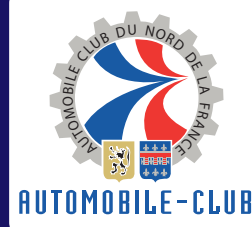


LA LETTRE

de l'Automobile Club du Nord de la France



AUTO-MOTO-TOURISME

■ 21, av. Léon Blum - BP 40016 - 59370 Mons en Baroeul
■ Tél. 03 20 28 40 40 - Fax : 03 20 28 48 15
■ autoclubnord@wanadoo.fr ■ www.autoclubnord.com

Mars 2026



LA JOURNEE DES ADHERENTS A L'AUTOMOBILE CLUB

La prochaine journée des adhérents se tiendra le

Jeudi 4 juin 2026

de 9 heures à 13 heures - Salle «La Briqueterie» - 9 rue du Baroeul - Eco-Parc - MONS EN BAROEUL

Une première formation vous attend à partir de 10h,

avec des conseils pour conduire en toute sécurité : comment anticiper, prévenir les risques....

A 12h, nous vous proposerons **une animation sur les risques liés à la consommation d'alcool et la conduite automobile.**

On vous donnera toutes les explications sur ce que représentent les doses d'alcool habituelles prises lors des apéritifs ou des repas,

ainsi que les conséquences de la prise de médicaments sur la conduite.

Vous pourrez essayer le **réactionmètre**, et nous aborderons également les dangers liés à l'utilisation de la tablette tactile présente dans la plupart de nos voitures de nouvelle génération.

Vous pourrez aussi vous tester sur le **simulateur de conduite**, tandis que le personnel de l'A.C.N.F sera à votre disposition pour discuter des questions liées à l'utilisation de votre véhicule, et pour répondre à toutes vos interrogations concernant les **services du Club**.



Enfin, la traditionnelle cérémonie de remises des volants d'or aura lieu à 11h.

Elle permet de récompenser nos fidèles adhérents ayant un comportement exemplaire sur la route.

Qui peut prétendre à cette distinction ?

C'est simple, il faut être adhérent de l'association, bénéficier d'un bonus au moins égal à 40%, ne pas avoir été responsable d'un accident corporel, et être titulaire de son permis de conduire depuis 40 ans pour les volants d'argent, 50 ans pour les volants d'or, ou même 60 ans pour les volants grand or.

Si vous réunissez ces critères et que vous souhaitez participer à la cérémonie de remises des volants d'or, rien de plus facile. Il vous suffit de contacter **Sandrine PANI** au **siège de l'ACNF à Mons-en-Baroeul, au 03.20.28.48.06**, afin de vous inscrire pour cette prochaine cession. Vous devrez lui faire parvenir ensuite une **copie de votre permis de conduire**, ainsi qu'une copie d'un **document d'assurance** indiquant le niveau de votre bonus. Une quinzaine de jours avant l'évènement vous recevrez une confirmation et une invitation par courrier.

Au cours de cette petite cérémonie qui se veut avant tout conviviale, vous aurez l'occasion de rencontrer le Président, et d'échanger avec les salariés de l'association autour d'un cocktail.

Il sera remis à chaque récipiendaire un **diplôme**, une **médaille**, ainsi qu'un **autocollant** que vous pourrez apposer sur le pare brise de votre véhicule.

Alors venez nombreux partager ce moment de convivialité avec VOTRE CLUB !

AUDITS DE CONDUITE POUR LES ADHERENTS DE L'AUTOMOBILE CLUB

Aujourd'hui, on parle beaucoup de visites médicales qui seraient obligatoires pour conserver son permis de conduire.

L'Europe a en effet adopté une réforme comprenant une visite médicale obligatoire tous les 15 ans, et qui doit s'appliquer à tous les pays membres de l'Union Européenne d'ici 2029. Cette visite médicale obligatoire serait applicable à tous les automobilistes dès l'obtention du permis de conduire.

Rien n'est voté en France pour l'instant, mais c'est un sujet d'actualité que l'Automobile Club prend à cœur.

Sans règles établies il reste le bon sens et la bienveillance. C'est pourquoi, l'association, soucieuse de la sécurité de ses sociétaires, prévoit de procéder, avec un simulateur de conduite, à des audits de conduite avec un formateur diplômé.

