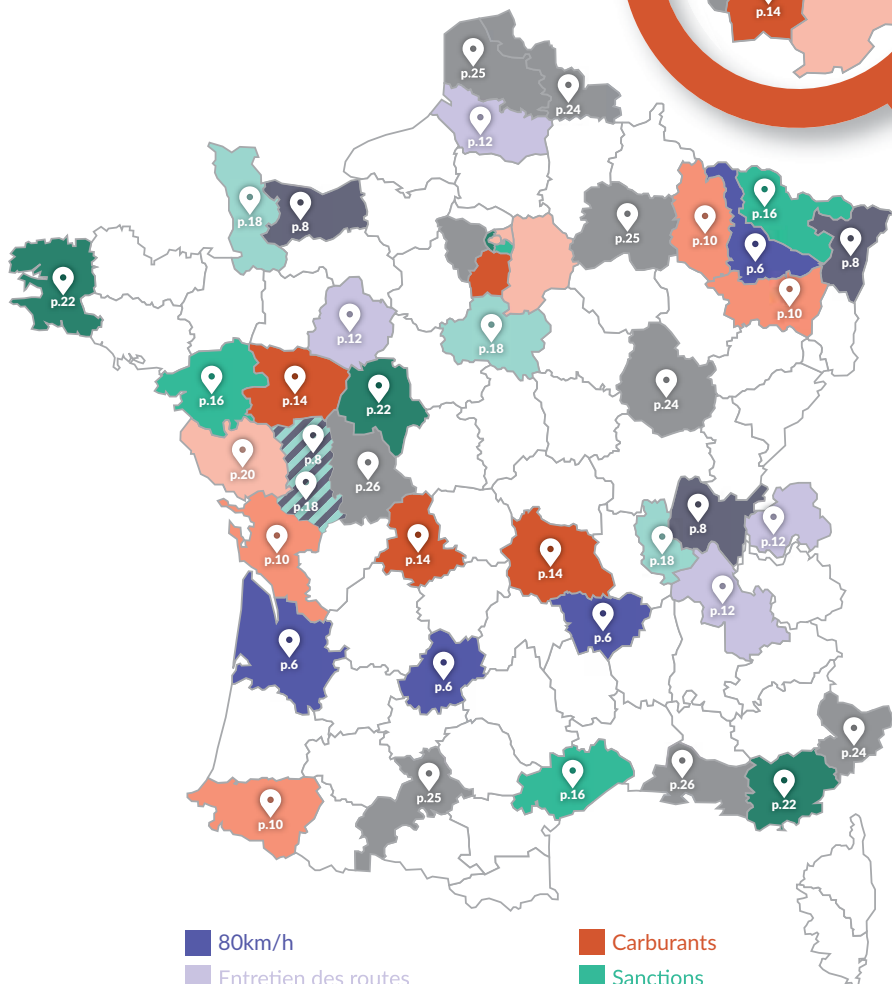
Pour tenter d'apaiser la situation et face à la multiplicité des revendications, le Président de la République a donc voulu la tenue d'un Grand Débat national auquel tous les citoyens sont invités à participer, pour « bâtir un nouveau contrat pour la Nation [et] structurer l'action du Gouvernement et du Parlement ». Le dispositif est inédit en France.

S'il a souhaité que les débats portent principalement sur les 4 grands thèmes identifiés comme prioritaires par le Gouvernement (la fiscalité et les dépenses publiques, l'organisation de l'État et des services, la transition écologique et la démocratie et la citoyenneté), il a également précisé dans sa *Lettre aux Français* que les citoyens étaient invités à « évoquer n'importe quel sujet concret dont [ils auraient] l'impression qu'il pourrait améliorer [leur] existence au quotidien ».

Pour permettre à tous les automobilistes de prendre part aux discussions et d'aborder véritablement tous les sujets qui les préoccupent, l'association « 40 millions d'automobilistes » a donc lancé, le 21 janvier 2019, le « Grand Débat national des automobilistes », une plateforme participative en ligne sur le site Internet dédié www.legranddebatnational.com sur laquelle les usagers de la route peuvent exposer leurs inquiétudes, exprimer leurs avis et proposer leurs solutions sur un ensemble de thématiques liées à la sécurité routière et à la mobilité (les 80 km/h, les radars, les carburants, la prime à la conversion, les restrictions de circulation, les autoroutes, les sanctions aux infractions routières, l'entretien des routes...).

Les contributions au « Grand Débat national des automobilistes » ont été scrutées et analysées par « 40 millions d'automobilistes », qui en publie ici une synthèse. Les témoignages et propositions reproduits dans ce livret à l'attention du Président de la République, du Premier ministre, des ministres d'État et des élus parlementaires, en vue des mesures concrètes qu'Emmanuel Macron a promis de présenter dès le mois d'avril en réponse aux doléances exprimées par les Français, se veulent représentatifs de l'opinion générale exprimée par les automobilistes sur la plateforme numérique.

CARTE DES CONTRI- BUTIONS



- | | |
|------------------------------------|-----------------------|
| 80km/h | Carburants |
| Entretien des routes | Sanctions |
| Radars | Autoroutes |
| Restrictions de circulation | Prime à la conversion |
| Privatisation des radars embarqués | Autres |

LA CONSULTATION EN CHIFFRES

37 619
contributions

dont

5 314
en Île-de-France

&

32 305
en province

Régions les plus actives
(comparativement à la population)

12,2%
en Nouvelle-Aquitaine
(pour 8,9% de la pop. française)

11,4%
en Occitanie
(pour 8,8% de la pop. française)

14,4%
en Auvergne-
Rhône-Alpes
(pour 12% de la pop. française)

Thèmes les plus sollicités

7501
les 80km/h

5812
les radars

5249
l'entretien des routes

THÈME N°1

LES 80KM/H

Une mesure parisianiste, inutile, visant à verbaliser davantage les automobilistes.



19,9% des contributions

7501
contributions

FABIEN S. (43)

Le « 80 », s'il sauve des vies sur les routes (ce qui reste très discutable), créé en contrepartie un appauvrissement de certains territoires, davantage de misère sociale et une baisse de compétitivité des économies locales déjà défavorisées. Le « 80 » entraîne donc plus de problèmes qu'il n'en résout. Il faut arrêter d'aborder un problème de façon isolée, sans prendre en compte les dégâts collatéraux. Envisager au contraire les limitations de vitesse dans un objectif global consistant à lutter contre la désertification des campagnes et en rapprochant alors les différents territoires ruraux et urbains, ceci dans l'intérêt de tous : pression immobilière moindre, lutte contre la pollution concentrée, services plus proches, qualité de vie accrue.

