



CE QUI ATTEND LES AUTOMOBILISTES EN 2018

2018 annonce de nombreux changements pour les automobilistes. Décryptage et commentaires de l'Automobile Club Association sur l'essentiel des nouveautés connues en attendant les autres qui se profilent (loi d'orientation des mobilités, chantiers de la justice...).





Qui sommes-nous ?



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



1 000 000 D'ADHÉRENTS

nous confient déjà la protection
de leur mobilité et font partie de
la plus grande communauté
d'usagers de la route
de France !

Sommaire



02 *Qui sommes-nous ?*

Janvier 2018

- 04 ► Le stationnement payant “dépenalisé”
- 06 ► Taxes, la suite du délire fiscal
- 08 ► Les candidats au permis B évalués sur leurs notions de 1^{er} secours
- 09 ► Les amendes de composition pénale majorées en cas de défaut d’assurance
- 10 ► Un plan mobilité pour les entreprises
- 10 ► Aide pour l’achat d’un vélo à assistance électrique : des conditions beaucoup plus strictes

Mars 2018

- 11 ► L’eCall sur les nouveaux modèles de voitures particulières et d’utilitaires légers

Mai 2018

- 12 ► Un nouveau contrôle technique
- 13 ► Règlement européen sur la protection des données personnelles : les véhicules sont aussi concernés

14 **18 mesures pour lutter contre l’insécurité routière (CISR)**



Le stationnement payant “dépénalisé”

À partir du 1^{er} janvier 2018, les villes ont la maîtrise de leur politique de stationnement payant. C'est la Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014, reportée à plusieurs reprises, qui prend effet.

CE QUI CHANGE

Le forfait post-stationnement (FPS) remplace l'amende

L'automobiliste ne paie plus un droit de stationnement mais une redevance d'occupation du domaine public (redevance de stationnement). Si le stationnement est payant, l'automobiliste doit payer une redevance. S'il ne paie pas immédiatement ou pas suffisamment il doit s'acquitter d'un forfait post-stationnement (FPS). Le FPS remplace l'amende de 17 € qui est supprimée (d'où le terme dépénalisation) et qui venait sanctionner le défaut de paiement ou le paiement insuffisant.

Le FPS fixé par les villes

C'est le Conseil municipal (ou l'organe délibérant compétent) qui fixe le montant de la redevance de stationnement payée immédiatement et celui du FPS. Le montant du FPS ne peut pas être supérieur au montant de la redevance due pour la durée maximale de stationnement, prévue par le barème tarifaire de paiement immédiat en vigueur dans la zone. L'établissement des FPS peut être confié aux policiers municipaux, aux agents de surveillance de la voirie publique (AVSP) mais aussi à des agents salariés d'un prestataire ou d'un délégataire, qui doivent remplir des conditions de nationalité, de capacité, de moralité et prêter serment.

3 mois pour payer le FPS

En cas de non-paiement ou de paiement insuffisant du stationnement, l'agent assermenté établit le montant du FPS qui est notifié par un avis de paiement apposé sur le véhicule ou envoyé par voie postale ou électronique. Les villes peuvent décider d'apposer une notice d'information prévenant qu'un avis de paiement parviendra au titulaire du certificat d'immatriculation par courrier, mais cela n'est pas une obligation.

L'avis de paiement FPS doit être payé dans les 3 mois suivant la notification de l'avis de paiement. Les modalités de paiement sont notées sur l'avis.

Les villes peuvent décider d'appliquer **une minoration du FPS** en cas de paiement rapide. C'est un choix et non une obligation. Dans ce cas, l'usager est informé de la procédure à suivre pour bénéficier de ce montant minoré.

Une majoration de 50 € au moins

Si l'avis de paiement FPS n'est pas payé dans les 3 mois, l'ANTAI (Agence nationale de traitement automatisé des infractions) émet un avertissement (titre exécutoire) enjoignant de payer le FPS qui est majoré. **Cette majoration est égale à 20 % du montant du FPS dû et ne peut être inférieure à 50 €.** Elle s'ajoute au montant du FPS dû. Cette majoration peut être diminuée de 20 % en cas de paiement volontaire dans un délai de 1 mois.

Une contestation administrative

Les mentions portées sur l'avis de paiement du forfait de post-stationnement font foi jusqu'à preuve contraire. Cette preuve contraire doit être rapportée par l'usager. Il est possible de contester l'avis de paiement en introduisant **un recours administratif préalable obligatoire (RAPO) dans un délai d'1 mois suivant** la date de notification de l'avis de paiement du FPS. Le recours s'effectue auprès de l'entité mentionnée sur l'avis, par lettre recommandée avec AR ou éventuellement par voie électronique si cela est précisé. Le RAPO peut être introduit par le titulaire du certificat d'immatriculation, le locataire ou l'acquéreur du véhicule ou toute personne habilitée par ces derniers pour former le recours en leur nom et pour leur compte. Dans ce cas, un mandat doit être produit.

L'autorité compétente a 1 mois à partir de la date de réception du recours pour se prononcer. Son silence après 1 mois vaut rejet du recours. La décision de rejet implicite (par le silence) ou explicite du RAPO peut être contestée dans un délai d'1 mois en saisissant la Commission du contentieux du stationnement payant (CCSP) par courrier, voie électronique ou télécopie. La CCSP est une juridiction administrative basée à Limoges spécialement mise en place à l'occasion de la réforme du stationnement. La CCSP dispose d'un site dédié www.ccsp.fr

Pour saisir la CCSP, l'usager doit préalablement payer le montant du FPS.

La CCSP peut être saisie directement quand la contestation porte sur le titre exécutoire qui est émis quand l'avis de paiement n'est pas payé dans les 3 mois. Dans ce cas, le RAPO n'est pas exigé. Si la CCSP considère la contestation abusive elle peut prononcer une amende pouvant aller jusqu'à 2 000 € contre l'usager. Les décisions de la CCSP peuvent faire l'objet d'un recours en cassation devant le Conseil d'État dans un délai de 2 mois. Ce recours suppose alors d'être assisté d'un avocat.

