



LA FIN DU PERMIS DE CONDUIRE A VIE ?

La proposition de loi n° 1147, déposée le 18 mars dernier à l'Assemblée Nationale, propose de conditionner l'obtention du permis de conduire ainsi que son renouvellement, soit tous les 15 ans, à une visite médicale, et que cette visite serait effectuée tous les 5 ans lorsque le conducteur est âgé de 70 ans ou plus.

Son objectif est de renforcer la prévention des accidents de la route en instituant des visites médicales à intervalles réguliers. À la lecture des statistiques en la matière, cette mesure visant les seniors apparaît disproportionnée, injuste et discriminatoire.

Les faits sont clairs :

Les jeunes conducteurs âgés de **18 à 24 ans** sont les plus souvent victimes d'accidents mortels sur la route : ils représentent **20% des tués**, pour seulement 9% de la population française.

Les **25-34 ans** causent **23% des accidents mortels** de la route. C'est **22% pour les 35-49 ans** et **18% pour les 50-64 ans**.

Les automobilistes âgés de **65 ans et plus** causent quant à eux environ **17%** des accidents mortels de la route, ce qui en fait la tranche d'âge la **moins accidentogène**.

En réalité, cette proposition de loi ne repose sur aucune justification scientifique sérieuse. Elle émane d'une émotion, de drames qui ne devraient en aucun cas servir de prétexte à des mesures hâtives et punitives.

Ce projet vise une population simplement parce qu'elle vieillit, sans pour autant cibler les véritables situations à risque, ni offrir les accompagnements nécessaires.

Ce n'est pas une politique de sécurité routière. C'est une politique de mise à l'écart.

Les seniors, comme tous les autres usagers, ont besoin de conserver leur mobilité et leur indépendance : le permis de conduire est un outil essentiel de ce point de vue, et il est impensable de le remettre en cause au moyen d'une visite médicale obligatoire imposée.

C'est pourtant bien ce qui se joue aujourd'hui avec cette proposition de loi, la remise en cause de notre permis de conduire, dont le renouvellement serait conditionné à une visite médicale.

Mais que peut réellement vérifier un médecin lors d'une consultation aussi arbitraire ?

Son rôle n'est pas de juger vos compétences techniques de conduite sur une route ouverte, ni d'évaluer votre capacité à réagir à une situation d'urgence.

L'instauration d'une visite médicale obligatoire tous les cinq ans pour les seniors est une fausse solution à un vrai problème.

Bien-sûr des changements physiologiques apparaissent avec l'âge, altérant à la fois les réflexes, la vision, l'ouïe et la motricité des conducteurs.

Mais tout le monde ne voit pas ses capacités se réduire au même rythme : l'âge n'est en aucun cas un indicateur fiable pour jauger l'aptitude à la conduite d'un individu.

C'est pourquoi notre partenaire «**40 Millions d'automobilistes**» lance une grande consultation citoyenne pour faire émerger des propositions justes, efficaces et respectueuses afin de concilier la sécurité routière avec le maintien de l'automobilité de nos aînés.

N'hésitez pas à participer à cette consultation en allant sur leur site :

<https://www.40millionsdautomobilistes.com/>



LA CARTE GRISE NUMERIQUE DANS VOTRE TELEPHONE

La tendance actuelle est à la **dématérialisation** des papiers.

On peut le regretter ou au contraire y être favorable, mais après la carte d'identité et la carte vitale, c'est maintenant au tour de la carte grise de pouvoir être disponible sur votre smartphone.

Cette dématérialisation a été lancée en 2017, avec le plan « **Préfectures nouvelle génération** », et l'apparition du portefeuille numérique.

Dans le domaine automobile, la numérisation est possible pour les avis de contravention, la déclaration de cession de véhicule, la déclaration de non gage, le relevé de points, sans oublier le permis de conduire ainsi que dernièrement la carte verte d'assurance.

Les pouvoirs publics ont donc annoncé le 30 juin dernier que la carte grise, ou certificat d'immatriculation, pouvait être stockée dans l'application de référence de l'identité numérique.