PIERRE B. (54)

J'aimerais savoir à quelle vitesse roulaient les accidentés. Je pense qu'ils ne roulaient pas à la vitesse autorisée et je me dis que les gens qui ne respectent pas les 90 km/h respecteront encore moins les 80 km/h. Je refuse d'être sanctionné pour quelques irresponsables qui, dans tous les cas, ne respectent jamais rien.

PATRICK K. (33)

La décision de limitation à 80 km/h est irréfléchie, idéologique et scientifiquement infondée. Les « études » citées par le Gouvernement sont obsolètes et les « expérimentations » sont biaisées et statistiquement irrecevables. Il n'est tenu aucun compte des facteurs influant sur l'accidentologie hormis la vitesse. Tant qu'à corrélérer n'importe quoi avec n'importe quoi, on peut démontrer que la baisse de la mortalité routière est directement liée au réchauffement climatique plutôt qu'à la mise en place des radars...

GUY R. (46)

Vitesse limitée à 80 : décision prise par des technocrates franciliens qui n'ont aucune conscience du rôle de l'automobile dans les déplacements ruraux, et considèrent que les « ploucs » sont dangereux entre 80 et 90 km/h. Les conducteurs dangereux le restent. Au contraire, en campagne, les comportements à risque ont augmenté, car après avoir roulé plusieurs kilomètres derrière une voiture à 75 km/h (de peur de perdre 1 point), même un « bon conducteur » finit par prendre des risques. J'espère que les statistiques pour justifier la mesure seront honnêtes... On peut faire dire aux chiffres ce que l'on veut !

SYNTHÈSE | LES 80KM/H

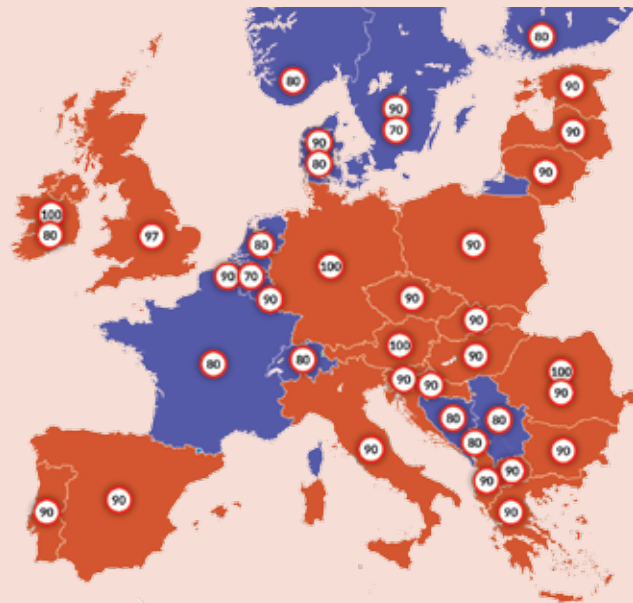
L'AVIS DES AUTOMOBILISTES

La mesure de baisse généralisée de la limitation de vitesse à 80km/h sur les routes du réseau secondaire a été annoncée sans débat préalable et sans tenir compte de l'hostilité des Français, qui y restent encore fermement opposés à plus de 76%. La mesure est ainsi perçue par les automobilistes comme une décision « parisianiste » qui méconnaît largement et aggrave dangereusement les problématiques locales auxquelles les territoires ruraux doivent faire face, sans pour autant permettre une véritable réduction du nombre de tués sur les routes.

Il y a un an, les Français n'étaient pas convaincus de l'efficacité d'un abaissement généralisé de la limitation de vitesse en termes d'amélioration de la sécurité routière; ils ne le sont pas plus aujourd'hui, et pointent même souvent une recrudescence des comportements dangereux, liés à l'inadaptation de la nouvelle limitation de vitesse aux routes et au défaut d'acceptation de la mesure.

LA SOLUTION DES AUTOMOBILISTES

Les automobilistes demandent le retrait pur et simple de la mesure d'abaissement généralisé de la limitation de vitesse à 80km/h et le retour à l'ancienne réglementation, qui permettait aux gestionnaires locaux du réseau routier d'abaisser ponctuellement la vitesse maximale autorisée à 70km/h sur les portions de routes secondaires présentant un risque accru d'accidentalité.



Limitations de vitesse en Europe, sur les routes secondaires dépourvues de séparateur central.

- 90 km/h et plus
- 80 km/h et moins

THÈME N°2

LES RADARS

Des appareils trop nombreux, positionnés dans des lieux non-accidentogènes mais très rentables.



15,5% des contributions

5812
contributions

ALAIN J. (14)

Étonnant : les radars sont tous hors service et le nombre d'accident a baissé... Qu'on arrête de punir les 80% des Français respectueux du Code de la route et qu'on s'occupe d'avantage des autres. 50 ans de conduite, pas un accrochage, pas un accident et au moins 4 points retirés pour 1 ou 2 km/h ! Du vrai délire !

OLIVIER C. (79)

Les radars fixes sont souvent situés dans des zones peu accidentogènes. Ils sont même parfois eux-mêmes accidentogènes en raison de la surprise qu'ils causent au volant et des ralentissements soudains qu'ils provoquent. Il conviendrait d'en limiter l'implantation aux endroits où la vitesse est réellement dangereuse. Quant aux radars mobiles, de même, ils sont trop souvent utilisés pour piéger les conducteurs dans des zones où la limitation de vitesse ne correspond pas à un réel danger. Enfin, il est anormal que l'industrie des radars bénéficie de la manne financière que lui apporte, par connivence, l'idéologie répressive de nos gouvernements en matière de sécurité routière et qui est à comparer avec la politique plus intelligente et surtout plus honnête d'autres pays européens.

SAMUEL T. (01)

Les radars ne sont pas un moyen efficace pour faire reculer les accidents de la route. Ils flashent surtout ceux qui roulent 5-10 km/h de plus et qui ne sont pas des vrais chauffards. Il faudrait sanctionner les chauffards et ceux qui sont dangereux au volant. La plupart des radars sont placés aux endroits qui ne représentent pas de danger. On a l'impression que l'État veut racketter plutôt qu'assurer la sécurité.

