PRIORITÉ À LA MOBILITÉ

Pour une mobilité sûre,
responsable
et durable pour tous

Janvier 2021

AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION

PRIORITÉ À LA MOBILITÉ

WWW.AUTOMOBILE-CLUB.ORG

INTRODUCTION

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

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

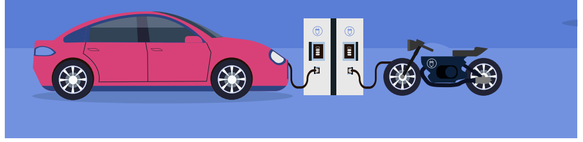
Membre de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), l'Automobile Club Association (ACA) regroupe aujourd'hui plus de 1 500 000 adhérents en France.

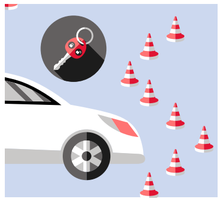
Notre structure contribue activement, dans le cadre de ses travaux et actions, à défendre une mobilité sûre, responsable et durable pour tous et à préparer celle de demain.

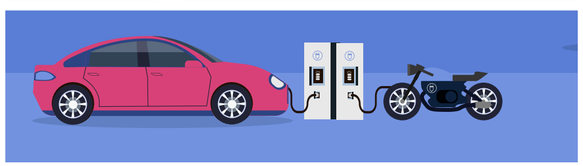
Notre dossier « Priorité à la mobilité » compile nos réflexions et pistes d'actions pour une amélioration globale de l'écosystème de la mobilité et ce dans une démarche qui se veut collaborative et constructive entre tous les acteurs publics, privés et associatifs de la mobilité.

Les citoyens mobiles comptent sur nous tous !

Didier Bollecker
Président de l'Automobile
Club Association







SOMMAIRE

3 • Introduction du Président de l'Automobile Club Association

6 • La formation des conducteurs, outil de base de la sécurité routière

8 • Une mobilité sûre : un projet d'entreprise

10 • Une mobilité durable à tous les âges

12 • Une mobilité universelle et inclusive

14 • Automatisation et dématérialisation de la répression routière : la nécessité d'une démarche « qualité » constante

16 • Une politique pénale qui doit continuer à s'adapter

18 • Voitures connectées et « autonomes » : les défis des nouvelles mobilités

20 • La route, « support » de nos mobilités

22 • Mobilité, sécurité routière et transition écologique

25 • Qui sommes-nous ?

26 • Fiches conseils, dossiers et campagnes

LA FORMATION DES CONDUCTEURS, outil de base de la sécurité routière

CONSTATS

• Le permis de conduire, dont l'accès a été qualifié de "service universel" par la loi dite "Loi Macron" du 06/08/2015, est un outil indispensable à l'insertion professionnelle des jeunes. *Permis de conduire = permis de travailler.*

• Passer son permis de conduire coûte cher, en moyenne 1 800 €.

• Passer son permis de conduire est long. Le délai d'attente moyen entre deux présentations à l'examen pratique du permis B a chuté depuis 2014 mais stagne à 63 jours, bien loin de l'objectif des 45 jours visé par la réforme du permis de conduire initiée en 2014.

• Les délits liés au défaut de permis de conduire (conduite sans permis ou conduite malgré suspension, annulation, invalidation, refus de restituer son permis malgré notification de retrait, etc.), représentent 18,8 % des délits, soit le 2e plus gros contingent de délits. En 2019, ils accusent une hausse de + 10,4 % par rapport à 2018.

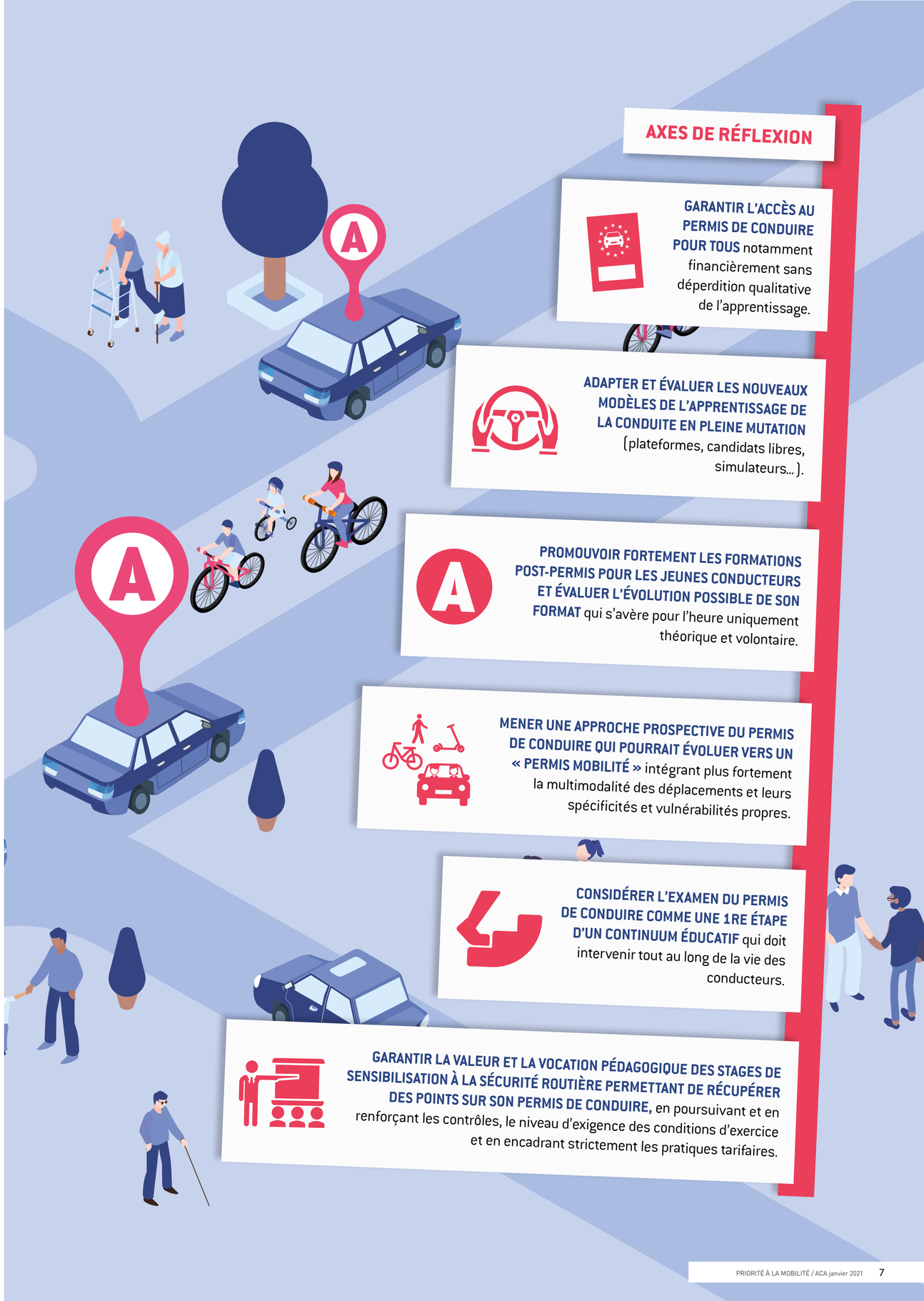
• Le rapport de la Mission parlementaire sur le permis de conduire *Vers un permis de conduire plus accessible et une éducation routière renforcée* rendu en février 2019 a rappelé la nécessité de rendre le permis de conduire plus accessible et de renforcer l'éducation routière.