À NOTER :

- **Les autres infractions au stationnement** (gênant, très gênant, abusif, dangereux, interdit, dépassement de la durée limitée du stationnement réglementé “zones bleues”...) **ne sont pas concernées par la réforme. Ces infractions restent pénales** et donneront toujours lieu à un avis de contravention qui peut être payé ou contesté dans un délai de 45 jours.
- À partir du 1^{er} janvier 2018, le montant des amendes augmente et passe de **17 € à 35 €** pour certaines infractions aux règles de stationnement (**sens du stationnement, stationnement alterné, zone bleue, stationnement empiétant sur passage piéton...**).





Le commentaire de l'Automobile Club Association

- Les villes ne doivent pas faire du stationnement payant une variable d'ajustement budgétaire et cela à plusieurs niveaux :
 - sur le tarif de l'heure de stationnement en voirie et sur le forfait post-stationnement appliqué ;
 - sur le tarif du stationnement dans les parkings en ouvrage vers lesquels les villes espèrent reporter les automobilistes.
- Le prix du stationnement doit être fixé à un coût raisonnable, non discriminant et tenant compte de situations particulières (handicap, résidents...). La mobilité doit être accessible à tous.
- Les villes doivent massivement informer et sensibiliser les usagers aux changements liés à la décentralisation et notamment aux tarifs des forfaits post-stationnement qui varient fortement selon les villes et les différentes zones d'une même commune.
- Il est regrettable que l'usager doive s'honorer du forfait post-stationnement pour saisir la Commission du contentieux du stationnement payant. Il faut espérer que cette disposition ne dissuade pas les usagers d'un recours auquel ils doivent pouvoir facilement accéder.
- Les villes peuvent aussi penser un stationnement qui ne soit pas forcément payant et qui assurera tout autant la rotation des véhicules, préoccupation légitime des villes. Il est rappelé que :
 - dans le cadre de la décentralisation du stationnement, les villes peuvent prévoir une tranche gratuite pour une durée déterminée. Il est à espérer que les villes recourent à cette possibilité ;
 - les villes peuvent continuer à mettre en place des zones bleues (non concernées par la décentralisation) qui permettent aux automobilistes un stationnement totalement gratuit pendant une durée limitée par les villes généralement fixée à 1 heure ou 1 heure et demie.
- Les villes doivent garantir un haut niveau de disponibilité des appareils horodateurs qui doivent être en état de fonctionnement et développer des dispositifs fiables et variés de paiement : espèces, CB, SMS, applications de paiement à distance...
- Les villes doivent assurer une offre de stationnement adaptée aux besoins (en voirie et en ouvrage). C'est un levier d'attractivité économique et touristique. La voiture doit avoir une "juste place" en ville aussi.
- Les villes ne doivent pas faire de la réforme du stationnement un outil de politique "anti-voiture". Les politiques de "report modal" systématiquement hostiles à la mobilité automobile ont déjà montré leurs limites. Le vrai défi est de créer des solutions de mobilité qui offrent aux personnes un choix, de la flexibilité et une interconnectivité entre les différents modes selon le concept de "smart city".





Taxes, la suite du délire fiscal

À partir du 1^{er} janvier 2018, avec la Loi de Finances pour 2018 publiée le 31 décembre 2017, les réjouissances fiscales se poursuivent. Il faut compter avec :

Une nouvelle hausse des taxes sur l'essence et le diesel

La réduction de l'écart de taxes entre l'essence et le diesel initiée en 2015 se poursuit, tout comme l'augmentation de la fiscalité : + 3,9c€/l sur l'essence et + 7,6c€/l sur le gazole.

Un durcissement du malus appliqué aux véhicules neufs

(article 1011 bis Code général des impôts)

Le malus automobile, cette taxe additionnelle due lors du premier certificat d'immatriculation d'une voiture neuve en France se durcit une nouvelle fois. Le malus 2018 se déclenche dès 120 g CO₂/km contre 127 g CO₂/km en 2017.

Exemples :

- La FIAT PUNTO essence 1.2 69 ch émettant 126 g CO₂/km passe de 0 à 140 € de malus en 2018.
- La CITROËN C4 PICASSO THP essence 165 ch, la NISSAN JUKE essence 1.2 6 CV ou encore la RENAULT KADJAR Energy TCe 130 ch qui émettent 130 g CO₂/km voient leur malus passer de 73 € en 2017 à 300 € en 2018.

Le plafond du malus grimpe à 10 500 € (185 g CO₂/km et plus) contre 10 000 € en 2017.

Le durcissement de la taxe additionnelle sur l'immatriculation des véhicules d'occasion (article 1010 bis Code Général des impôts)

Cette taxe supplémentaire sur l'immatriculation des véhicules d'occasion (mis en circulation à partir du 1^{er} juin 2004) existait déjà mais évoluait. La taxe est désormais assise uniquement sur la puissance administrative du véhicule (et non plus sur l'émission en grammes de CO₂/km selon les véhicules).

Son montant reste de 100 € pour une puissance fiscale comprise entre 10 et 11 CV, mais passe à 300 € pour la tranche entre 12 et 14 CV (au lieu de 100 €) et à 1 000 € à partir de 15 CV (au lieu de 300 €).

La taxe n'est pas due sur les certificats d'immatriculation W ou WW ou encore dans les cas de duplicata, de modifications d'état civil ou d'usage ou encore des caractéristiques techniques du véhicule, de changement de dénomination ; là rien ne change.

Par contre, de nouvelles exonérations de la taxe sont créées pour les situations de handicap comme pour le malus des véhicules neufs (véhicule immatriculé dans le genre "Véhicule automoteur spécialisé" ou voiture particulière carrosserie "Handicap", véhicule acquis par titulaire de la carte "mobilité inclusion" avec mention "invalidité" ou par une personne dont au moins un enfant mineur ou à charge, et du même foyer fiscal, est titulaire de la carte - exonération sur 1 seul véhicule/bénéficiaire).

La taxe est réduite d'un dixième par année entamée depuis la date de la première immatriculation.