Deux sessions sont prévues au siège, 21 Avenue Léon Blum à Mons-en-Baroeul,

Jeudi 16 avril 2026 de 14h à 17 h
Jeudi 8 octobre 2026 de 14h à 17 h





Nous pourrions tester vos temps de réaction, et vos réactions face à diverses situations simples et dégradées, et introduire des méthodes de conduite pour améliorer vos résultats.

En conduite nous pourrions vérifier votre vision latérale, indispensable pour détecter les piétons sur le point de traverser ou les intersections.

À l'issue de ces audits, nous vous donnerons notre avis, et pourrions également vous proposer des pistes de travail pour améliorer votre conduite et vous permettre de continuer à rouler sans risque pour vous et les autres usagers.

Si vous êtes intéressé, merci de vous inscrire par mail à l'une des adresses suivantes : spani@autoclubnord.com ou autoclubnord@wanadoo.fr, ou par téléphone au **03.20.28.40.40**, ou encore sur place au siège.

LES NOUVEAUTÉS 2026

Les plaques d'immatriculation roses !

Afin de pouvoir plus facilement vérifier visuellement les plaques d'immatriculation temporaires **WW** et **W**, celles-ci sont dorénavant roses, et la date limite de validité de **4 mois** est également indiquée sur ces plaques.

Rappelons que les plaques **WW** sont attribuées aux véhicules neufs ou importés en attente d'immatriculation définitive.

Les plaques **W garage**, sont utilisées par les professionnels pour les essais ou le transport de véhicules.

Le **rose** est la seule couleur qui n'avait encore jamais été utilisée pour des plaques d'immatriculation en France. Il permet une distinction immédiate, sans risque de confusion avec les autres catégories existantes.



Augmentation du Bonus pour les voitures électriques

Le terme bonus a été remplacé par « **prime coup de pouce** » le 1er juillet 2025, et en 2026, cette prime est passée d'un maximum de **4 200€ à 5 700€**. Cette prime varie de **3 500€ à 5 700€** en fonction des revenus, et il y a certaines conditions à respecter : la prime ne peut pas dépasser **27%** du prix du véhicule, celui-ci doit être **inférieur à 47 000€**, le poids **inférieur à 2 400kg**, et la fabrication européenne.

Autre bonne nouvelle, les automobilistes peuvent également bénéficier d'une surprime de **1 200€ à 2 000€** si la batterie est fabriquée en Europe.

Mauvaise nouvelle, quand on donne de l'argent d'un côté pour l'achat d'une voiture électrique, on en retire d'un autre côté pour financer ces primes.

En 2025 c'est l'Etat qui payait les bonus électriques. L'Etat n'ayant plus d'argent, ce sont les CEE (Certificats d'Economie d'Energie) qui financent ces primes en 2026.

La conséquence c'est une augmentation du prix des énergies, sujet qui est traité dans un autre article de cette lettre...

CT et airbags Takata

Lors du contrôle technique en 2026, les voitures toujours munies d'airbags Takata « **stop drive** » sont mises en contre visite critique, et non plus en contre visite simple. Cela signifie qu'elles ne peuvent plus rouler le jour de la visite initiale à minuit.

Les propriétaires ont toujours **2 mois** pour remplacer les airbags, et revenir ensuite au centre pour la contre visite.



Plus d'aide pour l'installation des bornes de recharge à domicile pour les particuliers

Il existait une aide de **500€** pour installer une borne de recharge électrique à domicile. Elle a été supprimée en 2026.

Le prix d'une borne varie entre **1 500€ et 2 000€**.

Il est toujours possible de brancher sa voiture sur une prise de courant classique, mais la borne est 3 fois plus rapide, et il y a une perte d'énergie qui peut atteindre **25%** sur une prise domestique, contre **10 à 15%** sur une borne.

La perte d'énergie, c'est une partie de l'énergie facturée qui n'atteint jamais la batterie. Ces pertes de charge ne sont pas toujours visibles mais elles existent. Qu'il s'agisse de courant alternatif ou de courant continu, aucune recharge n'est parfaitement efficace.



Augmentations des malus

Le malus écologique qui concerne les **émissions de CO2** démarre à **108 g/km** contre **113g/km** en 2025. Cela signifie que pratiquement toutes les voitures thermiques classiques (sans hybridation) sont soumises à un malus.