• Le Gouvernement a présenté en mai 2019 dix mesures pour un permis pour tous, moins cher et plus rapide. Certaines sont déjà entrées en vigueur comme l'abaissement de l'âge minimal pour se présenter à l'épreuve pratique du permis de conduire pour les candidats qui optent pour l'apprentissage anticipé de la conduite, la réduction du délai pour transformer un permis B "boîte auto" en permis "classique " ou encore l'usage renforcé du simulateur lors des 20 heures de formation pratiques minimum obligatoires.

• Les accidents de la route sont la première cause de mortalité chez les 18-24 ans. Ils représentent 17 % des personnes tuées, soit 2 fois leur part dans la population (8 %).

• Pour réduire cette sinistralité liée à l'inexpérience et à la prise de risques spécifiques des jeunes conducteurs, une formation post-permis, en discussion depuis de nombreuses années, a été mise en place depuis mai 2019. Elle permet pour les titulaires d'un premier permis de conduire de réduire la période probatoire de leur permis s'ils acceptent de la suivre.

• Des stages de sensibilisation à la sécurité routière permettent de reconstituer partiellement le capital de son permis qui est un permis à points depuis 1992. Ils sont souvent l'occasion d'un rendez-vous pédagogique, premier maillon de la chaîne du continuum éducatif post-permis pour l'usager. Cependant avec la multiplication des acteurs, la naissance d'un marché très concurrentiel, une bataille acharnée des prix… ces stages sont devenus des « produits de consommation » où l'usager ne s'inscrit plus dans une démarche de sensibilisation mais « d'achat » de points.



UNE MOBILITÉ SÛRE, un projet d'entreprise

CONSTATS

• Conduire c'est aussi travailler… et au travail, c'est sur la route que l'on meurt le plus.

• La part des décès sur autoroute est beaucoup plus élevée lors des trajets professionnels (29 %) que lors des autres types de trajets (7 %).

• En 2019, 406 personnes ont été tuées lors d'un déplacement lié au travail, soit 12,5 % de la mortalité routière.

• Le chef d'entreprise a une obligation de sécurité à l'égard des salariés et l'interdiction de leur faire prendre des risques. Il doit identifier et prévenir les risques notamment le risque routier.

• Depuis 2001, les entreprises ont obligation de créer un document d'évaluation des risques (document unique d'évaluation des risques - DUER). Cette obligation est pourtant loin d'être remplie par l'ensemble des entreprises souvent dépassées par l'ampleur et la spécificité de la tâche.

• Depuis le 1er janvier 2017, les salariés qui conduisent des véhicules immatriculés au nom d'une personne morale et qui commettent à cette occasion une infraction au Code de la route doivent être désignés pour être poursuivis personnellement. Cette mesure mal perçue par les usagers car souvent mal comprise s'est aussi accompagnée d'un Appel national des entreprises en faveur de la sécurité routière.

• Une baisse notable des infractions routières commises au volant de véhicules professionnels a été enregistrée depuis l'instauration des mesures de désignation (DSR).

AXES DE RÉFLEXION

RENFORCER LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT DES ENTREPRISES AFIN D'INTÉGRER LE RISQUE ROUTIER comme un risque professionnel à part entière (élaboration et suivi du DUER, analyse de la sinistralité…).

RENFORCER LA FORMATION DES CHEFS D'ENTREPRISE PAR DES PARTENAIRES SPÉCIALISÉS, qui leur permettrait de prendre la mesure de leur responsabilité (civile et pénale) et des initiatives adéquates pour prévenir le risque routier.

POURSUIVRE LES MESURES DE SENSIBILISATION DES REPRÉSENTANTS LÉGAUX ET DE LEURS SALARIÉS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE en abordant des thématiques de comportements infractionnistes (vitesse, téléphone) mais aussi d'autres invariants lourds de l'insécurité routière tels que la fatigue ou la somnolence.

POURSUIVRE LA PROMOTION DE L'INCITATION À RÉPONDRE À L'APPEL NATIONAL AUX ENTREPRISES qui permet de s'engager activement, positivement et publiquement en faveur d'une route plus sûre pour les collaborateurs d'une entreprise.

METTRE EN ŒUVRE LA MESURE PROPOSÉE PAR LE CNSR et présentée en séance plénière au Ministre de l'Intérieur le 9 juillet 2019, relative à l'accueil des nouveaux entrants dans l'entreprise face au risque routier professionnel.

UNE MOBILITÉ DURABLE à tous les âges

CONSTATS

• Pour nos aînés, le permis de conduire permet de conserver une précieuse autonomie et du lien social.

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

• Cette génération a besoin de conserver sa mobilité et cela leur sera facilité par le développement des aides à la conduite et des voitures connectées et bientôt autonomes.

• Ce maintien de la mobilité est indispensable à la qualité de vie et concourt aussi à la vie économique de nos villes.

• En 2019, 849 seniors ont été tués dans un accident de la route, dont 317 âgés de 65 à 74 ans et 532 de 75 ans ou plus. Les seniors représentent 26 % des personnes tuées, alors qu'ils constituent 20 % de la population et 11 % de l'ensemble des victimes des accidents.

• La part des automobilistes dans la mortalité des seniors (54 %) est proche de celle des moins de 65 ans (49 %). Mais la part de la mortalité piétonne est nettement plus élevée chez les seniors (30 %) que chez les moins de 65 ans tués (10 %). Elle est plus marquée pour les seniors de 75 ans et plus (35 %) que pour les 65-74 ans (20 %).

• Garantir la sécurité des déplacements des plus âgés en voiture, mais aussi à pied et dans les transports en commun est donc une nécessité.

www.mobisenior.fr

mobisenior

L'Automobile Club Association a créé son site Mobisenior.fr qui propose un véritable accompagnement pour permettre aux seniors de préserver leur mobilité, le plus longtemps possible en toute sécurité.

Site ouvert à tous, informations, conseils et outils d'autoévaluation (tests cognitifs, vision, audition) gratuits.