L'arrivée d'une nouvelle taxe additionnelle sur l'immatriculation des véhicules de tourisme neufs ou d'occasion de 36 CV et plus (article 936 A Code général des impôts)

Cette nouvelle taxe qui s'ajoute à la taxe sur les certificats d'immatriculation s'applique aux véhicules de tourisme très puissants de 36 CV neufs ou d'occasion.

Le montant de la taxe est de 500 € par cheval-vapeur (CV) à partir du 36^e CV.

Exemple : une taxe de 500 € sera appliquée à un véhicule de 36 CV et de 1 000 € si le véhicule compte 37 CV.

La taxe est plafonnée à 8 000 €.

Elle s'applique aux véhicules achetés à partir du 1^{er} janvier 2018. Les véhicules de collection ne sont pas concernés. L'exonération s'applique aux véhicules de collection comme définis par l'article R. 311-1 du Code de la route : construits ou immatriculés pour la première fois il y a au moins 30 ans ; plus produits ; préservés sur le plan historique et maintenus dans leur état d'origine.

"Bonus" et "prime à la conversion" : de bonnes nouvelles... mais pas que !

Côté "bonus" et "prime à la conversion", cela évolue aussi avec de bonnes... et de moins bonnes nouvelles.

Concernant le bonus :

Il est supprimé pour les véhicules hybrides rechargeables.

Il est toujours fixé à 6 000 € maximum mais ne concerne plus que les voitures et camionnettes qui émettent 20 g CO₂/km ou moins (ce qui correspond à des véhicules 100 % électriques).

Pour les 2 ou 3 roues et les quadricycles à moteur électriques (n'utilisant pas de batterie au plomb), il est abaissé à 100 € maximum (au lieu de 200 € maximum en 2017) pour les moteurs de puissance inférieure à 3 kW et à 900 € maximum (au lieu de 1 000 € maximum en 2017) pour les moteurs de puissance supérieure ou égale à 3 kW.

Concernant la prime à la conversion :

Son montant maximum diminue passant de 4 000 € à 2 500 € en cas d'achat d'un véhicule électrique neuf.

Par contre, devient éligible à la prime, l'achat des 2 et 3 roues et des quadricycles à moteur électriques neufs, qui n'utilisent pas de batterie au plomb et avec une puissance moteur supérieure ou égale à 3 kW. Les nouvelles règles de la prime concernent davantage de véhicules et de ménages.

Voir le détail des conditions et/ou faire test pour savoir si l'on est éligible à la prime : www.primealaconversion.gouv.fr

Les véhicules commandés avant le 1^{er} janvier 2018 et facturés avant le 1^{er} avril 2018 bénéficient des aides selon le barème 2017 s'il est plus avantageux.





Le commentaire de l'Automobile Club Association

- L'automobiliste est un contribuable très généreux et le consommateur le plus taxé.
- Un quart du budget automobile est consacré annuellement au paiement des taxes.
- En 2016, l'ensemble des taxes acquittées par les usagers de la route a atteint 65 milliards d'euros, dont 35 milliards rien que pour les taxes sur les carburants.
 - Pour 60 € de gazole payés à la pompe, l'automobiliste avait 20 € de carburant et 40 € de taxes.
 - Dans un plein de 50 € de SP95, il y avait 34 € de taxes.

► Cette pression qui se poursuit en 2018 est un non-sens économique et social. Les taxes sur le carburant ont toujours évolué dans le sens de l'augmentation. Mais ces deux dernières années sont particulièrement sévères pour l'automobiliste. En deux ans, entre début janvier 2016 et début janvier 2018, on constate que :

- l'inflation (indice INSEE des prix à la consommation de l'ensemble des produits et des services) a augmenté de + 1.3 %.
- le SMIC mensuel a augmenté de + 2.2 %.
- les taxes sur le litre de Super SP95 ont augmenté de + 9.1 % (7 fois l'inflation).
- les taxes sur le litre de gazole ont augmenté de + 22.2 % (17 fois l'inflation).

Ces excès d'imposition, qui ont peu ou pas d'effet sur la consommation globale de carburants en France, alourdissent les dépenses de mobilité de l'ensemble des automobilistes. Les personnes rémunérées au SMIC, quand elles sont motorisées, sont très généralement équipées de véhicules diesel d'occasion, avec de faibles disponibilités pour leurs dépenses de déplacement. En deux ans, les taxes qu'elles ont dû verser au titre du carburant ont augmenté (+22.2 %) dix fois plus vite que leur salaire (+2.2 %), alors qu'il s'agit en majorité de dépenses contraintes.

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

Sauf que pour franchir le pas, il doit savoir où il s'engage, sur les plans de l'usage, du budget et de la fiscalité.

À présent incité à acheter hybride ou électrique, il ne faudrait pas que par un nouveau revirement, cette motorisation soit, à son tour, soumise à de nouvelles taxes. Après tout, le terrain est préparé, rappelons que la TICPE (taxe intérieure sur les produits pétroliers) est devenue TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques)...

- L'Automobile Club Association préconise :

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



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

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



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

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



Les candidats au permis B évalués sur leurs notions de 1^{er} secours

À partir du 1^{er} janvier 2018, les candidats au permis B et B1 sont aussi évalués sur leur connaissance des notions élémentaires de 1^{er} secours. Cette évaluation intervient pendant l'épreuve pratique du permis et plus précisément pendant la partie "vérifications techniques" qui se déroule à l'arrêt.

En répondant correctement à une question sur ce sujet, le candidat récupère 1 point sur les 20 points minimum nécessaires.

Le temps de l'épreuve pratique reste la même, à savoir 32 minutes.



Le commentaire de l'Automobile Club Association

► Renforcer les connaissances et la sensibilisation aux gestes qui sauvent est impératif. De nombreuses victimes d'accidents de la route décèdent quelques minutes après l'accident et avant l'arrivée des secours. Si tout le monde savait pratiquer efficacement les premiers secours pendant ces instants cruciaux, de nombreuses vies pourraient être épargnées.

► La mesure entrée en vigueur en janvier 2018 consiste à répondre à une question permettant d'évaluer les notions élémentaires en matière de premiers secours. Il s'agit là d'une première approche qui a le mérite d'exister mais qui s'avère cependant être théorique.