L'avantage, c'est qu'il peut ainsi être présenté directement depuis un téléphone portable en cas de contrôle.

Mais, si on souhaite bénéficier de ce service, il faut d'abord posséder une carte d'identité au format carte bancaire, celles qui sont délivrées depuis mars 2021, avoir un smartphone sous Android 11 ou iOS 16, doté de la technologie sans contact NFC, un compte France Connect, et que l'immatriculation de votre véhicule soit au nouveau format applicable depuis 2009 : AA-123-AA.

Si vous cochez toutes ces cases, alors vous pouvez obtenir la version numérique de votre carte grise.

Pour cela, il faut d'abord télécharger l'application « **France Identité** », disponible gratuitement. Une fois l'application lancée, il faut suivre la procédure pour se créer une identité numérique, saisir les informations demandées.

Quand c'est fait, il faut ensuite cliquer sur l'onglet « **Ajouter un titre** », entrer les informations de sa carte grise, puis en effectuer le scan. Le certificat apparaît alors sur l'écran d'accueil de l'application.

Cette version numérique du certificat d'immatriculation vient en complément du document papier qui reste toujours en vigueur. Ça ne remplace pas la carte grise physique. Simplement, si vous perdez la version papier, vous pouvez présenter cette version dématérialisée en cas de contrôle. Cette carte grise numérique est liée à votre identité numérique, ce qui signifie qu'en cas de prêt de votre voiture, le conducteur devra posséder la carte physique.

Pourquoi une carte grise dématérialisée ?

L'objectif des autorités est de simplifier les contrôles routiers, lutter contre la fraude et alléger les démarches administratives des propriétaires de véhicules.

Aujourd'hui, la carte grise numérique n'est pas valable à l'étranger, mais ce n'est que transitoire, puisque l'Union Européenne travaille pour une validation à terme au sein de tous les pays faisant partie de l'Union Européenne.

En effet, la numérisation de la plupart des documents administratifs et la mise en place de ce portefeuille numérique relève d'un plan européen dont l'objectif est de faciliter les démarches transfrontalières et harmoniser les services numériques au sein de l'Union.



LES RALENTISSEURS ILLEGAUX MAINTENUS



POUR UNE HISTOIRE D'ARGENT !

La nécessité de faire respecter les limitations de vitesse en agglomération pour assurer la sécurité de tous les usagers amène souvent les maires à ordonner l'implantation de ralentisseurs, plus communément appelés « **dos d'âne** ».

Ce type d'aménagement peut être utile pour réguler la vitesse dans les lieux qui imposent une circulation à allure réduite : aux abords des écoles par exemple, ou dans les zones particulièrement fréquentées par ceux qu'on appelle « **les usagers vulnérables** » (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite...), mais son installation sur les routes ne doit pas être systématique et, surtout, doit toujours se faire dans les règles de l'art et en conformité avec les normes et la législation qui l'encadrent, pour ne pas occasionner de gêne ou devenir paradoxalement source de danger pour les usagers.

Ce sont donc des aménagements efficaces... s'ils sont conçus dans les règles.

Malheureusement une majorité d'entre eux ne respectent pas les normes en vigueur, et depuis de nombreuses années, nous avons dénoncé le caractère illégal de ces nombreux ralentisseurs.

Suite à de multiples recours déposés, le Conseil d'Etat n'a pas remis en cause la non-conformité des équipements concernés, et donc admis que la plupart des « **gendarmes couchés** » ne respectent pas les normes, mais il a décidé de ne pas demander leur destruction, une décision qui semble incompréhensible. Ils sont en effet dangereux, abîment les dessous de nos autos et leurs trains roulants, générateurs de nuisances sonores et de pollution, mais ils ne seront pas retirés ! Une décision qu'on peut qualifier d'abracadabrantique !

C'est évidemment le coût qui en est la cause puisque retirer tous ces ralentisseurs coûterait entre 5 et 7 milliards d'euros.

Au total, **90 %** des 450 000 équipements présents sur les routes françaises seraient concernés !