Mobisenior.fr est soutenu par la Délégation à la Sécurité routière et élaboré en lien avec nos partenaires de longue date, la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), le Crédit Mutuel et Essilor, experts et engagés en faveur de la sécurité routière.

AXES DE RÉFLEXION

SYSTÉMATISER, SANS REMETTRE EN CAUSE LE TITRE DE CONDUITE, LES STAGES DE REMISE À NIVEAU DES CONNAISSANCES ET DE SENSIBILISATION DES CONDUCTEURS EXPÉRIMENTÉS (audit de conduite, Code de la route, ateliers pratiques, sensibilisation à l'importance de rendez-vous réguliers auprès de professionnels de santé pour faire contrôler sa vue, son audition, ses facultés cognitives…).

Les ateliers de la mobilité, le savoir-faire de l'Automobile Club Association

Tout savoir sur **LES ATELIERS DE LA MOBILITÉ**

www.ac-a.fr/lesateliersdelamobilite

DÉVELOPPER DES FORMATIONS DE PRISE EN MAIN DES VÉHICULES RÉCENTS pour une maîtrise des aides à la conduite (ADAS) et leur utilisation optimale.

DÉVELOPPER DES MOYENS DE DÉPLACEMENTS INNOVANTS POUR GARANTIR L'ACCESSIBILITÉ ET LA SÉCURITÉ des déplacements des personnes dont la mobilité est réduite.

ADAPTER LES VILLES ET LES TERRITOIRES AU VIEILLISSEMENT en tenant compte des risques spécifiques des seniors en fonction de leur mode de déplacement.

RENFORCER LA SENSIBILISATION DE TOUS LES USAGERS concernant les risques particuliers des seniors selon leur type de mobilité.

METTRE EN ŒUVRE LES RECOMMANDATIONS *SENIORS, MOBILITÉ ET CONDUITE* DU CNSR présentées en séance plénière au Ministre de l'Intérieur le 9 juillet 2019.

UNE MOBILITÉ SÛRE universelle et inclusive

CONSTATS

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

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

• En Europe, environ 25 % de la population vit une forme quelconque de difficulté motrice.

• 40 % des Français sont gênés temporairement ou définitivement.

• La France compte 13,1 millions de personnes de 65 ans ou plus, soit un habitant sur cinq.

• D'ici à 2070 : les seniors devraient représenter 29 % de la population.

• Ce changement démographique radical a une incidence directe sur la politique des transports, car de plus en plus de personnes avec des capacités physiques réduites devront pouvoir profiter de services de mobilité devant être accessibles à tous et sûrs.

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

• Les infrastructures et les outils de transport sont généralement conçus pour l'utilisateur moyen, homme jeune, en bonne santé, droitier, mesurant 1,80 m... Mais la "moyenne" des utilisateurs "standardisés" ne représente qu'une minorité et n'est pas représentative de l'ensemble de la population.

• Il faut une amélioration globale de l'écosystème de la mobilité pour garantir le principe du Droit à la Mobilité pour tous.

AXES DE RÉFLEXION

L'APPLICATION SYSTÉMATIQUE DU PRINCIPE DE LA "CONCEPTION UNIVERSELLE" par les pouvoirs publics, les aménageurs, les gestionnaires d'infrastructures de transport dans l'élaboration des systèmes de transport en commun, des aménagements urbains, de la signalisation routière, etc.

LE DÉVELOPPEMENT D'OUTILS AGRÉGATEURS DE TOUS LES SERVICES ET INFORMATIONS UTILES aux personnes en situation de handicap ou de perte d'autonomie pour assurer une mobilité sûre.

ACCOMPAGNER LES USAGERS LES PLUS ISOLÉS ET VULNÉRABLES

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

AUTOMATISATION ET DÉMATÉRIALISATION DE LA RÉPRESSION ROUTIÈRE : la nécessité d'une démarche « qualité » constante

CONSTATS

• 2003 a marqué l'arrivée d'une répression automatisée des comportements infractionnistes sur la route.

• Le traitement administratif et judiciaire des infractions routières connaît une tendance forte à l'automatisation et à la dématérialisation.

• Selon l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), plus de 25 millions d'avis de contravention initiaux ont été envoyés en 2019 (contrôle automatisé + PVe + non désignation Rapport d'activité ANTAI 2019).

• Cette situation continuera de s'intensifier du fait de plusieurs facteurs qui mobilisent fortement l'ANTAI comme : la possibilité de poursuivre certains délits par voie d'amende forfaitaire délictuelle (défaut d'assurance, défaut de permis), le recours possible à la vidéoverbalisation pour sanctionner plus d'infractions au Code de la route sans interpellation physique du conducteur (téléphone, ceinture, priorité de passage aux piétons, défaut d'assurance…), la poursuite du déploiement de la verbalisation électronique (PVe) et du forfait post-stationnement dans les collectivités territoriales, la poursuite de la coopération européenne pour poursuivre les conducteurs étrangers en infraction, etc.

• Ces évolutions vers un traitement de masse des verbalisations doivent s'anticiper, pour pallier des dysfonctionnements aux effets négatifs pour l'usager conforté dans son incompréhension et son rejet d'un dispositif face auquel il a le "sentiment" de ne pas pouvoir se défendre.

• Si le traitement automatisé a, depuis son instauration, connu des évolutions qualitatives notables en phase avec les demandes et remontées de témoignages de l'ACA (ex : contestation, suivi en ligne, clarté des avis de contravention…), des améliorations doivent encore intervenir.

• Une chaîne contrôle-sanction totalement fiable, transparente, simple d'accès et compréhensible est la garantie d'une acceptation sociale du dispositif répressif et d'un changement durable des comportements des usagers.

• Cette approche devrait aussi contribuer à améliorer le processus de recouvrement des amendes de circulation dont le taux stagne voire diminue selon un Rapport du Sénat sur le recouvrement des amendes de circulation et des forfaits post-stationnement de juillet 2019.

AXES DE RÉFLEXION

ASSURER UNE CONSTANTE DÉMARCHE "QUALITÉ" du dispositif de répression automatisée.

GARANTIR L'ENJEU BUDGÉTAIRE ET CIVIQUE du recouvrement des amendes.

POURSUIVRE LA DÉMARCHE D'INFORMATION ET DE TRANSPARENCE concernant le contrôle automatisé initiée par la Délégation à la sécurité routière (DSR) qui publie depuis 2018 des contenus chiffrés, simples et accessibles à tous sur l'utilisation des recettes des radars.

FIABILISER LES INFORMATIONS DES CONTESTATIONS EN LIGNE DES AVIS DE CONTRAVENTION disponibles dans l'espace "Suivi de votre contestation" du site de l'ANTAI. Les informations doivent être plus compréhensibles, être à jour et être datées.