► Faire d'une vraie formation pratique aux gestes qui sauvent une épreuve à part entière du permis de conduire permettrait d'aller plus loin sur le sujet. Dans certains pays, comme en Autriche ou en Allemagne, une formation aux premiers secours est obligatoire lors du passage du permis de conduire.

► En 2013 déjà, l'ACA et les Automobile et Touring Clubs européens en partenariat avec la Croix Rouge ont publié une enquête sur les connaissances en premiers secours des automobilistes européens, dans le cadre du programme Eurotest. Cette étude européenne a notamment permis de constater le manque de connaissance alarmant en matière de premiers secours et a établi la nécessité de former les usagers pour renforcer leur capacité à intervenir, notamment à l'occasion d'un accident de la route. Par exemple, 65.9 % des automobilistes français interrogés pensent avoir suffisamment confiance en eux pour pratiquer les gestes de premiers secours en cas d'accident, mais pourtant 77.9 % ne connaissent pas la conduite à tenir en arrivant sur les lieux de l'accident.

► Une véritable formation des automobilistes régulièrement mise à jour dans le cadre d'un continuum éducatif, couplée aux nouvelles technologies des véhicules comme l'eCall qui équipera les nouveaux modèles de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers à partir du 31 mars 2018 devront permettre de sauver davantage de vies encore.



EUROTEST
Connaissances en premiers secours des automobilistes européens
Consultable sur : www.ac-a.fr/eurotest



ÉPREUVE PRATIQUE PERMIS B ET B1 :
Les candidats bientôt évalués sur leurs notions de 1^{er} secours
Consultable sur : www.ac-a.fr/evaluation-1ersecours



ÉPREUVE PRATIQUE PERMIS B ET B1 :
la liste des questions "1^{er} secours" dévoilée
Consultable sur : www.ac-a.fr/1ersecours





Les amendes de composition pénale majorées en cas de défaut d'assurance

À partir du 1^{er} janvier 2018, la majoration de 50 % des amendes prononcées pour défaut d'assurance au profit du Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires de dommages (FGAO) est aussi applicable aux amendes de composition pénale. C'est la mise en pratique des mesures instaurées par la Loi de modernisation de la justice du 21^e siècle du 16 novembre 2016.



Le commentaire de l'Automobile Club Association

► L'extension de la majoration des amendes, mais aussi la création des fichiers de véhicules assurés, le dispositif d'amende forfaitaire délictuelle, l'utilisation de la vidéoverbalisation et de la lecture automatisée des plaques d'immatriculation font partie des mesures de lutte contre le défaut d'assurance prises par la Loi pour la modernisation de la justice du 21^e siècle de novembre 2016.

► En France, jusqu'à 750 000 personnes conduiraient un véhicule qui n'est pas assuré soit entre 1 % et 2 % du parc automobile de particuliers.

► En 2016, la part des véhicules sans assurance impliqués dans un accident mortel a atteint un nouveau pic. Dans 6,7 % des accidents mortels et 4,5 % des accidents corporels, l'un des véhicules n'est pas assuré. 235 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un véhicule non assuré.

► Le Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires de dommages (FGAO) indemnise notamment les victimes d'accidents de la route quand l'auteur n'est pas assuré ou pas connu. Il se retourne ensuite contre les responsables non assurés pour être remboursé.

► En 2016, le FGAO a compté 28 299 demandes de victimes d'un accident causé par un conducteur non assuré.

► Ne pas s'assurer, c'est ainsi, en cas d'accident, devoir payer toute une vie pour avoir pris le risque d'économiser une cotisation d'assurance... Ne pas s'assurer c'est faire supporter à l'ensemble des assurés le coût de la non-assurance en les faisant participer au financement du FGAO par une contribution prélevée sur les primes d'assurance de responsabilité civile automobile.

► Il est donc crucial :

- De multiplier les contrôles afin d'identifier et sanctionner les personnes qui ne remplissent pas leur obligation d'assurance de leur véhicule... et cela avant l'accident ! Ils sont le complément nécessaire à des mesures "préventives" qui existent déjà comme l'obligation de justifier d'une assurance pour immatriculer son véhicule ou pour le récupérer s'il est mis en fourrière.
- D'appliquer une sanction pénale rapide et dissuasive pour que la souscription d'une assurance soit perçue comme étant totalement incontournable.
- De renforcer le recours aux stages de sensibilisation ciblés, au titre notamment de peines complémentaires, pour une réponse pénale forte et adaptée à ce type de comportements et pour éviter leur réitération.

À NOTER :

- La composition pénale est une mesure alternative aux poursuites pénales. Elle permet au Procureur sous certaines conditions, de proposer une sanction pouvant consister en une amende par exemple, pour éviter le passage devant le tribunal.
- Le dispositif de l'amende forfaitaire délictuelle pour sanctionner le défaut d'assurance, instauré par la loi de modernisation de la justice du 21^e siècle de novembre 2016, attend toujours la publication d'un arrêté pour être appliqué.



OBJECTIF MOBILITÉ POUR TOUS
Une politique pénale qui doit mieux s'adapter
Consultable sur : www.ac-a.fr/politique-penale



LE POINT sur diverses dispositions en matière de sécurité routière
Consultable sur : www.ac-a.fr/majoramendes



Un plan mobilité pour les entreprises

À partir du 1^{er} janvier 2018, toute entreprise se situant dans le périmètre d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU), et qui regroupe au moins 100 travailleurs sur un même site doit élaborer un plan de mobilité. Objectif : améliorer la mobilité du personnel et favoriser l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

Exemple de mesures : incitation au covoiturage en développant des services de mise en relation, incitation à l'usage des

transports en commun avec participation aux abonnements, mise en place de navettes etc.

L'entreprise qui ne respecte pas cette obligation ne peut bénéficier du soutien technique et financier de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

Cette mesure a été créée par la Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015.

Aide pour l'achat d'un vélo à assistance électrique : des conditions beaucoup plus strictes

En 2017, une aide financière de l'État a été instaurée pour les vélos neufs à pédalage assisté achetés entre le 19 février 2017 et le 31 janvier 2018 et répondant à certaines conditions.