RUDI C. (67)

Les radars n'ont pas de fonction sécuritaire. La courbe de la mortalité routière depuis les années 1970 le prouve. La tolérance technique permettant de sanctionner au kilomètre/heure près est aberrante. Aujourd'hui, les radars sont une cagnotte sur laquelle l'État compte pour boucler son budget ; cela oblige l'État à trouver le moyen de mettre les citoyens en situation de verbalisation, pour se financer (par exemple la multiplication par 2 des contraventions attendue suite au passage à 80 km/h). Les radars n'empêchent pas physiquement les comportements dangereux : une personne en très grand excès de vitesse ne sera pas arrêtée et continuera son excès. Aucune force de l'ordre ne l'arrêtera sur le champ.

SYNTHÈSE | LES RADARS

L'AVIS DES AUTOMOBILISTES

La déshumanisation et l'intransigeance des contrôles routiers depuis leur automatisation au moyen des radars de vitesse ont provoqué un fort rejet par les automobilistes français de la politique générale de sécurité routière menée par les gouvernements successifs depuis une quinzaine d'années. Ceux-ci assimilent désormais le radar à un dispositif assurant à l'État des recettes financières conséquentes plutôt qu'à un outil favorisant la réduction des accidents de la route et la sécurité des usagers.

Certaines mesures, telles que la verbalisation des excès de vitesse dès le premier kilomètre/heure de trop et l'augmentation constante du parc de radars, renforcent encore l'impression des automobilistes d'être constamment traqués et leur sentiment d'injustice.

LA SOLUTION DES AUTOMOBILISTES

Des mesures d'assouplissement des sanctions sur les petits excès de vitesse (inférieurs à 10km/h, hors agglomération), l'instauration d'une marge de tolérance sur les mesures réalisées par les radars automatiques (comme cela existe chez nos voisins européens) et l'arrêt de la politique d'augmentation du parc radars permettraient d'apaiser les ressentiments des automobilistes français à l'égard de la Sécurité routière tout en posant les bases d'une nouvelle politique, axée sur le dialogue et la prévention plutôt que sur la verbalisation et la sanction.

Ce changement d'orientation de la politique de répression routière est d'autant plus nécessaire que la colère qu'a générée l'intransigeance des pouvoirs publics ces dernières années s'est cristallisée et s'est transformée en une violence qui a pris forme avec la dégradation massive des radars aux mois de novembre et décembre 2018. Or, si le radar brûle, c'est bien qu'il est vécu comme une taxe et qu'il manque complètement son objectif premier de sécurité routière.

FOCUS

LA PRIVATISATION DES VOITURES-RADARS

Un trait d'union entre la sécurité routière et la rentabilité financière.

 **13,1% des contributions concernant « les radars »**

759
contributions



FRANÇOIS V. (55)

Au sujet des sociétés privées qui effectuent des contrôles de vitesse sur les routes avec des voitures banalisées : une société privée n'a pas à faire le travail de la police. La course au rendement de ces sociétés implique forcément un manque d'éthique et de morale, voire même des comportements dangereux sur la route pour pousser à la faute.

JEAN-DANIEL M. (88)

Je suis d'accord avec les radars placés aux endroits accidentogènes, mais nous sommes malheureusement tombés dans l'excès juste bon à remplir les caisses de l'État. Il faut supprimer de façon ferme et définitive les véhicules radars mobiles avec conducteurs privés. C'est le rôle de la Police, la Gendarmerie de faire circuler ces véhicules et non des entreprises privées.

HERVÉ H. (17)

Ma remarque concerne surtout les radars embarqués gérés par des sociétés privées. J'en déduis donc que 2 gendarmes circulant à bord d'un véhicule-radar ne font rien d'autre que verbaliser la vitesse, ignorant ainsi toutes les autres infractions qu'ils pourraient constater... C'est bien le signe qu'il faut avant tout rentabiliser le matériel et non pas faire appliquer le Code de la route dans son ensemble ! Que l'on demande à la police de faire son travail de surveillance de la route plutôt que de faire des agents des collecteurs d'impôts !

GUILLAUME M. (64)

La privatisation des radars embarqués est sans aucun doute la meilleure illustration du racket de l'État poussé à son paroxysme !

SYNTHÈSE | LA PRIVATISATION DES VOITURES-RADARS

L'AVIS DES AUTOMOBILISTES

La décision de confier à des sociétés privées la gestion et la conduite de voitures banalisées équipées de radars embarqués dissimulés dans les plaques d'immatriculation n'a fait que renforcer l'impression de traque constante ressentie par les automobilistes, et a clairement établi un lien entre la « sécurité routière » et la rentabilité des outils de répression.

Cette mesure est donc très largement rejetée par les automobilistes, qui soulignent en outre l'absence de pédagogie et d'efficacité de ce système qui vise à verbaliser un usager jugé dangereux parce que ne respectant pas le Code de la route, mais sans l'en informer et sans faire cesser l'infraction susceptible de mettre en péril la sécurité d'autres usagers de la route.

En outre, le principe même de faire circuler des véhicules banalisés embarquant des radars dissimulés est dénoncé par la majorité des Français, pour lesquels ces véhicules ne constituent qu'un piège supplémentaire visant à sanctionner le moindre kilomètre/heure de trop, et non un outil permettant de lutter contre les comportements véritablement dangereux sur la route.

La privatisation des voitures-radars apparaît donc comme un nouveau détonateur potentiel dans une société déjà agitée par un mouvement de contestation des décisions politiques et de remise en cause de l'autorité qui s'exerce à l'encontre des plus modestes.

LA SOLUTION DES AUTOMOBILISTES

Les automobilistes refusent fermement que la fonction régaliennne du contrôle du respect de la réglementation routière et de la verbalisation des infractions au Code de la route soit abandonnée au profit de sociétés privées, dont le seul objectif est la rentabilité économique. Seules la Police et la Gendarmerie sont légitimes pour réaliser ce type de mission.

THÈME N°3

L'ENTRETIEN DES ROUTES

Redonner aux départements et aux communes les moyens financiers d'entretenir leurs routes pour améliorer la sécurité des usagers.



14% des contributions

5 249
contributions

ALARIC J. (72)

Étant conducteur depuis 16 ans, j'ai remarqué une chose inquiétante : bien que globalement en bon état, notre réseau routier se dégrade de jour en jour... Il est clair que l'entretien de certaines portions est totalement laissé à l'abandon. Il y a de plus en plus de nids de poules, il faut faire des écarts pour les éviter et éviter d'endommager notre véhicule!