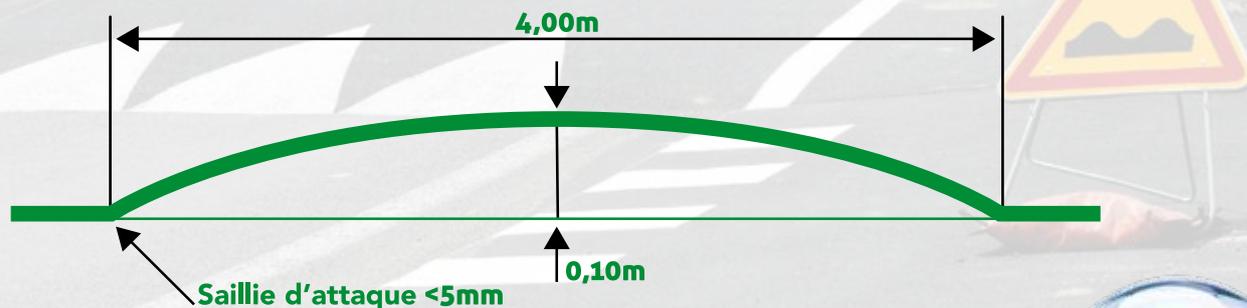
Si la décision du Conseil d'Etat ne permet pas de faire marche arrière, elle va permettre d'éviter la construction de nouveaux « **trottoirs** » sur la chaussée. En théorie, nous ne devrions plus voir apparaître de nouveaux ralentisseurs lorsqu'ils ne sont pas autorisés, selon de nombreux critères. Ainsi, ils sont interdits lorsque la vitesse est supérieure à 30 km/h, quand le trafic est supérieur à 3 000 véhicules par jour, en agglomération sur les voies à grande circulation, sur des voies de desserte de transport public et sur celles desservant des centres de secours, à moins de 25 mètres d'un pont, à moins de 40 mètres d'un virage ou encore dans les virages de rayon inférieur à 200 mètres et en sortie de ces derniers. Les collectivités ne pourront plus s'affranchir de la réglementation, et pour ceux qui sont déjà installés, leur responsabilité pourrait être engagée en cas d'accident.



Des ralentisseurs pourtant bien définis

Malgré le caractère illégal de ces gendarmes couchés, si votre auto subit des dommages, vous devez engager une procédure de réclamation auprès de votre assurance et apporter des preuves : caractère anormal du ralentisseur, lien de causalité entre le dit ralentisseur et les dommages subis et bien sûr sa localisation exacte. Autant vous prévenir tout de suite, cela risque d'être très long et très difficile, notamment d'apporter la preuve de la causalité des dommages avec le caractère illégal du ralentisseur...

Dans les faits, son profil doit être de forme circulaire, étendu sur quatre mètres de long et d'une hauteur de dix centimètres maximum. La saillie d'attaque doit être inférieure à cinq millimètres. Les autres ralentisseurs, de type plateaux par exemple, doivent répondre à d'autres exigences.



La fin des ZFE, une victoire historique pour les automobilistes



Le mercredi 28 mai 2025 restera une date majeure dans l'histoire de la mobilité en France : l'Assemblée Nationale a majoritairement voté en faveur de la suppression des Zones à Faibles Émissions (ZFE). L'Automobile Club, qui a milité contre les ZFE depuis 2018, salue avec enthousiasme cette décision de bon sens, qui constitue une victoire historique pour les automobilistes français.



Après avoir fait planer le suspense et malgré la division du camp gouvernemental, l'Assemblée Nationale a finalement adopté le projet de loi de « simplification » et sa mesure controversée d'abrogation des zones à faibles émissions contre la pollution de l'air. À l'issue de trois mois d'un examen décousu par les multiples reports du texte, le projet de loi a été adopté par 275 voix contre 252, et ira désormais devant une commission mixte paritaire, où sept députés et sept sénateurs devront s'accorder sur une mouture commune.