Objectif : donner une impulsion à ce mode de mobilité avec un coup de pouce à hauteur de 20 % du prix d'achat TTC dans la limite de 200 €.

L'achat d'ici le 31 janvier 2018, d'un vélo éligible au bonus suppose de demander l'aide dans les 6 mois suivant la date de facturation du vélo.

À partir du 1^{er} février 2018, les conditions de l'aide se durcissent. Un bonus "vélo à assistance électrique" (VAE) continuera à être attribué pour l'achat d'un VAE neuf, qui n'utilise pas de batterie au plomb et n'est pas cédé par l'acquéreur dans l'année qui suit

l'achat. Mais attention ce bonus sera attribué :

- à toute personne physique majeure résidant en France dont la cotisation d'impôt sur le revenu de l'année précédant l'acquisition du cycle est nulle,
- et uniquement si une aide ayant le même objet a été attribuée par une collectivité locale.

Le bonus de l'État viendra uniquement en complément d'une aide allouée par une collectivité locale et ne pourra pas lui être supérieur. Le cumul des 2 aides (État et collectivité) ne peut pas dépasser le plus faible des 2 montants suivants :

- 20 % du coût d'acquisition TTC
- 200 €.

Une personne physique ne peut toujours en bénéficier qu'une seule fois.

Le commentaire de l'Automobile Club Association



► L'approche de la mobilité doit être globale et plurielle. L'entreprise a son rôle à jouer aussi sur ce sujet. Elle doit être un acteur clé de la lutte contre l'insécurité routière car, au travail, c'est sur la route que l'on meurt le plus. Elle peut en plus être un acteur de la multimodalité dans les déplacements de ses salariés en mettant à disposition des outils et des incitations simples et faciles d'accès permettant une adhésion à des déplacements plus responsables (covoiturage, autopartage, indemnités kilométriques vélo...).

► Le vrai défi pour l'entreprise et plus généralement pour la collectivité, est de pouvoir proposer aux usagers des solutions de mobilité qui offrent le choix et une interconnectivité entre les différents modes de transports.

► Inciter à une mobilité plus responsable et plurielle suppose aussi le déploiement de programmes innovants de sensibilisation et de formation de tous les usagers : automobilistes, cyclistes, piétons... C'est la garantie d'une prise de conscience des spécificités et des vulnérabilités de chacun et d'une cohabitation sûre et responsable.



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



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



BONUS VÉLO
À ASSISTANCE
ÉLECTRIQUE :
Pédalez plus
"léger" !
Consultable sur :
www.ac-a.fr/bonusvelo



L'eCall sur les nouveaux modèles de voitures particulières et d'utilitaires légers

À partir du 31 mars 2018, tous les nouveaux modèles de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers devront être équipés du système eCall. C'est l'application du Règlement UE 2015/758 du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2015.

Objectif du dispositif: apporter une assistance rapide aux conducteurs en cas d'accidents graves de la route, où qu'ils soient dans l'Union Européenne.

Il s'agit d'une fonctionnalité d'appel d'urgence, embarquée dans les véhicules, déclenchée automatiquement quand les capteurs détectent un accident grave, ou manuellement grâce à un bouton présent dans le véhicule. Une fois déclenché, le système compose le numéro d'appel d'urgence 112, établit une connexion téléphonique avec le centre de réception d'appels approprié et lui transmet un ensemble de données concernant l'accident, notamment l'heure de celui-ci et la localisation précise du véhicule accidenté.

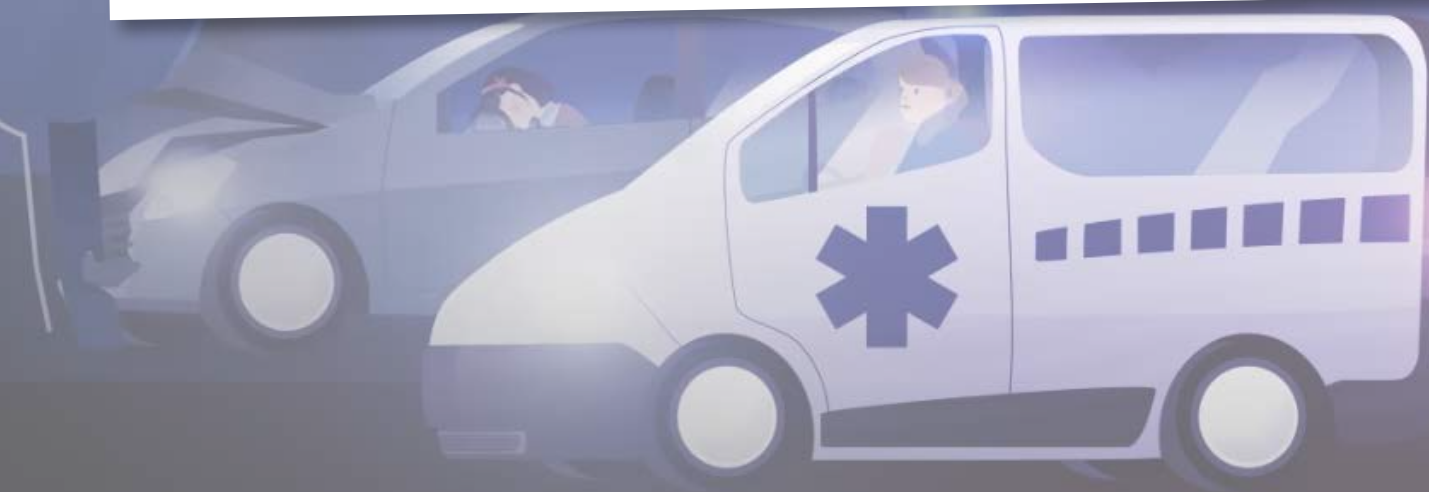


Le commentaire de l'Automobile Club Association

► Selon la Commission Européenne, le système eCall pourrait réduire les délais d'intervention des secours de 40 % dans les zones urbaines et de 50 % dans les zones rurales et sauver chaque année 2 500 vies au sein de l'Union Européenne.