A 108g/km il n'est que de **50€**, mais il monte ensuite très vite, et peut même atteindre **80 000€** pour un véhicule dont les émissions de CO2 sont de **192 g/km** ! Le maximum était auparavant de **70 000€**.

De même, le malus au poids commence dorénavant à **1 500kg**, alors qu'il débutait à **1 600kg** en 2025.

Les voitures électriques étaient exemptées du malus au poids en 2025. Il était tout d'abord prévu qu'elles soient également concernées à partir de juillet 2026. Finalement, il n'en est rien, et la dérogation des voitures électriques a été prolongée pour toute l'année 2026, afin de favoriser le développement de ce secteur.

Ce malus se calcule ainsi :

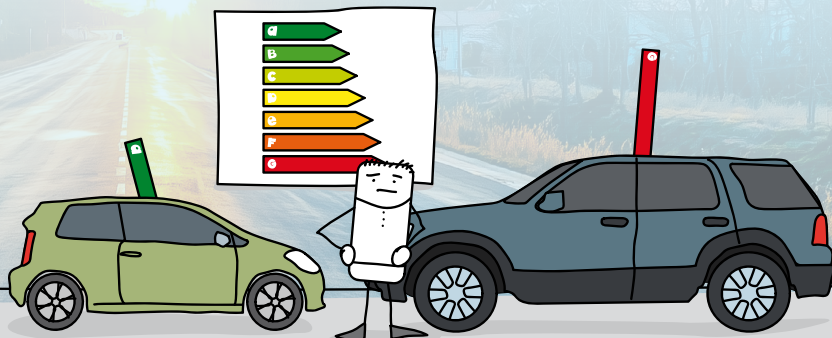
- ➔ **10 € par kg** pour les véhicules de **1500 à 1699 kg**
- ➔ **15 € par kg** pour ceux entre **1700 et 1799 kg**
- ➔ **20 € par kg** pour ceux entre **1800 et 1899 kg**
- ➔ **25 € par kg** pour ceux entre **1900 et 1999 kg**
- ➔ **et 30 € par kg** pour ceux au-delà de **2000 kg**.

Là aussi, on peut atteindre des montants faramineux.

Au bout du compte, avec tous ces malus, les voitures neuves peuvent voir leur prix initial être multiplié par **2, voire plus !**

Cherche-t-on à décourager les automobilistes d'acheter un véhicule neuf, ou à détruire toute l'industrie automobile en Europe ?

C'est la question qu'on est en droit de se poser en 2026, quand on observe les décisions des pouvoirs publics, qu'ils soient européens ou français.



LE SPORT AUTOMOBILE ET L'ACNF - RETRO NEWS

L'ASACNF est aujourd'hui l'association sportive de l'ACNF, créée le 7 janvier 1952.

Mais avant cette date, l'ACNF s'est intéressée aux sports mécaniques dès 1922 avec le **Circuit des Routes Pavées** qui fut organisé jusqu'en 1931, où, suite à un accident dans la foule, le préfet du Nord interdit alors toute course automobile autour de Lille.

L'interdiction ne fut levée que quinze ans plus tard, le **25 août 1946**.

C'est alors en métropole lilloise que les meilleurs pilotes européens prennent rendez-vous pour un **Grand Prix Automobile**. Unique sous tout rapport : il est co-organisé par les trois grandes villes : **Lille, Roubaix et Tourcoing**.

Par la suite avec l'ACNF, la ville de Roubaix organisera trois autres Grand Prix, en **1950, 1952 et 1953**, qui se tiendront dans le quartier du **Parc Barbieux**. Puis une première épreuve de régularité sur route, le **Rallye du Textile 1951**, qui deviendra par la suite le **Rallye des Routes du Nord** à partir de 1952 jusqu'en 1971.

Ce rallye a lui-même engendré la plupart des épreuves de la région. Il passera par le Championnat de France et le Championnat d'Europe.

Disparu en 1972, il reviendra en 2004, sous l'impulsion d'une nouvelle équipe réunie autour de **Jean-Michel Foulon**, après 33 ans d'absence.