Inacceptable dans un grand pays comme la France ; nous ne sommes pas un pays en voie de développement ! La plus grande partie du budget allouée à la mise en service des nouveaux radars doit plutôt être consacrée à la remise en état des routes endommagées. Ceci serait une véritable action concrète pour la sécurité de tous et serait très bien accueillie par tous les Français!

YVES X. (74)

INADMISSIBLE!!! On nous parle de réduction de vitesse pour réduire les risques et sauver des vies, mais quand on voit l'état des routes et des ponts en France, on se demande où passe l'argent. Il faut savoir que plus on attend pour faire des réparations, plus les routes se dégradent et plus il y a de travaux à faire. Finalement, la facture est beaucoup plus importante... Il faut mettre le budget adéquat pour que nos routes soient en état, il y a eu des audits qui montrent clairement les insuffisances budgétaires pour les infrastructures routières.

JEAN-MARIE P. (80)

Insuffisant, et il est d'ailleurs scandaleux d'entendre un représentant de la « sécurité routière » justifier le manque d'entretien des routes par une incitation à rouler moins vite.

JACQUES P. (38)

La qualité des routes est fortement dégradée et pas seulement sur les voies dites secondaires ! L'entretien et la rénovation périodiques des revêtements ne sont plus assurés, et l'automobiliste doit maintenant porter une attention accrue au revêtement sur lequel il roule pour éviter les flashes, les trous et les fissures, qui peuvent déstabiliser la conduite et générer des comportements dangereux, outre les risques de dégradation des véhicules (amortisseurs, rotules, jantes, pneus...). De plus, cette mode stupide des ralentisseurs au sol qui fleurissent dans toutes les traversées d'agglomération, souvent mal signalés et mal réalisés, constituent finalement des obstacles dangereux et créent des contraintes de traversées pénibles des agglomérations, dès lors qu'on décide de circuler sur les axes hors autoroutes.

SYNTHÈSE | L'ENTRETIEN DES ROUTES

L'AVIS DES AUTOMOBILISTES

L'opinion publique considère de plus en plus l'état des infrastructures routières comme un facteur jouant un rôle fondamental dans la sécurité des usagers. Parallèlement, pendant près de 20 ans, l'État s'est peu à peu désengagé des travaux d'entretien et d'investissement nécessaires à des infrastructures de qualité, faisant peser les responsabilités sur les collectivités territoriales, sans leur offrir les contreparties financières indispensables pour en assumer l'exploitation et la gestion.

En conséquence, les usagers ont constaté, au fil des ans, la dégradation progressive du réseau (en particulier le réseau routier secondaire à la charge des départements) et en subissent les aléas : augmentation du risque d'accident, déplacements moins efficaces...

De plus, les Français notent une contradiction très forte entre les exigences de l'État envers les usagers de la route, à qui il impose d'être exemplaire au regard du Code de la route en toutes circonstances, alors qu'il se montre dangereusement laxiste quant à ses obligations d'entretien du patrimoine routier, garant de la sécurité des usagers.

LA SOLUTION DES AUTOMOBILISTES

Les automobilistes attendent donc du Gouvernement la mise en œuvre d'une politique plus rigoureuse en matière d'entretien des routes et des investissements plus importants dans les dispositifs permettant de sécuriser les déplacements des usagers (glissières de sécurité, panneaux de signalisation des dangers, revêtements de chaussée adaptés...). L'argent récolté par l'État au titre du paiement des contraventions routières (1,98 milliards d'euros en 2017) doit pouvoir financer la plus grande partie de cette politique exigeante plutôt que la mise en service de nouveaux radars ou le désendettement de l'État.



L'opération « J'ai mal à ma route »

Alertée par les usagers de la route quant à l'état des chaussées et des infrastructures routières, l'association « 40 millions d'automobilistes » a lancé une action participative baptisée « J'ai mal à ma route » visant à recueillir les témoignages des usagers et à dresser une carte de France des routes les plus dégradées, pour sensibiliser les Pouvoirs publics. Cette carte a été publiée dans le livret *J'ai mal à ma route : quelles sont les routes les plus dégradées de France ?*, qui compile les résultats de cette vaste opération. Quelques 31186 signalements de routes détériorées déposés sur le site Internet www.jaimalamaroute.com avaient permis d'identifier les routes les plus dégradées du territoire. L'association poursuit ce combat grâce à l'application mobile « J'ai mal à ma route ».

THÈME N°4

LES CARBURANTS

Un produit de première nécessité outrageusement taxé.



12,8% des contributions

4821
contributions

JEAN-CLAUDE J. (49)

Nous l'avons vu, c'est la goutte d'eau qui a fait déborder le vase. La transition écologique ne se décrète pas d'un seul claquement de doigt. L'intelligence des choses se fait dans la concertation. L'amélioration des moteurs diesel permet maintenant d'avoir des véhicules encore moins polluants que ceux à essence. Continuons dans ce sens et mettons en place des incitations pour se détacher des produits fossiles. Toutefois, il semble que la tendance au tout électrique ne soit pas vraiment la solution.

DIDIERT. (91)

Les taxes sur les carburants sont totalement disproportionnées pour permettre aux ménages de se déplacer sans devoir restreindre leurs autres dépenses. Une étude démontre que le pouvoir d'achat n'a pas augmenté depuis 10 ans, il serait temps de réduire les taxes et impôts pour redonner du souffle à la croissance.

VÉRONIQUE D. (87)

Taxer les carburants de plus en plus ne dissuadera pas les conducteurs des zones rurales, car il n'y a aucune autre solution que les voitures : aucun transport en commun, désertification médicale, 70 km minimum pour aller dans un hôpital... Et c'est une taxe injuste, car les pauvres payent autant que les riches ! Et pourtant, les pauvres ont besoin de mobilité rurale pour travailler et survivre.

GILLES L. (63)

La fiscalité sur les carburants est beaucoup trop lourde pour un produit de première nécessité pour tous les citoyens habitants hors des grandes métropoles. La fiscalité actuelle différenciée pour chaque carburant est une discrimination face à l'impôt. En 1973, c'était la fin annoncée des réserves de pétrole : début de l'augmentation des taxes et des annonces alarmistes sur l'état des réserves... On peut vérifier la pertinence de ces propos un demi-siècle après... Aujourd'hui, c'est l'urgence climatique et les mêmes propos alarmistes qui justifient les taxes.