► L'eCall est l'un des éléments de la révolution déjà en route de nos véhicules et de notre mobilité. Partagée, embarquée ou intégrée, la connectivité des véhicules d'aujourd'hui et de demain doit permettre le développement de nombreux services et l'amélioration de la sécurité routière. L'arrivée et le développement des véhicules connectés, puis semi-autonomes et autonomes, dotés de nouveaux systèmes de sécurité et d'aides à la conduite, justifie pleinement que ces fonctionnalités soient enseignées à tous les conducteurs. C'est la condition d'une utilisation optimisée et de gains réels en termes de sécurité routière.

► Combiner des dispositifs embarqués dans les véhicules à la formation des conducteurs en matière de premiers secours permettrait d'optimiser le gain de vies et de blessés graves sur nos routes. Depuis le 1^{er} janvier 2018 les candidats au permis B sont évalués pendant l'épreuve pratique sur leurs notions élémentaires de premiers secours. C'est une première approche qui a le mérite d'exister mais qui s'avère cependant être théorique. Faire d'une vraie formation aux gestes qui sauvent une épreuve à part entière du permis de conduire, comme en Allemagne ou en Autriche, permettrait d'aller plus loin sur le sujet.





Un nouveau contrôle technique

À partir du 20 mai 2018, le contrôle technique évoluera en application de la Directive du Parlement européen (2014/45/UE) et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques. Ces modifications d'envergure européenne s'inscrivent dans la perspective d'une réduction de 50 %, par rapport à 2010, du nombre de tués sur les routes à l'horizon 2020 dans l'UE.

CE QUI CHANGE

Plus de points de contrôle et de défauts

Une augmentation du nombre de points de contrôle qui passera de 124 à 131 et du nombre de défauts (appelés défaillances à partir de mai 2018) qui passera de 407 à 606.

Des défauts mineurs, majeurs ou critiques

Une nouvelle classification des défaillances en 3 catégories :

- les mineurs (139) sans incidence notable sur la sécurité du véhicule ou sur l'environnement (exemple : balai d'essuie-glace défectueux) ;
- les majeurs (340) susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule, d'avoir une incidence négative sur l'environnement ou de mettre en danger les autres usagers de la route (exemple : pare-brise ou vitre latérale non conforme) ;
- les critiques (127) constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ayant une incidence sur l'environnement (exemple : jante fêlée).

Des conséquences différentes selon le type de défaut

3 situations possibles :

1. Aucune défaillance majeure ou critique constatée :

- le résultat du contrôle est favorable (mention A = accepté).
- pas d'obligation de contre-visite.

2. Au moins une défaillance majeure constatée :

- le résultat du contrôle est **défavorable** (mention S = sursis).
- une **contre-visite** doit obligatoirement être réalisée **dans un délai de 2 mois**.
- la **validité du contrôle** est de **2 mois**.

3. Au moins une défaillance critique constatée :

- le résultat du contrôle est **défavorable** (mention R = refusé).
- une **contre-visite** doit obligatoirement être réalisée **dans un délai de 2 mois**.
- mais attention la **validité du contrôle est limitée au jour du contrôle**.

En pratique, en cas de défaillance critique, même si le propriétaire a 2 mois pour effectuer la contre-visite, **il ne pourra pas maintenir son véhicule en circulation sans avoir effectué les réparations et mis fin au problème**. Sinon, à partir de minuit le jour du contrôle, il sera considéré comme circulant sans contrôle technique valide avec à la clé le risque d'une amende de 135 € et l'immobilisation possible du véhicule.

Le commentaire de l'Automobile Club Association



► L'état du véhicule peut être un facteur d'accident. Il faut donc s'en préoccuper.

► En 2016, 110 personnes ont été tuées et 739 blessées dans un accident dans lequel un véhicule présentait une défaillance technique visible (pneumatiques, éclairage, défektivité mécanique) (bilan ONISR 2016.)

► Selon le bilan 2016 de l'UTAC OTC, les principaux défauts donnant lieu à une contre-visite portent surtout sur les fonctions "liaison au sol" (ex : pneu usé) et "signalisation et éclairage" (ex : faisceau non conforme des feux de croisement).

► Le coût du contrôle technique ne doit pas s'envoler ! À ce jour, le prix du contrôle technique se situe dans une fourchette allant de 50 à 90 € selon la motorisation du véhicule. Il s'agit de conserver à cet "examen" un prix raisonnable pour le budget de l'automobiliste afin qu'il ne prenne pas le risque de s'en dispenser pour de (mauvaises) raisons économiques au prix de sa sécurité et d'un risque de sanction plus lourde encore financièrement (amende 135 €, pouvant aller jusqu'à 750 €, immobilisation possible du véhicule).

► Il faut garantir un haut niveau de formation et de qualification des contrôleurs techniques chargés de vérifier plus de points de contrôle et de les qualifier encore plus "finement" avec une "appréciation" qui peut impacter plus ou moins lourdement le véhicule et l'automobiliste (ex : un cylindre de frein fissuré sera considéré comme un défaut majeur mais passera en défaut critique si les performances de freinage s'en trouvent réduites).

► Il faut déployer tous les leviers permettant d'inciter l'automobiliste à faire de l'entretien de sa voiture une préoccupation au quotidien et pas simplement la veille du contrôle technique. Pour cela, le poste de dépense "entretien", qui grimpe chaque année au-dessus du niveau de l'inflation (Budget de l'Automobiliste) doit se stabiliser et les initiatives permettant de juguler les dépenses (ex : pièces de rechange recyclées à la place de pièces neuves Loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte) doivent se multiplier. Par ailleurs, porter une attention constante à l'état de sa voiture, outre le gain en sécurité, limitera la probabilité d'un diagnostic de défaut critique qui aura pour conséquence de limiter la circulation du véhicule au jour du contrôle. Dans ces situations, le temps dont disposera l'automobiliste "consommateur" pour comparer les prix des réparations auprès de différents professionnels sera évidemment impacté. Les contraintes de planning des garagistes pourront par ailleurs favoriser des réparations hors des réseaux de professionnels, motivées par la nécessité de devoir disposer de sa voiture, avec de nouvelles problématiques "d'arnaques" et de sécurité.