L'ASACNF a vu passer bon nombre de pilotes devenus par la suite des sommités du Sport Automobile comme **Jean-Pierre Beltoise, Guy Ligier, Jean-Claude Andruet, Jean Todt** et bien d'autres, à bord de voitures non moins prestigieuses telles que **Ferrari GTO, Aston Martin, AC Cobra, Porsche ou Alpine**.



L'UE renonce au 100% électrique pour 2035

En fin d'année 2025, la Commission Européenne a renoncé à interdire la vente de voitures neuves à moteur thermique pour 2035.

L'Automobile Club salue cette décision de l'UE qui préserve l'accès à la mobilité des Français et l'avenir de notre industrie.

Fin des moteurs thermiques en 2035 : l'Union Européenne assouplit sa directive

Après plusieurs mois de tergiversations, l'Union Européenne a officiellement renoncé au tout-électrique à partir de 2035.

Les constructeurs pourront donc continuer à commercialiser une part limitée de voitures neuves équipées de moteurs thermiques ou hybrides.

Si cette autorisation reste encadrée par des objectifs stricts, notamment de réduction des émissions de CO2, elle entérine définitivement la menace d'une transition forcée et brutale qui mettait en péril l'accès à la mobilité pour des millions de Français.

En outre, ce renoncement ouvre la porte aux hybrides rechargeables et aux carburants de synthèse qui permettent de décarboner, sans tout casser.



Un renoncement qui reflète une réalité de mobilité

Il y avait en effet des risques majeurs liés à une fin précipitée du moteur thermique.

Tout d'abord, cette mesure menaçait les déplacements de millions de citoyens pour lesquels l'électrique ne permet toujours pas de répondre aux besoins de mobilité, et pour lesquels le véhicule électrique représente un coût encore trop élevé à l'achat, pour des prestations inférieures en matière d'autonomie.

L'UE peut tenter d'imposer le 100% électrique, mais au final, c'est le consommateur qui prend la décision. Et si l'offre ne correspond pas aux besoins du consommateur, aucune politique publique ne pourra l'imposer durablement. D'autant plus qu'il est facile de constater qu'actuellement, les véhicules électriques se vendent essentiellement grâce aux subventions.

Aussi, cet objectif du 100% électrique à moyen terme pose la question des infrastructures de recharge : actuellement en France, les voitures électriques représentent près de 3% du parc roulant, soit plusieurs centaines de milliers de véhicules. Et si le nombre de bornes actuel permet de gérer cette part, il faut prendre conscience de ce que représente le développement des infrastructures adaptées si dans quelques années à peine, le nombre de véhicules électriques augmente considérablement.

Une problématique aussi industrielle

Par ailleurs, cette mesure mettait en péril énormément d'emplois dans la filière automobile, tout en déroulant le tapis rouge au marché automobile chinois au détriment du marché européen.

Dans toutes nos communications auprès des médias, nous insistons sur le fait que le tout électrique forcé en 2035 était une impasse sociale et industrielle. Ce renoncement change tout pour les automobilistes : il s'agit de la fin de l'obsolescence programmée des voitures actuelles, et nous pouvons nous réjouir d'avoir été entendus par les fonctionnaires européens.

Pourquoi le prix des carburants va-t-il encore augmenter en 2026 ?

En 2026, les automobilistes français devront faire face à une nouvelle hausse des prix des carburants. En cause : la montée en puissance du dispositif des Certificats d'Economie d'Énergie (CEE), dont l'enveloppe annuelle passe de 6 à 8 milliards d'euros, conformément à un décret publié en octobre 2025.

Une hausse des carburants liée au dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE)

Le mécanisme des certificats d'économie d'énergie repose sur une obligation faite aux fournisseurs d'énergie — **carburants, gaz, électricité** — de financer des actions d'économies d'énergie. En théorie, l'objectif est environnemental, mais en pratique, comme toute taxe déguisée, la note finale est massivement répercutée sur les consommateurs.

Cette taxe servira notamment à financer la prime appelée « **coup de pouce** », permettant d'obtenir une remise pouvant aller jusqu'à **5 700€**, sur l'achat d'un véhicule électrique.

Aujourd'hui déjà, les CEE représentent environ **11 centimes par litre** à la pompe, soit une charge annuelle moyenne de **76€** par automobiliste. Avec la réforme prévue en 2026, cette contribution atteindra **16 à 17 centimes par litre**, entraînant mécaniquement une nouvelle hausse automatique des prix des carburants.