La voix du bon sens entendue par les députés

Après plus de six années de mobilisation, de sensibilisation et d'actions sur le terrain, les automobilistes voient enfin leur droit fondamental à la mobilité reconnu. Nous félicitons les députés qui ont entendu les revendications des automobilistes et pris la décision historique d'abroger les ZFE.

Nous tournons la page d'une mesure profondément injuste qui excluait les plus modestes de la mobilité. Ce vote est le fruit d'un engagement collectif, mené avec force et détermination.

Le dispositif des ZFE, qui interdisait l'accès aux centres urbains à certains véhicules en fonction de critères techniques parfois arbitraires, avait suscité une large opposition. En supprimant ce dispositif, l'Assemblée Nationale reconnaît la nécessité d'une transition écologique plus juste et équitable, qui n'oppose pas «écologie» et «inclusion sociale».

Tous ensembles, nous avons réussi : en mettant une pression constante sur les pouvoirs publics, en tapant sans cesse du poing sur la table auprès des médias, en continuant d'alerter toujours plus de citoyens sur cette mesure néfaste...

Et bien sûr, il y a eu la mobilisation massive des usagers de la route aux côtés de notre partenaire, l'association «40 millions d'automobilistes», à travers des actions qui - nous en avons la preuve - ont su produire des résultats.



A l'ACNF, nous avons largement communiqué auprès des médias contre ces zones, en expliquant pourquoi ce n'était pas une bonne mesure

D'abord, on se basait exclusivement sur la vignette Crit'Air pour décider quel véhicule pourrait entrer dans ces zones, et les vignettes Crit'Air s'appuient uniquement sur l'âge et le carburant de la voiture.

Même si généralement une voiture récente pollue moins qu'une voiture ancienne, ce n'est pas une science exacte, une petite citadine bien entretenue pouvant moins polluer qu'un véhicule récent très lourd.

De plus, il est incompréhensible que l'on puisse exclure de circuler des véhicules ayant passé avec succès le contrôle technique intégrant un volet « pollution », ce qui signifie que ces voitures répondent aux exigences en vigueur en matière d'émissions polluantes.

C'était également un projet anti social visant à exclure de la circulation automobile les citoyens n'ayant pas les moyens de s'équiper d'un nouveau véhicule électrique ou plus récent. En d'autres termes, les automobilistes ayant plus de moyens financiers pouvaient circuler, alors que les autres étaient exclus de la circulation automobile dans ces zones !

D'après une enquête de l'Insee parue en 2019, 38% des ménages les plus pauvres ont un véhicule classé Crit'Air 4 ou 5. Ce sont les habitants des communes rurales ou périurbaines qui possèdent également le plus souvent des véhicules polluants. Or, ces territoires sont aussi ceux où la dépendance automobile est la plus forte du fait de faibles possibilités de report modal pour parcourir des distances quotidiennes de plusieurs dizaines de kilomètres et accéder aux centres urbains.



Et qu'en est-il des personnes qui utilisent très peu leur voiture, comme les personnes âgées qui ont besoin d'avoir un accès aux soins, ou d'effectuer des courses alimentaires. Ce ne sont pas des gros rouleurs, et ils contribuent très peu à la pollution et aux émissions des gaz à effet de serre. Ils seront pourtant touchés si leur voiture est ancienne.

Cette victoire met donc fin définitivement aux ZFE. Elle nous conforte dans notre mission : défendre une mobilité respectueuse de tous, quels que soient les revenus, l'âge ou le lieu de vie. Notre vigilance reste intacte : l'association demeure mobilisée contre toute mesure qui porterait atteinte à la liberté de circuler.



A-t-on toujours besoin de la vignette Crit'Air ?

Oui, la vignette Crit'Air est toujours utile. En effet, elle existait déjà avant les ZFE, puisque leur création date de 2017, et avait pour but de favoriser l'utilisation des voitures les moins polluantes.

Ainsi, lors de pics de pollution par exemple, le Préfet peut instaurer une circulation différenciée, et il est alors interdit de circuler pour les véhicules les plus polluants, sur la base des vignettes Crit'Air. Sans ZFE, ces vignettes gardent donc un caractère obligatoire lors de pics de pollution.