► Il faut tirer profit de la connectivité des véhicules qui alerte en temps réel le conducteur de tout dysfonctionnement et du développement des nouveaux modes de consommation de la voiture notamment avec la LOA, LLD incluant l'entretien du véhicule.



LE BUDGET DE L'AUTOMOBILISTE®
Combien vous coûte votre voiture ?
Consultable sur : www.ac-a.fr/budget



Règlement européen sur la protection des données personnelles : les véhicules sont aussi concernés

À partir du 25 mai 2018, le nouveau règlement européen sur la protection des données personnelles entrera en application. Ce règlement doit permettre à l'Europe de s'adapter aux nouvelles réalités du numérique. Ces évolutions vont évidemment aussi impacter la mobilité de plus en plus connectée.

En octobre 2017, la CNIL a publié un pack de conformité "véhicules connectés et données personnelles", référentiel sectoriel qui permet aux professionnels de se mettre en conformité avec le règlement européen.

Il s'articule autour de 3 scénarii :

- 1. IN-IN :** les données collectées dans le véhicule y restent sans transmission au fournisseur de services.
- 2. IN-OUT :** les données collectées dans le véhicule sont transmises à l'extérieur pour fournir un service à la personne concernée.
- 3. IN-OUT-IN :** les données collectées dans le véhicule sont transmises à l'extérieur pour déclencher une action automatique dans le véhicule.



Le commentaire de l'Automobile Club Association

- Les campagnes "My car My data" publiées par l'ACA en partenariat avec la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) ont d'une part révélé tout ce qu'une voiture sait de nous et ont pu établir que les données des véhicules peuvent être liées à un utilisateur et doivent donc être traitées comme des données personnelles.
- Les automobilistes doivent précisément savoir quelles données sont collectées par leur véhicule, ils doivent en conserver la propriété et doivent pouvoir en contrôler l'usage avec la possibilité de désactiver la collecte et la transmission des données.
- Les automobilistes doivent avoir le droit de choisir et de changer de fournisseur de services selon leurs besoins.
- Les fournisseurs de services devraient avoir le droit de développer des produits et fonctionnalités sécurisés sans monopole des constructeurs. Un marché ouvert permettrait aux consommateurs de bénéficier des prix les plus bas et des produits les plus innovants.
- Un cadre législatif protecteur des consommateurs et de leurs données est nécessaire pour que les usagers adhèrent à ces technologies et profitent pleinement des opportunités de sécurité qu'elles permettent.
- Des formations adaptées doivent pouvoir être proposées aux conducteurs pour qu'ils puissent faire un usage optimisé de la connectivité de leur véhicule et en retirer un réel gain en termes de sécurité routière.



MY CAR MY DATA
Les données liées
aux nouveaux
systèmes
de mobilité
Consultable sur :
www.mycarmydata.fr



MY CAR MY DATA
Les données des
véhicules sont
des données
personnelles
Consultable sur :
www.ac-a.fr/mycarmydata



L'INTERVIEW
d'Éric PERES, Vice-
Président de la CNIL,
par Yves CARRA,
notre porte-parole
Consultable sur :
youtu.be/PNgr0FNvi2g



18 mesures pour lutter contre l'insécurité routière

Le 9 janvier 2018, à l'issue du Comité interministériel de la sécurité routière, le Premier Ministre Édouard Philippe annonçait 18 mesures pour lutter contre l'insécurité routière. Ces mesures qui entreront en vigueur entre 2018 et 2021 se déclinent en trois axes d'action : l'engagement de chaque citoyen, la protection de tous les usagers de la route et les nouvelles technologies au service de la sécurité routière. Le point sur certaines d'entre elles.

Vitesse

Réduire de 90 km/h à 80 km/h la vitesse maximale autorisée sur les routes à double-sens sans séparateur central (juillet 2018 - Clause de rendez-vous en 2020 pour évaluer l'impact sur l'accidentalité).

Quelques commentaires extraits de notre site moijv.com

HYAC, le 07/01/2018 : Pour la Juste Vitesse

OUI à la Juste Vitesse et non à la répression systématique sans analyse des tests sur route en vigueur.

BAYLION, le 04/01/2018 : Pour la Juste Vitesse

Une vitesse adaptée aux conditions de circulation et à la route ainsi qu'un partage de la route.

KERAVEN, le 03/01/2018 : Pour la Juste Vitesse

Pour qu'une limitation de vitesse soit respectée, elle doit être adaptée.



Le commentaire de l'ACA



► L'ACA regrette :

- La décision de réduction de la vitesse à 80 km/h sur une partie du réseau secondaire et réitère sa proposition en faveur d'une Juste vitesse plutôt qu'un abaissement systématique et généralisé. Cette position est soutenue par 98,8 % des usagers qui ont donné leur avis sur site de l'ACA dédié à la Juste Vitesse moijv.com. Elle traduit la volonté d'une approche plus fine et plus innovante du sujet vitesse pour une adhésion responsable des automobilistes et un changement durable de leur comportement.
- La "capitalisation" sur les recettes liées à l'abaissement de la vitesse qui alimenteront un fonds d'investissement pour la modernisation des structures de prise en charge des accidentés de la route. L'approche ne consisterait-elle pas plutôt pour le Gouvernement de convaincre les automobilistes de l'intérêt de la mesure et au lieu de "compter" déjà sur leur non-respect de la règle ?

► Les automobilistes sont invités à continuer à se mobiliser en soutenant la Juste Vitesse.



Tout savoir sur :
LA JUSTE VITESSE, "MOIJV" !

Consultable sur :
www.moijv.com



Téléphone

Rétention du permis de conduire du conducteur qui tient son téléphone en main et commet en même temps une infraction menaçant la sécurité d'autrui (2019).

Alcool

- Inciter les usagers de la route à l'auto-évaluation de leur taux d'alcool (2018-2019).
- Favoriser l'usage de l'Éthylotest Anti-Démarrage - EAD (208).