Une taxe déguisée injustement payée par les automobilistes

La Cour des comptes elle-même qualifie cette augmentation des CEE de véritable taxe sur la consommation d'énergie. Si elle n'est pas officiellement présentée comme telle, son fonctionnement est pourtant similaire :

- Les fournisseurs d'énergie avancent les coûts,
- Puis en répercutent les deux tiers directement sur les factures des clients.

Résultat : ce sont les automobilistes qui dépendent de leur véhicule pour travailler, se soigner ou simplement assurer les déplacements essentiels du quotidien, et qui sont déjà lourdement mis à contribution, qui devront absorber l'essentiel de cette nouvelle charge financière..

Une hausse des prix des carburants incompréhensible dans le contexte actuel

Pour l'Automobile Club, cette décision est totalement déconnectée de la réalité économique des ménages français : c'est une hausse absolument incompréhensible dans le contexte actuel. Les Français subissent déjà une perte de pouvoir d'achat majeure, et on leur ajoute encore une taxe masquée, qui va rendre chaque trajet du quotidien plus coûteux. **Cinq ou six centimes en plus**, par litre, c'est énorme pour des millions d'automobilistes qui n'ont aucune alternative à la voiture. La mobilité est à nouveau transformée en luxe.



Le gouvernement minimise l'impact, mais la facture sera bien réelle

Face aux critiques, le gouvernement évoque un impact «marginal» sur les prix à la pompe, les faits disent tout autre chose. Rappelons que la Cour des comptes qualifie elle-même la hausse des CEE de «quasi-taxe» sur la consommation d'énergie.

Et cette accumulation de charges fragilise toujours plus les citoyens, puisqu'elle s'inscrit dans une longue liste de mesures pénalisantes pour les conducteurs : chaque année, les charges qui pèsent sur les automobilistes augmentent, sans aucune considération pour leur quotidien et sans vision d'ensemble de la mobilité. Qu'il s'agisse des radars, des ZFE, ou désormais de cette pseudo-taxe énergétique, tout concourt à rendre la vie des conducteurs plus difficile et plus coûteuse.

Nous dénonçons un dispositif injuste, déconnecté des réalités et socialement pénalisant.

Face à cette situation, nous demandons officiellement à l'État de revoir le décret d'octobre 2025, estimant qu'il lèse injustement les Français dépendants de leur véhicule, notamment dans les zones rurales et périurbaines où les alternatives à la voiture sont quasi inexistantes.



Protoxyde d'azote au volant : les risques de la conduite sous gaz hilarant, exposés dans une expérience choc

Dans l'actualité, on retrouve de plus en plus de cas ou des accidents de la route impliquant des conducteurs ayant consommé du protoxyde d'azote. Notre partenaire, 40 Millions d'automobilistes a mené une expérience inédite de conduite sur simulateur afin d'observer, de manière objective, les effets immédiats de ce gaz sur les capacités de conduite. Les résultats sont sans appel : le protoxyde d'azote est incompatible avec la sécurité routière.

Qu'est-ce que le protoxyde d'azote (ou gaz hilarant) et quels sont ses effets ?

Le protoxyde d'azote, aussi appelé «gaz hilarant» ou «proto», est utilisé dans le milieu médical pour les anesthésies, dans un cadre très réglementé. Il sert également un usage alimentaire, notamment dans les cartouches pour siphon à chantilly ou les aérosols d'air sec. Détourné de son usage initial pour ses propriétés euphorisantes, il est transféré dans des ballons de baudruche afin d'être inhalé.

Le protoxyde d'azote, consommé principalement par des jeunes pour ses effets euphorisants et sensoriels rapides, représente un risque grave pour la santé. Cette pratique entraîne des complications médicales, tant par la fréquence que la quantité inhalée.

Les risques immédiats incluent notamment l'**asphyxie**, la **perte de connaissance**, ou encore des **brûlures par le froid** lors de l'expulsion du gaz. À long terme, une consommation répétée ou à fortes doses peut engendrer des **troubles neurologiques graves**, des **complications vasculaires** et des **pathologies psychiatriques**. Ces dangers sont considérablement accentués lorsque le produit est associé à l'alcool ou à d'autres drogues.