INTÉGRER LES PHOTOGRAPHIES PRISES À L'OCCASION DES VERBALISATIONS AUTOMATISÉES DIRECTEMENT ET SYSTÉMATIQUEMENT AUX AVIS DE CONTRAVENTION (comme en Suisse ou en Allemagne) ou en faciliter son accès par téléchargement dans un espace dédié et sécurisé (comme en Italie).

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

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

Dans tous les cas, les citoyens pointent le formalisme lourd et dissuasif et surtout les délais aléatoires de réception du cliché alors que les délais de paiement ou de contestation continuent de courir. La possibilité d'un paiement notamment au montant minoré ou d'un recours peut en être entravée. Ces procédures doivent évoluer pour mettre fin à un déséquilibre entre dématérialisation heureuse d'un côté et des procédures obsolètes de l'autre.

AUTOMATISER ET ACCÉLÉRER LE REMBOURSEMENT DES CONSIGNATIONS.

Dans certains cas, il est nécessaire, pour contester un avis de contravention, de payer une consignation, procédure qui, notons-le, est déjà fort dissuasive pour l'usager.

En cas d'annulation des poursuites par l'Officier du Ministère Public ou de relaxe par le juge, la consignation doit être remboursée. La Loi du 12/05/2009 de simplification et de clarification du droit et de l'allègement des procédures et le Décret du 18/06/2010 modifiant des dispositions de droit pénal et de procédure pénale ont instauré le principe du remboursement automatique de la consignation, en supprimant la demande de l'usager au Trésor Public comme condition du remboursement. Si le contrevenant est généralement destinataire d'un courrier plus explicatif et plus simple qu'auparavant précisant quand et comment faire pour être remboursé, il est toujours tenu de demander le remboursement par courrier en utilisant un formulaire prévu à l'article R49-18 du Code de Procédure pénale.

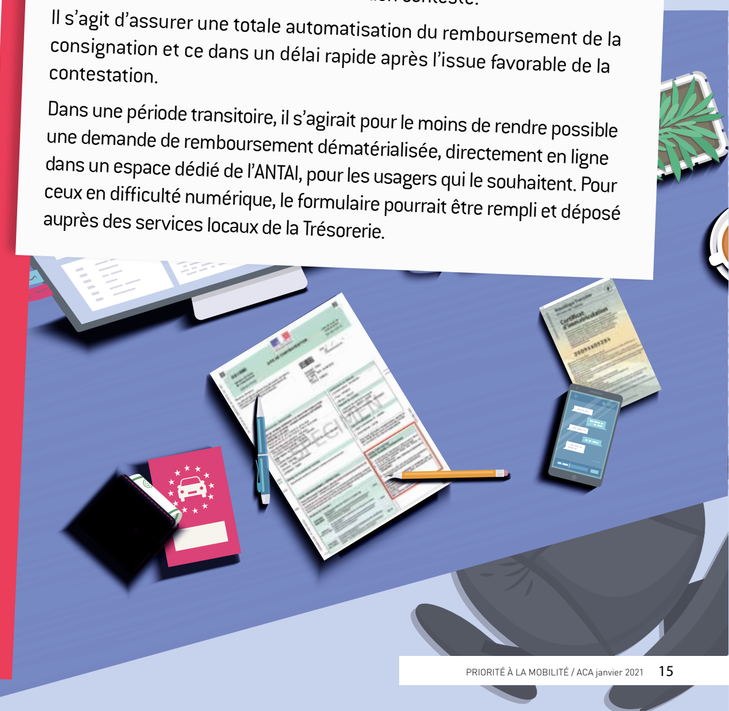
L'usager doit joindre à sa demande, un relevé d'identité bancaire, la preuve du paiement de la consignation (qu'il n'a parfois plus en sa possession, plusieurs mois pouvant s'être écoulés entre la contestation et son dénouement) et l'original du courrier des autorités validant le remboursement possible de la consignation.

Il s'agit là d'une démarche supplémentaire ajoutant à la lourdeur du formalisme auquel il s'est déjà conformé pour contester et l'obligeant à payer une somme d'argent pour cela. Enfin et surtout, les délais de remboursement sont toujours beaucoup trop longs (en moyenne supérieurs à 1 mois à compter de la demande) et ce au préjudice des usagers.

Il est aussi à noter, de manière plus anecdotique, que certains usagers qui ont expédié un RIB reçoivent finalement un chèque bancaire le plus souvent sans aucune référence permettant instantanément de faire un lien certain avec l'avis de contravention contesté.

Il s'agit d'assurer une totale automatisation du remboursement de la consignation et ce dans un délai rapide après l'issue favorable de la contestation.

Dans une période transitoire, il s'agirait pour le moins de rendre possible une demande de remboursement dématérialisée, directement en ligne dans un espace dédié de l'ANTAI, pour les usagers qui le souhaitent. Pour ceux en difficulté numérique, le formulaire pourrait être rempli et déposé auprès des services locaux de la Trésorerie.



UNE POLITIQUE PÉNALE qui doit continuer à s'adapter

CONSTATS

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

• Les mesures alternatives ont été largement plébiscitées dès 2001 dans le cadre des orientations nationales de politique pénale tendant à renforcer la lutte contre l'insécurité routière (Crim 2001-10 E1/25-05-2001 N).

• Ces mesures sont prévues par les textes sanctionnant les infractions au Code de la route et ou au Code pénal mais sont aujourd'hui encore trop peu proposées par les juridictions françaises dans le traitement des infractions routières.

• Pourtant ces dispositifs constituent de véritables réponses judiciaires. Ils permettent par ailleurs d'améliorer le traitement du volumineux contentieux routier et d'impacter le délai de la réponse pénale à l'infraction et donc, de fait, le comportement des conducteurs.

• Hors contexte judiciaire, de nouveaux formats alternatifs ont été actés lors du CISR de janvier 2018, comme les dispositifs d'installation d'un éthylotest anti-démarrage pour éviter une mesure de suspension du permis de conduire en cas d'infraction à l'alcoolémie, expérimentés puis généralisés depuis mars 2019. Ou encore la possibilité d'ici 2021 pour un conducteur contrôlé en excès de vitesse de plus de 40 km/h et faisant l'objet d'une suspension de permis de continuer à conduire un véhicule s'il est équipé d'un contrôleur électronique de vitesse.

VOITURES CONNECTÉES ET AUTONOMES
les défis des nouvelles mobilités

CONSTATS

• 84 % des ménages français sont motorisés. 7 salariés sur 10 vont travailler en voiture.