SYNTHÈSE | LES CARBURANTS

L'AVIS DES AUTOMOBILISTES

Le prix des carburants, et plus particulièrement la politique fiscale pesant sur la vente de carburants aux usagers de la route, est l'élément déclencheur de la crise politique et sociale que traverse le pays depuis l'automne 2018. Le gel de la hausse des taxes décidé par le Président de la République pour l'année 2019 a été considéré par les automobilistes comme un premier pas en faveur de l'amélioration de leur pouvoir d'achat, mais ne peut seul satisfaire les revendications des Français.

Les automobilistes reprochent massivement à l'État français de les avoir incités, pendant plusieurs décennies et à grand renfort d'avantages fiscaux, à acquérir un véhicule diesel et de les pénaliser aujourd'hui en gonflant le prix du litre de carburant au moyen de multiples taxes (TICPE, « taxe carbone », TVA).

LA SOLUTION DES AUTOMOBILISTES

Les carburants routiers sont des produits de première nécessité pour de très nombreux Français qui ne disposent pas de moyen de transport alternatif à l'automobile pour réaliser leurs trajets du quotidien (aller travailler, déposer les enfants à l'école, faire leurs courses...). Le gel du montant des taxes décrété en novembre 2018 pour l'année 2019 a légèrement apaisé les esprits, mais les Français ne sont pas dupes : la TICPE et la « taxe carbone » restent démesurément élevées et pèsent injustement sur le budget des usagers de la route. Une simple augmentation du prix du baril de pétrole – comme on en constate régulièrement – suffirait à remettre le feu aux poudres...

Les automobilistes estiment que les taxes pesant sur l'essence et le gazole devraient être sensiblement allégées, notamment en réduisant le taux de la TICPE et en ne faisant peser la TVA que sur le prix du produit hors taxe.

THÈME N°5

LES SANCTIONS

Des sanctions disproportionnées pour les petites infractions non-accidentogènes.



10,7% des contributions

4034
contributions

PHILIPPE D. (94)

Le retrait systématique de point(s) pour les petits dépassements de vitesse est contre-productif. L'amende suffirait pour dissuader et éduquer. Le retrait de point pour souvent 2 ou 3 km/h ne fait qu'exacerber la haine des radars automatiques. Il faut une progressivité de la sanction pour les petits dépassements : amende seule, puis retrait de point(s) quand il est manifeste que ce n'est pas de l'inadvertance, car surveiller constamment le compteur est également dangereux.

RAYMOND B. (57)

Le processus de contestation est établi de façon à « passer à la caisse » par une consignation forfaitaire. Or, c'est restreindre le droit à la défense, car si l'on paye dans un délai très court, la sanction est minorée ! Preuve qu'il s'agit bien d'un système où le plaignant est invité à payer plutôt qu'à se défendre. Il faut revoir le système de défense des usagers de la route en leur facilitant les moyens de se défendre, en commençant par supprimer la consignation. Si l'objectif est de rendre la justice et non de favoriser la rentrée de fonds, alors cette mesure est essentielle.

DANIEL G. (44)

Il coule de source que, dans l'hypothèse où les voitures banalisées équipées de radars se multiplieraient sur nos routes, les points du permis seraient irrémédiablement mis en péril à très brève échéance. Il faut donc permettre la restitution des points perdus à l'unité systématiquement au bout de 6 mois, même en cas de nouvelle infraction modeste. Il est inadmissible de devoir attendre deux, voire trois ans pour récupérer 1 point perdu pour une poignée de kilomètres/heure au-dessus de la norme.

RENÉ M. (34)

Sous prétexte de sécurité routière, les gouvernements successifs ont trouvé un moyen facile de faire rentrer de l'argent dans les caisses de l'État. Mais à sanctionner automatiquement et sans discernement, la « sécurité routière » crée de nouveaux délinquants qui roulent sans permis et donc sans assurance. Le remède n'est-il pas pire que le mal ? Cessons d'enlever des points pour les petits excès de vitesse. Par contre, sanctionnons plus souvent les mauvais comportements (téléphone au volant, dépassements dangereux, conduite en état d'ivresse ou sous l'emprise de la drogue...).

SYNTHÈSE | LES SANCTIONS

L'AVIS DES AUTOMOBILISTES

Au fil des années, les sanctions administratives prises à l'encontre des contrevenants au Code de la route n'ont cessé de s'alourdir, en même temps que les outils utilisés pour traquer les infractions routières se sont développés, perfectionnés et multipliés.

Si les automobilistes ne trouvent rien à redire (et sont même parfois favorables) à l'aggravation des peines sanctionnant les comportements véritablement dangereux (conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants, téléphone au volant, grand excès de vitesse, conduite sans permis ou sans assurance...), ils sont en revanche très amers face à la sévérité disproportionnée avec laquelle sont réprimées certaines infractions mineures.

C'est essentiellement la « double peine » que constituent l'amende et le retrait de point pour les petits excès de vitesse (ceux commis hors agglomération et inférieurs à 10km/h) qui est la moins acceptée et fait l'objet des critiques les plus virulentes.

Les démarches administratives encadrant la contestation des avis de contravention sont aussi jugées inadaptées (car trop complexes) et ne permettant pas à l'usager soupçonné d'infraction de se défendre efficacement.

LA SOLUTION DES AUTOMOBILISTES

Les Français demandent unanimement un assouplissement des sanctions relatives aux petits excès de vitesse, qu'ils considèrent non accidentogènes. Ils souhaitent majoritairement l'abandon du retrait de point et la mise en place d'un système permettant le « sursis » lorsque l'auteur d'une infraction peu grave ne commet pas d'autre infraction dans un certain laps de temps.

L'abandon de l'obligation de verser une consignation dans le cadre d'une demande de contestation fait également partie des revendications des automobilistes.

THÈME N°6

LES AUTOROUTES

Le réseau routier le plus sécurisé rendu inaccessible par une politique tarifaire immodérée.



10,6% des contributions

3 993
contributions

BENOIT D. (45)

Les autoroutes ont été financées par nos impôts et tous les péages que nous distribuons depuis qu'elles existent. Les concessionnaires ont supprimé tous les personnels des péages et diminué le personnel dans son ensemble, économisant ainsi plusieurs millions sans pour autant en faire profiter leurs clients. Aujourd'hui, le budget autoroute dépasse le budget carburant, ce qui est inadmissible.