Le commentaire de l'ACA



► Le CISR recommande de nombreuses nouvelles mesures répressives qui viennent s'ajouter à des infractions ou à des dispositifs déjà existants mais insuffisamment contrôlés ou insuffisamment mis en œuvre (ex : portable au volant sanctionné par 135 € d'amende et le retrait de 3 points depuis 2012, éthylotest antidémarrage pouvant être imposé par le juge dans le cas de certaines infractions impliquant l'alcool comme peine complémentaire ou mesure de composition pénale depuis la loi LOPPSI de 2011).

► Distracteurs, alcoolémie sont des invariants lourds de l'insécurité routière contre lesquels il faut agir en appliquant les règles qui existent déjà dans le Code de la route avec un nécessaire renforcement des contrôles pour en garantir l'application.

Stages de sensibilisation à la sécurité routière

Augmenter la durée des stages de sensibilisation à la conduite de 2 à 3 jours pour les usagers qui ont déjà suivi deux stages au cours d'une période de 5 ans (2019).

Le commentaire de l'ACA



► L'ACA propose plutôt pour ces profils, de graduer le contenu des stages et envisager après 2 stages successifs en plus de la sensibilisation théorique, une phase pratique (séquence de conduite) et un entretien avec un psychologue. Cette possibilité est déjà prévue par l'article R.223-6 du Code de la route.



Le commentaire de l'ACA

► Il s'agit également pour sécuriser les transactions et les véhicules d'agir sur la problématique forte de la fraude au kilométrage qui a un impact sur la sécurité routière s'agissant de véhicules qui ne sont pas entretenus selon les préconisations du constructeur. Une protection du compteur par les constructeurs pour rendre la falsification techniquement impossible s'impose. De même que la systématisation du contrat de vente entre particuliers en tant qu'outil de sécurisation des transactions et de responsabilisation des parties, lors d'une vente de véhicule d'occasion.

Transactions automobiles

Protéger les acheteurs d'un véhicule d'occasion en leur donnant accès à l'historique des réparations importantes [2018].



**FRAUDE AU COMPTEUR
KILOMÉTRIQUE,
une arnaque de tous
les jours**

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



**OBJECTIF MOBILITÉ
POUR TOUS
Une protection du compteur
pour en finir avec cette
arnaque de tous les jours**

Consultable sur :
www.ac-a.fr/arnaque-compteur



Le commentaire de l'Automobile Club Association



► L'ACA souligne :

- L'engagement dont fait preuve le Gouvernement pour agir contre l'insécurité routière qui est à saluer.
- Le caractère varié des recommandations qui balaie largement la sphère de la mobilité avec l'encouragement d'un engagement citoyen pour la sécurité routière, la volonté de protéger plus encore les usagers les plus vulnérables, la promotion du développement du vélo en toute sécurité, la sécurisation des transactions automobiles...

► L'ACA regrette "l'oubli" de la formation continue des conducteurs.

- La loi de modernisation de la justice du 21^e siècle de novembre 2016 permet pourtant la mise en place d'une formation "post-permis" complémentaire pour les conducteurs novices à l'instar de ce qui existe en Autriche et qui a permis une diminution de la mortalité de ses jeunes conducteurs de 30 %. Il est regrettable que cette disposition ne soit toujours pas mise en œuvre concrètement pour un changement durable des comportements de cette catégorie d'usagers particulièrement exposée au risque routier.
- La mise en place d'une formation continue des conducteurs tout au long de leur vie, incluant un rendez-vous périodique par exemple lors du renouvellement obligatoire du titre de conduite tous les 15 ans permettrait au conducteur de suivre, sans remise en cause de son titre, différents ateliers de formation (réflexion en groupe sur des accidents de la route, atelier d'apprentissage de conduite en situation difficile, remise à niveau du Code de la route, éco-conduite...).
- Le renforcement de la répression de certains comportements doit impérativement s'accompagner de mesures fortes de sensibilisation et de formation des conducteurs !

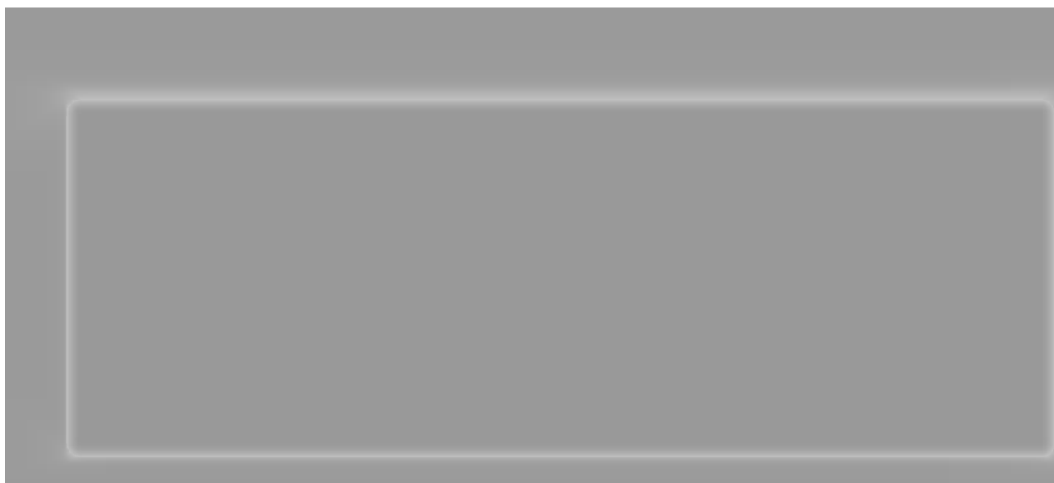


**LES MESURES
DU CISR :
Comité
interministériel de
la sécurité routière**
Consultable sur :
www.ac-a.fr/cisr2018



**OBJECTIF MOBILITÉ
POUR TOUS
Recommandations
de l'ACA en matière
de sécurité routière
et de mobilité**

Consultable sur : objectifmobilitepour tous.fr








www.automobile-club.org