• Embarquée ou intégrée, la connectivité des véhicules est une réalité et doit permettre le développement de nombreux services et l'amélioration de la sécurité routière (ecall, maintenance pannes, fonctions prédictives avaries, trafic…). Ces technologies posent cependant aussi de nouvelles questions. La campagne "My car My data" lancée en novembre 2015 par l'ACA avec la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) illustre les attentes et les craintes des usagers. Les conducteurs français se montrent très réceptifs à la connectivité. La sécurité est la raison n°1 qui les pousse à acheter une voiture connectée. Ils ont aussi des attentes comme choisir eux-mêmes leur propre fournisseur de services, notamment en cas de panne ou encore avoir la possibilité de couper la communication des données. Enfin, les conducteurs français sont aussi inquiets concernant l'utilisation de leurs données à des fins commerciales ; le piratage des données, la divulgation d'informations personnelles ou encore leur localisation. Ainsi 97 % ressentent un fort besoin de réglementation pour protéger les données collectées par les véhicules.

La campagne My Car My Data s'est poursuivie en 2017 pour se pencher sur la nature des données dont la plupart peuvent être qualifiées de personnelles et doivent donc être protégées. RGPD et pack de conformité des véhicules connectés de la CNIL constituent une première ligne protectrice.

• Au-delà de la connectivité, les voitures autonomes ne relèvent plus de la science-fiction, c'est une réalité.

• "Passer le volant" à son véhicule devrait être source de bénéfices. En termes de sécurité routière, la mobilité automatisée devrait compenser l'erreur humaine qui intervient dans 90 % des accidents (inattention, non-respect des règles…). À l'échelle européenne, le déploiement des services liés aux systèmes coopératifs véhicules/infrastructures pourrait générer un bénéfice total de 4 à 12 milliards d'euros/an en termes de sécurité routière (Commission européenne C ITS platerform report). Il s'agit d'un levier fort de l'acceptabilité du consommateur. Des impacts positifs sont aussi attendus en termes :

› *de mobilité* : conception d'une mobilité comme un service (de plus en plus partagée), pour tous (personnes qui n'ont pas ou plus accès à la mobilité individuelle) et partout avec le développement de segments non satisfaits ou très dépendants de la voiture.

› *d'impact environnemental* : véhicules de plus en plus partagés, nouvelles motorisations plus performantes en termes d'émissions, temps de transport et encombrement des routes moindres du fait de déplacements optimisés…

› *économique* : nouvelles compétences, impact sur l'emploi des activités du transport et notamment dans la filière automobile 2e employeur de France.

• Si les bénéfices de la délégation de conduite semblent nombreux, des incertitudes demeurent sur leur ampleur et sur leur délai de réalisation.

• Les perspectives d'une automatisation partielle ou totale génèrent aussi de nouveaux risques et de nouveaux enjeux : expérimentations, éthique, protection des données, cybersécurité, infrastructures, compétitivité, acceptabilité, réglementation et responsabilité, coopération européenne et internationale.

• Plan stratégique national de développement du véhicule autonome lancé en mai 2018, Loi « PACTE » (2019-486 du 22 mai 2019) avec l'élargissement des expérimentations qu'elle permet avec un régime de responsabilité précisé, Loi d'orientation des mobilités dite « LOM » (2019-1428 du 24 décembre 2019) qui s'empare du sujet de la circulation des véhicules autonomes et de leurs données pour une meilleure sécurité routière sont autant de marqueurs forts qui indiquent que la France entend se positionner en « pole position » sur ce sujet et ce à l'échelle européenne et internationale.

AXES DE RÉFLEXION

GARANTIR UN CADRE LÉGISLATIF PROTECTEUR DES CONSOMMATEURS afin qu'ils adhèrent à ces technologies et profitent pleinement des opportunités de sécurité qu'elles permettent.

GARANTIR UN NIVEAU EXIGEANT DE LA QUALITÉ DES ROUTES qui pour devenir "intelligentes" et communiquer avec des voitures "intelligentes" doivent être entretenues et performantes.

GARANTIR LA FORMATION DES USAGERS AUX NOUVELLES TECHNOLOGIES ET À LEUR PRISE EN MAIN pour optimiser leur utilisation et le gain en termes de sécurité routière.

METTRE "L'AUTOMOBILISTE/UTILISATEUR" AU CŒUR DES DÉBATS ET TRAVAUX RELATIFS À CES ÉVOLUTIONS EN TERMES DE PROTECTION DE DONNÉES, DE FORMATION ET DE RESPONSABILITÉ.

Dans cet esprit, l'ACA a contribué au lancement d'une consultation sur le véhicule autonome. L'usager a pu donner son avis en répondant à un sondage en ligne de 80 questions abordant tous les sujets cruciaux liés aux véhicules autonomes : réglementation, entretien, intelligence artificielle, éthique, assurance, etc.

Pour en savoir plus sur **LES RÉSULTATS DE CETTE CONSULTATION :** www.automobile-club.org/assets/doc/Consultation_sur_le_vehicule_autonome_MD.pdf

GARANTIR L'EXPLOITATION DES DONNÉES DES EXPÉRIMENTATIONS POUR ÉTABLIR DES RÉFÉRENTIELS qui alimenteront efficacement la conception des futures réglementations et l'évaluation du niveau de formation nécessaire pour l'apprentissage progressif de la délégation de conduite.

RENDRE EFFICIENTE LA COLLABORATION INTERNATIONALE DES PAYS pour redéfinir les cadres législatifs.

PRÉPARER ACTIVEMENT LA PHASE TRANSITOIRE au cours de laquelle des véhicules de différents niveaux de délégation vont interagir sur les routes.

LA ROUTE, « support » de nos mobilités

CONSTATS

• La route assure près de 90 % des déplacements de voyageurs et de transport de marchandises.

• Un accident de la route est le plus souvent multifactoriel. Près de 90 % des accidents sont imputables à une ou plusieurs fautes de comportement. Mais le réseau routier (ou plus précisément son état) peut aussi être facteur d'accidents.

• Un rapport d'information du Sénat fait au nom de la Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable sur les infrastructures routières et autoroutières en mars 2017 a alerté sur l'état dégradé et dangereux d'une partie du réseau routier français.

• Selon le classement du World Economic Forum, la France, après s'être longtemps tenue dans le haut du classement concernant la qualité de ses routes, connaît ces dernières années une tendance à la baisse (1re place en 2011 et 2012 - 7e place en 2018 et 18e en 2019).

• Le réseau routier français, le plus dense d'Europe avec son million de kilomètres au total vieillit et souffre, pour sa partie non concédée, d'une baisse de crédits et d'investissements pour l'exploitation et l'entretien du réseau.

• Le réseau routier se dégrade, entravant la sécurité et plus globalement la mobilité de ses utilisateurs-contributeurs.

• Pourtant la route est structurellement excédentaire de 26 milliards d'euros. Le renforcement de la fiscalité sur les carburants fait augmenter les recettes de la route. Mais les dépenses pour son entretien diminuent (réseau national non concédé / -26 % entre 2012 et 2016 – Étude *Les comptes de la route URF*).

En cause des recettes qui ne sont majoritairement pas affectées. Des fonds publics trop rares obligeant les collectivités à des arbitrages où la route souffre de quelques « refus de priorité ».