FABIENNE T. (69)

Sur autoroute, il devient de plus en plus difficile de savoir à quelle vitesse il faut rouler. C'est le yoyo permanent : on passe, sans raison apparente, du 130 à 110 ou 90, puis on remonte à 110... Dès qu'il y a une petite pente de 4% ou une courbe, on nous met du 110 alors que les technologies équipant les voitures leur donnent toute stabilité pour tenir la route (on ne roule plus en Dauphiné!). Il semble que des décisions arbitraires président à ces limitations et on ne peut ni les comprendre ni les suivre : elles ne font plus sens. Il suffirait de donner 3 ou 4 règles simples qui permettent aux automobilistes de comprendre la situation, de l'anticiper, et donc de pouvoir toujours rester en accord avec leur conduite et la route qu'ils utilisent.

FRANCIS M. (79)

Pour les avoir fréquentées au cours de ma carrière, je peux dire que ces sociétés vivent très bien, elles bénéficient de ce que l'on peut appeler une rente. Certes, nos autoroutes sont bien entretenues, mais à quel prix pour l'automobiliste ! Il faut arrêter de jouer avec l'argent des Français. Le temps est venu de renverser la table en imposant à ces sociétés des contrats raisonnables, qui visent à ce que le plus grand nombre de Français puisse utiliser les autoroutes, puisque ce sont des routes bien sécurisées. C'est ce qu'il faut faire si l'on veut vraiment réduire le nombre de morts sur nos routes. Si l'État ne parvient pas à renégocier des contrats raisonnables, il faut prévoir une renationalisation avec un système de gestion performant.

FRANCIS R. (50)

Elles sont réputées plus sûres que les routes. Pourquoi déléguer leur exploitation aux sociétés privées qui ont déjà bénéficié de marchés d'État ? Leur gratuité permettrait de sauver beaucoup plus de vies que la mesure des 80 km/h... La gestion des autoroutes doit être reprise sous tutelle totale du ministère des Transports et leur accès gratuit, car les automobilistes sont suffisamment mis à contribution.

SYNTHÈSE | LES AUTOROUTES

L'AVIS DES AUTOMOBILISTES

En plus d'être le réseau routier le plus sécuritaire, les autoroutes permettent à leurs usagers de gagner un temps considérable sur leurs trajets, aussi bien professionnels que privés.

La privatisation de ce réseau en 2006 a eu pour conséquences de renchérir considérablement le prix des trajets autoroutiers pour les Français et de les rendre largement inaccessibles aux usagers les plus modestes, restreignant ainsi injustement leur accès à la mobilité et augmentant leur exposition au risque d'accident.

Cette situation est d'autant plus mal vécue par les automobilistes français que le prix des péages d'autoroute ne cesse d'augmenter d'année en année depuis la privatisation et alors que la Cour des Comptes a dénoncé dès 2008 des incohérences dans les contrats négociés entre l'État et les SCA au moment de la cession, et une gestion des autoroutes devenue trop favorable aux sociétés privées, au détriment des usagers.

LA SOLUTION DES AUTOMOBILISTES

Pour les automobilistes, il est donc temps que le Gouvernement prenne ses responsabilités et prenne enfin en compte l'intérêt des usagers pour renégocier les contrats de privatisation. Les Français ont trop payé et exigent maintenant que cet argent leur soit rendu, sous forme de baisse sensible des tarifs de péage. Des modalités plus avantageuses pour les usagers – en particulier en termes de politique tarifaire – pourraient être obtenues en résiliant par anticipation les anciens contrats passés avec les sociétés concessionnaires.

THÈME N°7

LES RESTRICTIONS DE CIRCULATION

Une mesure discriminatoire aux effets pervers pour l'attractivité et l'économie des centres-villes.



8,9% des contributions



JEAN-PIERRE F. (77)

Une ville est vivante quand les habitants peuvent s'y déplacer, recevoir leur famille, avoir des magasins approvisionnés... Plutôt que des restrictions de circulation, il faut un soutien efficace à l'écologie avec des mesures se situant davantage : 1) dans la fluidité du trafic (élargissement des voies de circulation et conception pertinente de l'organisation de la circulation), donc l'inverse de ce qui a été fait dans la capitale et les grandes villes de province où les mesures prises ont aggravé la pollution. 2) Dans le développement des transports en commun (en quantité, en plages horaires étendues et assurées, dans la couverture du territoire et des zones urbaines, dans la qualité des conditions de transport en termes de sécurité et de confort).

FRANCIS R. (85)

Encore une fois, on tape sur les automobilistes sans vergogne. Comme si ceux qui roulent dans de vieux diesels pour se rendre en centre-ville le faisaient avec plaisir. Comme s'ils avaient le choix. Que nos gouvernants se mettent dans la peau des citoyens pendant un mois et fassent les mêmes trajets. On verrait s'ils n'opteraient pas pour leur voiture avant la fin du mois...

PAULO L. (75)

Les vignettes Crit'Air qui interdisent aux vieux véhicules de circuler dans le périmètre de l'A86 pour l'Île-de-France concernent plus de 800 000 autos et je ne sais pas combien de motos et camions. Ces vignettes sont la stigmatisation des pauvres, car les aides de l'État ne permettront pas pour la plupart des gens d'avoir une voiture neuve, car il faut rajouter au bout de l'argent. De plus, on veut à tout prix nous envoyer vers des transports en commun inefficaces dans bons nombres d'endroits et qui sont sales, pas ponctuels et plus pollués que l'air extérieur (6 fois plus de pollution aux particules fines dans le métro parisien par rapport à l'air extérieur); c'est peut-être dans le métro que les gens se rendent malades...

JEAN-CHRISTOPHE C. (93)

Les ZCR, ZBE, ZFE, etc. sont inefficaces, socialement injustes parce qu'elles frappent d'abord les plus pauvres, et écologiquement aberrantes, vu qu'elles conduisent à mettre au rebut des véhicules encore parfaitement utilisables, et donc à en produire inutilement de nouveaux. Fin de la vignette Crit'Air. La liberté de circulation est un droit fondamental.

SYNTHÈSE | LES RESTRICTIONS DE CIRCULATION

L'AVIS DES AUTOMOBILISTES

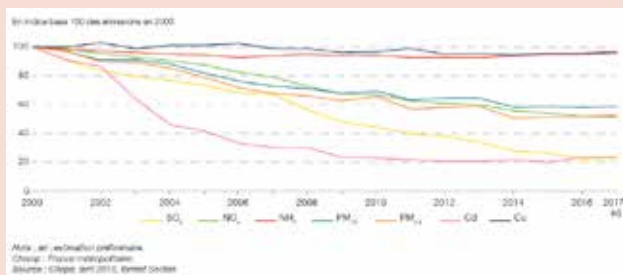
La vignette Crit'Air et les interdictions de circulation qu'elles imposent à certaines catégories de véhicules en fonction de leur âge sont perçues comme injustes et discriminatoires par la majorité des automobilistes. D'un côté, elles empêchent en effet l'accès aux centres-villes aux ménages qui n'ont pas les moyens d'acquérir un véhicule récent et peu polluant ou bien les contraignent à se séparer de leur ancien véhicule en subissant une forte décote. De l'autre, elles mettent à mal l'attractivité des commerces de proximité au profit des grandes surfaces périphériques et renforcent ainsi la désertification des centres-villes.