Le protoxyde d'azote dans l'accidentalité routière

Depuis plusieurs mois, les faits divers et les enquêtes journalistiques se multiplient autour d'un phénomène encore trop sous-estimé : l'usage détourné du protoxyde d'azote et

ses conséquences dramatiques, notamment sur la route. **Accidents, sorties de voie, pertes de contrôle du véhicule...** De plus en plus de drames impliquent des conducteurs ayant consommé ce gaz, parfois quelques minutes seulement avant de prendre le volant.

Selon les chiffres relayés dans ces enquêtes, **plus de 450 incidents graves** liés au protoxyde d'azote ont été recensés en 2025, soit quarante fois plus qu'il y a six ans. Une explosion inquiétante, qui concerne très majoritairement des jeunes consommateurs, parfois déjà suivis dans des services spécialisés en addictologie.

Parallèlement, le protoxyde d'azote reste facilement accessible. Les commerçants ont su rendre le produit toujours plus attractif : **bonbonnes aromatisées** (fraise, banane, fruits exotiques...), marketing inspiré de celui des cigarettes électroniques, ventes en ligne simplifiées. Autant de stratégies qui banalisent un produit pourtant loin d'être anodin et contribuent à une perception erronée de son danger, notamment chez les plus jeunes.

Pour cette étude, notre partenaire «**40 millions d'automobilistes**» a souhaité mettre en lumière la menace de la consommation de protoxyde d'azote sur la route et son impact sur la sécurité routière.

L'**objectif** était clair : montrer que l'inhalation de ce gaz est un **danger mortel** sur la route et que ce phénomène peut devenir le fléau de la sécurité routière de ces prochaines années si rien n'est fait pour l'endiguer.

Le recours à des simulateurs de conduite a permis de recréer des conditions réelles de circulation, de reproduire des situations à risques et de tester les comportements routiers des conducteurs sans les mettre en danger.

L'expérience s'est déroulée en deux phases : une conduite de référence «à jeun», suivie d'une conduite sous protoxyde d'azote.

Les participants ont été soumis à une série d'exercices progressifs permettant d'évaluer précisément l'impact du protoxyde d'azote sur les fonctions essentielles à la conduite :

- Conduite en ligne droite entre des cônes afin d'évaluer le maintien de trajectoire,
- Tests de vision périphérique avec apparition aléatoire de signaux lumineux,
- Exercices de réflexes visant à réagir le plus rapidement possible à un stimulus visuel,
- Calcul du temps de réaction moyen, en vision frontale et périphérique,
- Evitement d'un obstacle surgissant de manière imprévue,
- Situations de conduite en environnement urbain ou rural, intégrant des scénarios accidentogènes réalistes.

Malgré une inhalation de dose volontairement minimale de protoxyde d'azote, diluée avec de l'oxygène et très inférieure aux usages observés dans les pratiques récréatives, les résultats ont été implacables :

- Dégradation brutale des capacités de conduite dès les premières minutes suivant l'inhalation,

- Perte de contrôle du véhicule avec des obstacles percés lors d'exercices simples de maintien dans un couloir,

- Effondrement des temps de réaction qui doublent ou triplent,
- Incapacité à éviter les situations d'urgence, entraînant des accidents systématiques avec des vitesses d'impact lors de chocs très élevées, jusqu'à 68km/h.

Cette expérience a prouvé que le protoxyde d'azote altère profondément les capacités de conduite : les réflexes s'effondrent, le véhicule devient incontrôlable et l'accident devient inévitable.

Des mesures fortes désormais indispensables.

Pour l'Automobile Club, il est urgent d'adopter des mesures concrètes et pénales fortes. Ce gaz, trop souvent perçu comme inoffensif, représente un danger immédiat pour la vie humaine. Il faut en finir avec la banalisation de ces pratiques.

Au regard de ces constats, l'Automobile Club appelle les pouvoirs publics à assimiler clairement la conduite sous protoxyde d'azote à la conduite sous l'emprise de stupéfiants, à renforcer les contrôles routiers et les sanctions pénales associées, à déployer des campagnes nationales de prévention, ciblées notamment sur les jeunes conducteurs, afin de déconstruire l'image inoffensive de ce gaz.