• Le phénomène se décline à l'échelle européenne. Sur 286,3 milliards d'euros générés par la route, 178,4 milliards d'€ seulement ont été réinvestis dans le réseau routier de l'Union européenne (Campagne FIA / ACA « Better Deal » 2016).

• Dans un contexte budgétaire français tendu et contraint, cette situation fait risquer le spectre d'une dette grise. À défaut d'entretenir, il faudra reconstruire avec un coût 15 à 20 fois plus important à l'instar de la problématique du réseau ferroviaire qui souffre des conséquences d'un défaut d'entretien chronique.

• La route est le support des mobilités innovantes de demain qui vont modifier en profondeur le paysage routier. Les voitures connectées, puis à délégation de conduite, auront besoin de circuler sur des routes de nouvelle génération dites « intelligentes », car elles vont avoir besoin d'échanger un grand nombre d'informations extérieures, avec les autres véhicules, mais aussi avec l'infrastructure et sa signalisation.

• Observatoire national de la route (ONR), Conseil d'orientation des infrastructures, plan de sauvegarde, loi LOM… le sujet de nos infrastructures semble être une véritable préoccupation des autorités avec le défi du financement à relever.

AXES DE RÉFLEXIONS

GARANTIR UNE AFFECTATION DES RECETTES DE LA ROUTE EXCLUSIVEMENT à son entretien, à la sécurité routière et la transition écologique.

GARANTIR UN FINANCEMENT SUFFISANT POUR ASSURER L'ENTRETIEN MAIS AUSSI LA MODERNISATION de l'infrastructure existante pour assurer la sécurité routière et la mobilité d'aujourd'hui et de demain.

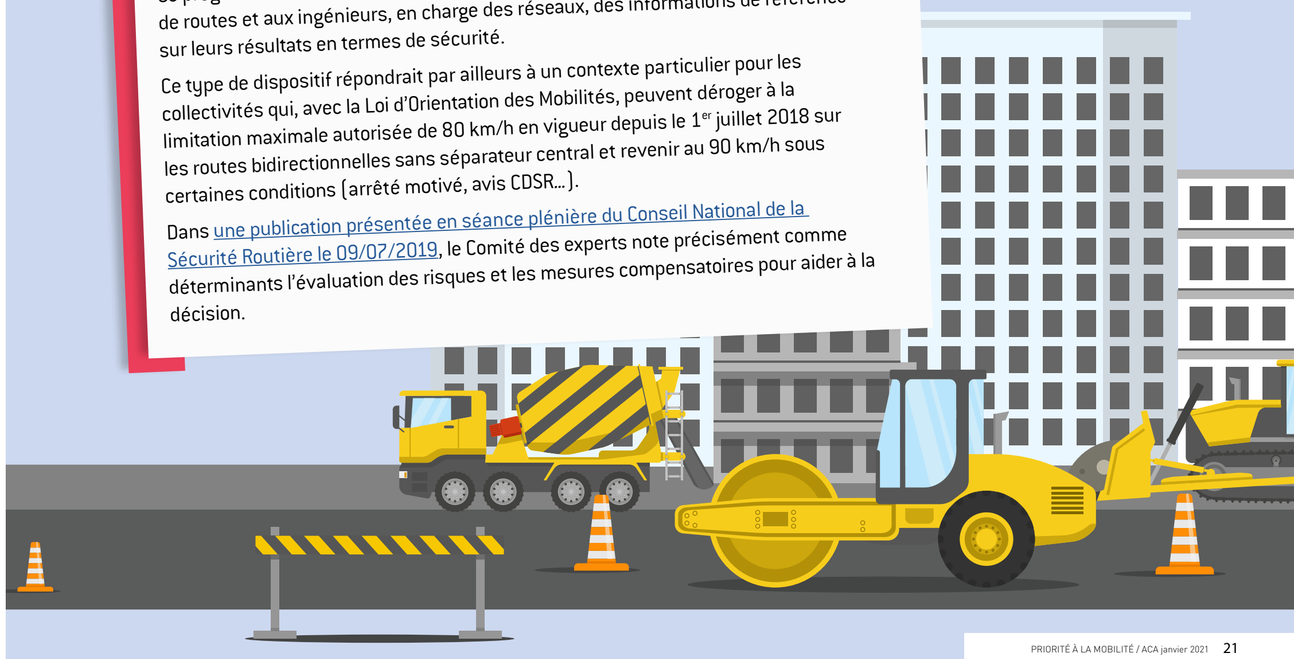
GARANTIR UNE MEILLEURE COORDINATION ENTRE LES DIFFÉRENTS ACTEURS DE L'ÉTAT DANS LA POLITIQUE DES TRANSPORTS, comme recommandé par la Cour des Comptes dès 2012 à l'occasion de son bilan de la décentralisation routière.

METTRE EN ŒUVRE UN PROCESSUS D'AUDIT INDÉPENDANT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES SUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU ROUTIER FRANÇAIS POUR GARANTIR UNE MOBILITÉ EN TOUTE SÉCURITÉ.

Les Automobile Clubs sont partenaires du programme EuroRAP qui vise à attribuer des notations aux routes européennes en fonction de leur dangerosité. Ce programme de tests indépendants sensibilise le public et fournit aux aménageurs de routes et aux ingénieurs, en charge des réseaux, des informations de référence sur leurs résultats en termes de sécurité.

Ce type de dispositif répondrait par ailleurs à un contexte particulier pour les collectivités qui, avec la Loi d'Orientation des Mobilités, peuvent déroger à la limitation maximale autorisée de 80 km/h en vigueur depuis le 1er juillet 2018 sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central et revenir au 90 km/h sous certaines conditions (arrêté motivé, avis CDSR…).

Dans une publication présentée en séance plénière du Conseil National de la Sécurité Routière le 09/07/2019, le Comité des experts note précisément comme déterminants l'évaluation des risques et les mesures compensatoires pour aider à la décision.



MOBILITÉ, SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET TRANSITION ÉCOLOGIQUE

CONSTATS

• Selon l'Eurobaromètre 2019 sur la qualité de l'air, les citoyens européens s'estiment en majorité (54 %) insuffisamment informés des problèmes de qualité de l'air de l'Union dans leur pays. Mais ils sont plus nombreux à penser que la qualité de l'air s'est détériorée ces dix dernières années (58 %), par rapport à ceux qui pensent qu'elle est restée stable (28 %) ou qu'elle s'est améliorée (10 %).

• Pourtant, en France en matière de circulation routière, les émissions des polluants chimiques ou particulaires diminuent depuis 20 ans, notamment du fait de normes «Euro» des véhicules de plus en plus drastiques et de la généralisation des dispositifs de capture des particules des moteurs diesel (ex filtres à particules).