En outre, les Français insistent d'une part sur le fait que la qualité de l'air en France ne cesse de s'améliorer depuis une vingtaine d'année et, d'autre part, sur la moindre pollution produite par les voitures particulières comparée à d'autres sources telles que l'agriculture, l'industrie ou encore le chauffage résidentiel.

LA SOLUTION DES AUTOMOBILISTES

Les restrictions ne sont pas la solution pour réduire la pollution automobile en ville. Si les automobilistes utilisent principalement leur véhicule individuel pour réaliser leurs trajets quotidiens, c'est qu'ils ne disposent pas de moyen alternatif efficace et adapté à leurs besoins de mobilité. S'ils conservent encore leur véhicule âgé de 15, 20 ou 25 ans, c'est parce qu'ils n'ont pas les moyens financiers de le remplacer par un plus récent.

Les villes n'ont pas vocation à s'adapter à un nombre toujours croissant de véhicules. Apaiser la circulation routière dans les agglomérations impose d'améliorer prioritairement la fluidité du trafic tout en préservant le droit à la mobilité de chacun ; les embouteillages sont en effet la situation la plus pénalisante en termes d'émissions polluantes. Il convient également, préalablement à toute mesure contraignante visant à limiter l'usage de la voiture individuelle, de proposer des alternatives crédibles : les transports en commun sont encore bien souvent inefficaces et trop peu sécurisés pour être réellement attractifs.



Évolution des émissions de quelques polluants. Graphique extrait du Bilan de la qualité de l'air extérieur en France en 2017, publié par le CGDD en octobre 2018.

THÈME N°8

LA PRIME À LA CONVERSION

Un premier pas pour aider les automobilistes, mais des critères d'accès trop restrictifs.



5,5% des contributions

2067
contributions

JEAN-PHILIPPE C. (92)

Économiquement et techniquement, il est totalement illusoire que toute la population passe à la voiture électrique: autonomie ridicule, infrastructures de recharge inexistantes, prix des véhicules prohibitif, incertitude sur la durée de vie des batteries et le prix de leur remplacement, incertitude sur la valeur de revente d'un véhicule électrique dont les batteries sont âgées...

CÉDRIC P. (83)

La prime est trop restrictive! J'ai deux voitures essence: une de 1997 et l'autre de 2003, et j'ai la chance de payer des impôts sur le revenu. Je n'ai donc accès à aucune prime! Et quand bien même j'y aurais accès, la prime ne me permettrait pas pour autant d'acheter une voiture adaptée à mes besoins. En résumé, soit vous êtes riche et vous vous moquez de la prime, soit vous êtes pauvre et vous n'avez de toute façon pas les moyens de payer le complément, soit vous êtes entre deux et vous n'y avez pas droit... Alors qui en bénéficie de cette prime???

MAXIME B. (29)

La voiture électrique pollue autant, voire plus sur le long terme, qu'une voiture essence ou diesel. L'État veut sans doute faire tourner les usines en invitant le citoyen à remplacer son véhicule qui roule encore très bien! C'est du gaspillage et des combines entre industriels.

MICHEL V. (37)

La personne avec une voiture « polluante » n'a déjà pas les moyens d'en acheter une neuve. La prime, c'est bien, mais même avec 2 000 € pour certaines catégories de voiture, il reste quand même 8 000 € à déboursier pour une voiture moyenne (et je ne parle pas des véhicules électriques aux prix astronomiques). Et au sujet des voitures électriques, qu'est ce qui nous assure que, dans quelques années, on ne nous dira pas que pour produire l'électricité de ces voitures, on ne pollue pas la planète comme pour les diesels ?

SYNTHÈSE | LA PRIME À LA CONVERSION

L'AVIS DES AUTOMOBILISTES

La prime à la conversion 2019 est une autre réponse apportée par l'État à la forte demande de pouvoir d'achat et de mobilité des Français. Elle prétend mieux prendre en compte les contraintes financières des automobilistes qui envisagent de troquer leur ancien véhicule polluant contre un plus récent et plus vertueux, dans le but d'accélérer l'assainissement du parc automobile français.

Si l'accès à la prime à la conversion est en effet élargi avec l'entrée en vigueur de la « version 2019 » du dispositif, dans les faits, nombreux sont les Français encore exclus de l'offre. Les propriétaires de véhicules à motorisation essence de moins de 22 ans ne peuvent pas prétendre au coup de pouce du ministère de la Transition écologique et solidaire, tandis que les ménages imposables (dès la première tranche) ne peuvent bénéficier que d'une prime divisée par 2 par rapport aux foyers non imposables. Le montant maximal de la prime n'est quant à lui accessible qu'aux très gros rouleurs (60 km par jour sur des trajets domicile-travail ou plus de 12 000 km annuels avec le véhicule personnel dans le cadre des déplacements professionnels) ou aux ménages les plus fragiles économiquement (disposant d'un revenu fiscal de référence annuel inférieur à 6 300 € par personne).

Dans de telles conditions, très peu de Français pourront finalement bénéficier de cette aide de l'État, ce qu'ils regrettent sincèrement puisque le dispositif est malgré tout considéré comme un moyen efficace à la fois pour réduire les nuisances des véhicules thermiques sur l'environnement et l'impact de la consommation de carburants sur le budget global des foyers.

LA SOLUTION DES AUTOMOBILISTES

Les automobilistes demandent donc que le dispositif de prime à la conversion soit révisé pour permettre à davantage de foyers d'en profiter. Il s'agirait en particulier de la rendre accessible en contrepartie de la mise au rebut de véhicules essence plus récents (par exemple antérieurs à 2001 – comme les véhicules diesel – au lieu d'antérieurs à 1997 actuellement), car des critères trop restrictifs excluent les classes moyennes et contribuent au sentiment d'inégalité et d'injustice.