C'est du moins la réglementation actuelle, mais on a vu que tout peut changer très vite...



LES DÉPÔTS VENTES

Faut-il acheter ou vendre son véhicule en dépôt-vente ?

Quelle est la meilleure solution pour acheter ou vendre son véhicule ? Passer par une concession officielle ? Un particulier avec les petites annonces ? Un mandataire ? Un garage spécialisé ? Une vente aux enchères ? Un site internet ? Se rendre à l'étranger ?

Parmi les différentes solutions figure le dépôt-vente. Ce système n'est pas encore très connu, mais il commence à se développer et à attirer certains automobilistes.

Il faut cependant savoir que ces ventes répondent à certaines obligations et contraintes différentes des achats-ventes classiques, et un certain nombre de précautions sont à prendre si on veut y trouver son bonheur.

Comment ça marche ?

Les dépôts-ventes se sont transformés et présentent aujourd'hui des show-rooms modernes, où les voitures sont mises en valeur. C'est une solution intermédiaire, puisqu'il s'agit d'une vente entre particuliers, mais la promotion du véhicule, la recherche et la négociation avec les acheteurs potentiels sont gérées par le commerçant.

Au départ, vous signez un contrat avec un professionnel, qui le désigne comme mandataire pour la vente de votre voiture, sur une durée déterminée (généralement entre 1 et 2 mois). Celui-ci est chargé de trouver un acheteur particulier pendant cette période.

Le prix de vente est décidé, au préalable, entre le vendeur et le commerçant.

LES AVANTAGES

Si vous êtes vendeur, plutôt que de voir votre voiture perdue au milieu de milliers de petites annonces sur des sites spécialisés, l'un des intérêts du dépôt-vente, c'est qu'il augmente sa visibilité en le présentant en vitrine.

Vous ne perdez pas de temps à rédiger une petite annonce, à répondre aux acheteurs potentiels, à négocier avec ceux-ci.

LES INCONVÉNIENTS

Le responsable du dépôt-vente touchera une commission.

Vous n'obtiendrez donc pas un prix correspondant à la valeur marchande de votre auto.

Le commerçant chargé de la vente a l'exclusivité ; vous ne pourrez donc pas vendre votre voiture à quelqu'un d'autre, particulier ou professionnel, tant que le mandat n'a pas pris fin.

Si l'acheteur constate un vice-caché après l'achat du véhicule, c'est contre l'ancien propriétaire qu'il se retourne. En effet, le responsable du dépôt-vente n'est qu'un intermédiaire. Cela signifie que contrairement au rachat chez un concessionnaire, le dépôt-vente ne protège pas le vendeur contre les risques juridiques.

Si votre voiture présente des défauts, est accidentée, elle risque de ne pas être acceptée par le dépôt-vente.

Si vous êtes acheteur, il faut savoir que le dépôt-vente n'est que dépositaire des voitures qui lui sont confiées, ce qui signifie qu'il n'a pas à effectuer la révision du véhicule avant la vente. Il n'y a pas non plus de garantie légale de conformité qui s'applique vis-à-vis du responsable du dépôt-vente. Donc, vous achetez un véhicule qui n'est ni révisé ni garanti par un professionnel.

On a vu dans certains cas des arnaques avec des établissements pas sérieux qui ne réglent pas les propriétaires une fois la vente effectuée.

Vendre ou acheter sa voiture en passant par un dépôt-vente peut donc être intéressant, mais il faut également être très vigilant : vérifier le sérieux de l'enseigne (avis internet, depuis combien de temps est-il ouvert), faire un état des lieux du véhicule avant de le confier, ne pas laisser l'original de la carte grise, vérifier le délai de paiement après la vente.

Comme n'importe quelle transaction, le dépôt-vente a ses avantages et ses inconvénients, et en fonction de vos impératifs, il peut s'avérer un bon moyen d'acheter ou de vendre votre voiture, mais avant de s'engager, il faut bien en mesurer les contraintes et surtout vérifier le sérieux de votre interlocuteur.