• La circulation routière représente (chiffres URF) :

› 28 % de la consommation d'énergie finale, stabilisée depuis 10 ans ;

› 29 % des émissions de gaz à effet de serre, stables depuis 10 ans ;

› 55 % des émissions d'oxyde d'azote (NOx), divisées par 2,5 en 20 ans ;

› 13 % des émissions de particules fines, divisées par 2,6 en 20 ans.

• Selon le dernier Bilan de la qualité de l'air extérieur en France 2019, la qualité de l'air s'est globalement améliorée sur la période 2000-2019. Les concentrations moyennes annuelles de polluants diminuent et les dépassements des seuils réglementaires de qualité de l'air pour la protection de la santé à long terme affectent moins de zones.

• En 2019, le nombre d'agglomérations concernées par des dépassements des seuils réglementaires fixés pour le NO2 et les PM10, pour la protection de la santé à long terme, est au plus bas depuis 2000.

• Mais la plupart des pays d'Europe, dont la France, dépassent les normes réglementaires de qualité de l'air pour la protection de la santé à long terme, pour au moins un polluant (2018).

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

• Pour autant la mise en œuvre d'une écologie punitive va à l'encontre du but recherché, à savoir l'acceptabilité par le citoyen et son adhésion à une démarche globale pour une mobilité durable, responsable et économe en énergie.

• Les usagers sont prêts à repenser leur mobilité, ils doivent pour cela être accompagnés dans une approche large de la transition écologique sous l'angle santé et avec des passerelles notamment vers la sécurité routière.

AXES DE RÉFLEXION

DES VILLES « SMART » ET UNE MOBILITÉ PLURIELLE

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

• l'abandon des politiques « clivantes » opposant systématiquement « les bons » et « les mauvais » modes de déplacement qui cristallisent tensions entre usagers qui desservent la sécurité routière ;

• le développement des systèmes de gestion du trafic en temps réel (signalisation routière et vitesses variables…) ;

• une réelle offre de stationnement avec des parkings « intelligents », du paiement du stationnement à distance… (20 % des voitures « tournent » pour trouver une place où se garer…) ;

• le renforcement de la logistique urbaine (itinéraires pour poids lourds, zones de livraison…) ;

• l'action conjointe et coordonnée de tous les acteurs de la mobilité (service public, sociétés, start-up…) pour le développement d'outils qui agrègent en une seule interface tous les services de mobilité selon le concept **« MaaS » (Mobility as a service)**.

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

POURSUIVRE ET RENFORCER LES AIDES PERMETTANT D'ACCÉLÉRER LE RENOUVELLEMENT DU PARC AUTOMOBILE

Le parc français a 10,2 ans d'âge moyen. Les voitures qui correspondent à des vignettes Crit'air « électrique », 1 ou 2 représentent plus de 57 % des véhicules en circulation. Le marché de l'électrique représentait 1,9 % des immatriculations des véhicules neufs en 2019. Il a connu une envolée significative en 2020.

Il s'agit donc de poursuivre et renforcer les aides et primes pour accélérer le renouvellement du parc automobile français et donner aux ménages le coup de pouce nécessaire pour investir dans l'achat d'un véhicule plus récent et moins polluant.

Les aides doivent être substantielles et doivent tenir compte du coût (important) des véhicules et des énergies à promouvoir.

Enfin les dispositifs fiscaux évoluent souvent. Le consommateur est demandeur d'un calendrier des aides (bonus et prime à la conversion) et du malus sur au moins 3 ans afin de mieux prévoir et organiser cet investissement important dans son budget.

LA VOITURE TOUJOURS MAIS DIFFÉREMMENT

La voiture reste l'outil essentiel de mobilité pour l'essentiel des ménages français. 7 salariés sur 10 vont travailler en voiture. Moins il y a de transports publics, plus le taux de motorisation est élevé (67 % en région Île-de-France, 94 % en zone rurale).

L'automobiliste est cependant prêt à soutenir des mesures pragmatiques, visant à circuler de manière plus responsable et à opter par exemple pour du **covoiturage**.

Mode de transport en « commun » individuel, il permet de limiter l'autosolisme en réduisant les dépenses de budget automobile, le trafic (et donc le nombre d'accidents) et les émissions polluantes.

Ce complément à coût modéré des transports en commun est aussi le garant d'une mobilité pour tous (personnes sans véhicules, âgées, etc.).

Il s'agit de faciliter le développement de cet usage plus responsable de la voiture par des outils adaptés et une offre qui correspond aux besoins divers des usagers (longues et courtes distances, trajets pendulaires…).

C'est d'ailleurs dans ce contexte que l'Automobile Club Association a lancé sa plateforme européenne de covoiturage avec ses homologues allemands, suisses et luxembourgeois pour les trajets du quotidien, nationaux et transfrontaliers : www.automobileclub.org/covoiturage

Rouler plus responsable c'est aussi une question de formation. Les programmes de formation à **l'éco-conduite**, sujet souvent absent du débat public, doivent être soutenus et généralisés car ils permettent d'impacter l'efficacité environnementale et énergétique (-15 % de consommation en moyenne) et aussi la **sécurité routière** (par une conduite plus apaisée).

L'Automobile Club Association, en sa qualité de Club Mobilité de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), est en charge du déploiement français du Smart Driving Challenge, outil innovant de sensibilisation à la conduite sûre et responsable.

AXES DE RÉFLEXION

PLUS DE VISIBILITÉ SUR L'USAGE DES ÉNERGIES ALTERNATIVES

L'usager est demandeur de technologies alternatives comme les véhicules électriques et hybrides plébiscités dans les politiques d'aides.

Mais il doit savoir précisément où il s'engage, sur les plans de l'usage (autonomie, déploiement points de charge…), du budget (coût effectif, valeur de revente…), de l'impact environnemental de la chaîne fabrication-usage-destruction (extraction minéraux, consommation électricité nucléaire, recyclage batteries…) et de la fiscalité.

RENONCER AUX POLITIQUES DE RESTRICTIONS DE CIRCULATION

Ces dernières années de nombreuses villes ont opté pour l'instauration de Zones à Circulation Restreinte (ZCR) où la circulation est régie par des certificats "qualité de l'air" Crit'air.

Ce type de dispositif s'est confirmé avec la Loi d'orientation des mobilités qui prévoit de poursuivre le déploiement de zones à faibles émissions dans les collectivités volontaires. Ces dispositifs coûtent cher à installer et à faire vivre (15 000 à 150 000 euros d'investissement initial/zone et environ 1 million d'euros de fonctionnement sur 3 ans) pour un impact environnemental pourtant résiduel, localisé et multifactoriel (météo, évolution du parc auto…).

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

La Suisse, pays réputé pour sa conscience environnementale forte, a renoncé en 2011, à mettre en place des zones environnementales. Les études, analyses et des auditions préalables, lui avaient en effet permis d'établir que la mesure proposée, engendrerait une charge administrative excessive en regard de son utilité et provoquerait une inégalité de traitement entre usagers.