THÈME N°9

AUTRES



5,1% des contributions

1921
contributions

Le contrôle technique



11,9% des « autres » contributions

227
contributions

BERNARD M. (21)

Le renforcement du contrôle technique est une aberration : on nous a incités à acheter des véhicules diesel, aujourd'hui on nous empêche de les utiliser alors qu'on n'a pas les moyens d'en racheter un, même avec les aides. De même pour les voitures à essence.

MARTINE B. (06)

Alléger les obligations de réparations mineures qui ne concernent pas la sécurité lors du contrôle technique et qui forcent les personnes modestes à se séparer du véhicule sans avoir les moyens de le remplacer.

MARC D. (59)

Le contrôle technique, c'est pour la sécurité, pas la pollution ! Le propriétaire du véhicule n'a pas les moyens de réparer.

L'AVIS DES AUTOMOBILISTES

Depuis 1992, le contrôle technique périodique est une contrainte légale pour tous les propriétaires d'un véhicule de plus de 4 ans. S'il était jusqu'alors plutôt bien accepté par les automobilistes eu égard à son intérêt dans la prévention des accidents de la route, les récentes évolutions réglementaires – en particulier celles liées au développement du « volet pollution » – ont provoqué le renchérissement de la procédure (+ 15 à 20 % en moyenne) et l'incompréhension des usagers.

Ceux-ci s'élèvent aujourd'hui contre la disposition qui prévoit d'interdire à la circulation un véhicule pour lequel des émissions polluantes supérieures aux seuils admis auraient été mesurées, et ce, quel que soit son âge et même s'il ne représente aucune défaillance mettant en cause sa sécurité.

Dos d'âne hors normes



10,6% des « autres » contributions



FLORIAN L. (51)

Les ralentisseurs deviennent insupportables. Mal de dos pour les personnes roulant beaucoup, consommation en hausse, usure prématurée de nos véhicules et donc augmentation de nos déchets et de la consommation de ressources sont autant de points négatifs.

JÉRÉMIE T. (31)

Les dos d'âne non conformes sont en très forte concentration et recrudescence un peu partout sur les réseaux secondaires et citadins, dont à certains endroits complètement injustifiés. Pour ceux-là, une vitesse de 30 km/h est même impossible à tenir, au risque de détériorer fortement suspensions et pneus par des passages répétés.

ROMAIN C. (62)

Je constate une augmentation dans certaines communes du nombre d'aménagements destinés à réduire la vitesse des automobilistes (jardinières sur la chaussée pour faire un rétrécissement, dos d'âne surdimensionnés, cédez-le-passage à tout-va pour donner la priorité à 4 riverains vivant dans une impasse...). Ces dispositions sont dangereuses, car la plupart des gens grillent la priorité ou tentent de dépasser un cycliste malgré les aménagements.

L'AVIS DES AUTOMOBILISTES

Les usagers de la route s'accordent à dire que le partage de l'espace routier est un enjeu majeur de mobilité et de sécurité routière dans la ville d'aujourd'hui, et les « zones de rencontre » ou les « zones 30 » participent à favoriser une circulation apaisée et sécurisée pour tous.

Cependant, ils constatent trop souvent que les aménagements de voirie destinés à faire respecter les limitations de vitesse abaissées dans ces zones (dos d'âne, chicanes, coussins berlinois -aussi appelés « gendarmes couchés » -, etc.) sont trop souvent réalisés sans souci de la réglementation et des normes en vigueur, pourtant garantes de la sécurité des usagers qui empruntent les axes équipés.

Les ralentisseurs et autres dos d'âne trop étroits, trop saillants, faits de matériaux non adaptés ou implantés dans des endroits impropres constituent en effet un danger supplémentaire sur la route, au lieu de réduire les risques liés à la vitesse de circulation des véhicules. Ils peuvent aussi occasionner des nuisances (sonores et émissions polluantes accrues) pour les riverains.

Le malus écologique



3,5% des « autres » contributions



XAVIER M. (78)

Suite à la dernière réglementation WLTP très contraignante, l'offre de véhicules familiaux abordables à 7 vraies places se réduit, les véhicules NEDC ne passant plus la nouvelle norme. L'alternative devient l'usage de 2 véhicules 5 places ! Arrêtons le dogmatisme écologique qui conduit à étouffer financièrement les familles et à des aberrations. Les familles nombreuses ont une empreinte écologique par tête plus faible que les personnes sans enfants. Il faut les aider, pas les sanctionner.

BRUNO R. (13)

Le système de « malus automobile » surtaxe les véhicules à essence et nuit au pouvoir d'achat en augmentant le prix des voitures (jusqu'à 10 000 euros). Il s'agit d'ailleurs d'une forme de protectionnisme déguisé (les voitures étrangères sont pénalisées, car elles sont davantage présentes sur le marché des grosses cylindrées). De plus, ce système facilite encore les achats de diesel, alors même que ces véhicules sont honnis, voire interdits. Où est la cohérence ?

YVES B. (86)

Les malus sur les véhicules atteignent des montants déraisonnables et disproportionnés, et réservent certains véhicules aux classes très aisées, ce qui est démocratiquement inacceptable.

L'AVIS DES AUTOMOBILISTES

Le « bonus/malus automobile » ambitionne de lutter contre les émissions individuelles de CO₂ des voitures particulières. Pour ce faire, le dispositif s'appuie sur le principe du « pollueur-payeur » : il récompense les acquéreurs de voitures neuves émettant le moins de CO₂ via une prime à l'achat (un « bonus ») et pénalise au contraire l'achat des modèles les plus émetteurs en instaurant une fiscalité plus lourde (un « malus »).

Or, si le principe était plutôt bien perçu à son origine par les automobilistes, le barème rendu plus sévère d'année en année participe aujourd'hui au rejet global du dispositif : depuis janvier 2019, le bonus (d'un montant maximum de 6 000 €) n'est plus accessible que pour l'achat d'un véhicule électrique et le malus, déclenché dès 117 g de CO₂ émis, peut atteindre le montant faramineux de 10 500 €.

Parallèlement, l'entrée en vigueur du nouveau protocole d'homologation des véhicules (dit WLTP) provoque un accroissement des émissions polluantes mesurées à l'échappement (la procédure mise en œuvre se rapproche des conditions réelles de conduite et affiche donc des valeurs plus proches de la réalité), et donc une augmentation mécanique de la fiscalité écologique calculée à partir de ces rejets polluants et participe finalement au renchérissement du prix du véhicule.

RÉALISÉ PAR



Siège social :
118 Bd Haussmann
75 008 Paris

Centre d'exploitation :
75 Bd Oyon
72 100 Le Mans