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

QUI SOMMES-NOUS ?

AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION

PRIORITÉ À LA MOBILITÉ

- 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
- Signataire de l'Appel national des employeurs en faveur de la sécurité routière

L'Automobile Club Association est une structure associative et apolitique fondée il y a plus de 120 ans.

Elle a pour mission la défense d'une mobilité plurielle, sûre, durable et responsable pour tous et contribue activement par ses travaux et ses actions à l'amélioration de l'écosystème de la mobilité.

Elle compte plus de 1 500 000 adhérents en France, lesquels constituent une véritable communauté et sont le moteur des actions de l'association.

Leurs témoignages nourrissent et alimentent les réflexions et propositions en faveur d'une mobilité pour tous, relayées auprès des autorités (Ministères, commissions locales, Défenseur des droits…) au titre de la mission de représentation des « citoyens mobiles » de l'Automobile Club Association.

Les actions de l'Automobile Club Association se déploient sur l'ensemble du territoire national mais aussi à l'échelle européenne.

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 contribue à ce titre à l'élaboration et au relais des campagnes mondiales, telles que « Make Cars Green » pour la promotion de l'écoconduite, « Action for Road Safety », « Save Kids Live », « #3500Lives », « 2 secondes suffisent » pour la promotion de la sécurité routière.

Elle dispose de son propre Observatoire Européen de la Mobilité, créé avec 9 autres Automobile Clubs, qui permet une vision globale et européenne des problématiques de mobilité.

Elle participe et relaie, en France, les actions lancées et développées 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.

Outre son rôle institutionnel de représentation, l'Automobile Club Association propose de nombreux services à ses adhérents, qu'ils soient particuliers ou professionnels : protection juridique, assistance routière, vignettes autoroutières, voyage, contrôle technique…

Au titre de son engagement fort en faveur de la mobilité durable, elle propose un programme varié de sensibilisation des usagers de la route, organise des ateliers d'autoévaluation pour les seniors, propose des formations à la sécurité routière aux particuliers et aux entreprises, et réalise des stages de récupération de points.

Sa filiale, Automobile Club Prévention, est une société leader dans la prévention et la maîtrise du risque routier professionnel (diagnostic, plans de prévention, stage de conduite préventive…) au rayonnement national, grâce à ses 6 centres de formation.

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

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

1 564 899
adhérents

18 000
Saisines du service juridique (dossiers, consultations…)

40 000
Personnes sensibilisées à la sécurité routière

Chiffres en 2019

Nos fiches conseils pour circuler en toute sécurité

L'Automobile Club Association diffuse toute l'année des conseils pratiques et pédagogiques pour une mobilité sûre et responsable avec des partenaires tels que :

- l'ASFA (Association des sociétés françaises d'autoroutes),
- ESSILOR,
- la FFCC (Fédération des Campeurs, Caravaniers et Camping-caristes),
- le SER (Syndicat des équipements de la route),
- CADR 67 (Comité d'action deux-roues).

Voici quelques exemples de fiches Été 2020.

Retrouvez-les toutes sur notre site :
www.ac-a.fr/fiches-ete2020

FFCC

SER

ESSILOR

CADR 67

ASFA

En faveur d'une mobilité plus sûre

L'Automobile Club Association œuvre au quotidien par ses travaux, ses actions et ses campagnes en faveur d'une mobilité plus sûre.

En voici quelques exemples.

CAMPAGNE "ADAS"

Une campagne consacrée aux systèmes avancés d'aide à la conduite ou "ADAS" (Advanced Driver Assistance Systems).

Consultable sur: *www.ac-a.fr/adas*

CAMPAGNE "#3500LIVES"

Une campagne qui encourage les usagers de la route à respecter des règles simples de sécurité routière grâce à des messages de personnalités emblématiques.

Consultable sur: *www.ac-a.fr/3500lives*

CAMPAGNE "LÂCHE TON TÉL"

Une campagne qui sensibilise aux risques liés à l'utilisation du téléphone en conduisant, en pédalant ou en marchant.

Consultable sur: *www.ac-a.fr/lache-ton-tel*

CAMPAGNE "2 SECONDES SUFFISENT"

Une campagne choc de sensibilisation au danger de la distraction au volant qui démontre que même de très courts moments d'inattention peuvent avoir des conséquences dramatiques.

Consultable sur: *www.ac-a.fr/2secondes*

CAMPAGNE "RESTE VISIBLE"

Une campagne automnale de sensibilisation qui permet avec des outils pratiques et ludiques d'apprendre aux enfants à rester visibles la nuit grâce à des équipements adaptés et des conseils simples de sécurité.

Consultable sur: *www.ac-a.fr/reste-visible*

CAMPAGNE "PENSEZ VÉLO, PENSEZ MOTO, PENSEZ RÉTRO"

Une campagne qui sensibilise les automobilistes à la vulnérabilité des deux-roues et les incite, grâce à des autocollants, à vérifier leurs rétroviseurs.

Consultable sur: *www.ac-a.fr/velosmotosretros*

SMART DRIVING CHALLENGE

Une compétition mondiale qui récompense la conduite intelligente, sûre et respectueuse de l'environnement.

Consultable sur: *www.ac-a.fr/smartdriving*

OBSERVATOIRE EUROPÉEN DE LA MOBILITÉ

Un Observatoire Européen de la Mobilité pour avoir une vision globale des problématiques de mobilité à l'échelle européenne.

Consultable sur: *www.ac-a.fr/observatoire-europeen-mobilite*

CAMPAGNE "MY CAR, MY DATA"

Une campagne de sensibilisation sur les données collectées par les véhicules connectés et la nécessité de garantir une meilleure protection des consommateurs.

Consultable sur: *www.ac-a.fr/donnees-vehicules*

CONSULTATION SUR LE VÉHICULE AUTONOME

6 mois d'une consultation inédite, auprès de 1 000 citoyens qui ont donné leur avis sur le véhicule autonome et sur ses enjeux en termes de réglementation,de formation, d'assurance, d'éthique, etc.

Consultable sur: *www.ac-a.fr/code-robots*

BUDGET DE L'AUTOMOBILISTE

Le Budget de l'Automobiliste® est une photographie annuelle des dépenses moyennes consacrées par l'automobiliste français pour l'achat et l'usage de son véhicule.

Consultable sur: *www.ac-a.fr/budget2020*

AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION

PRIORITÉ À LA MOBILITÉ

CONTACTS

SERVICE PRESSE DE L'AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION

03 69 06 46 06 / 03 68 00 38 00

service_presse@automobileclub.org

SIÈGE

38 avenue du Rhin - 67100 Strasbourg

BUREAU PARISIEN

9 rue d'Artois - 75008 Paris

WWW.AUTOMOBILE-CLUB.ORG