

TOUT CE QUI CHANGE EN 2025

En ce début d'année atypique, marqué par l'arrivée d'un nouveau gouvernement et l'absence de loi de finances, la planète automobile ne s'arrête pas pour autant de tourner. Malgré les incertitudes – notamment fiscales – voici, point par point, tout ce qui vous attend dans les douze prochains mois...

Radars : ça va faire mal

Qu'on se le dise, l'Etat vise le milliard d'euros de recettes grâce aux radars ! Certes, leur nombre va peu évoluer – autour de 4 700 –, mais l'élan de modernisation se poursuit. Beaucoup de vieux modèles (radars classiques, de vitesse moyenne, de feu rouge) partiront à la casse, remplacés par des engins de dernière génération.

500 radars urbains. Ils vont ainsi être déployés dans des grandes villes (Bordeaux, Lyon, Marseille, Metz...) en plus des 63 déjà présents à Toulouse, dans le Doubs et le Territoire de Belfort. S'ajouteront, peut-être fin 2025, les premiers urbains financés par les collectivités locales.

Des voitures radars privatisées dans le "Grand Sud".

Il y avait jusqu'ici huit régions (soit 55 départements) où la conduite des voitures était assurée par des chauffeurs civils. A partir du printemps prochain, ce sera au tour des trois du sud du pays – Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie, Paca – d'y passer progressivement. Soit à terme 31 départements de plus et même 33 quand la Corse sera incluse. Ne restera plus

alors que l'Île-de-France à "privatiser".

550 radars autonomes "actifs", auxquels s'ajouteront de 100 à 150 inactifs (ceux en cours de déplacement ou vandalisés). Soit un total de 650 à 700 unités... contre 330 il y a un an. Le rendement annuel de ces engins nomades pourrait donc passer de 5,8 millions de flashes en 2023 à plus de 10 millions.

De nouvelles fonctions en test. Grâce à leurs caméras intelligentes, il est question de doter les radars discriminants et les tourelles de la fonction interdistance, et les urbains, du contrôle du téléphone au volant ou du non-port de la ceinture. Mais les procédures d'homologation s'annoncent longues : donc a priori pas de PV à redouter avant 2026.

Les premiers radars sonores ? L'homologation de ces dispositifs inédits voués à détecter les véhicules trop bruyants pourrait aboutir au printemps. Et sanctionner dans la foulée.

Tous les PV envoyés par e-mail. Les avis de contravention électroniques (eACO) vont se généraliser... pour peu que l'administration connaisse votre adresse mail.

Contrôle technique : peu de changements

Nouvelle étape pour les deux-roues motorisés et les voitures. Alors que les modèles immatriculés avant 2017 avaient jusqu'au 20 octobre dernier pour passer leur premier "CT", c'est au tour de ceux immatriculés entre 2017 et 2019 de devoir s'y soumettre cette année et, au plus tard, le 31 décembre.

Bruit et vitesse des deux-roues contrôlés.

Le niveau sonore des deux-roues va être vérifié lors de l'épreuve à compter du 1^{er} mars et la vitesse maximale des cyclomoteurs dès le 1^{er} juin.

Statu quo pour les voitures. Contrairement à ce qu'évoquaient les rumeurs récentes, aucun nouveau contrôle – notamment sur les systèmes de dépollution des diesels – n'est prévu cette année. Statu quo, donc. A un détail près...

Des relevés de consommation réelle généralisés. Depuis le 1^{er} janvier 2021, les voitures et utilitaires neufs (hors électriques) vendus en Europe sont équipés d'un "mouchard" qui enregistre, sur la durée, leur consommation réelle. Quatre ans plus tard, cette donnée, que l'Europe utilise à des fins statistiques, va être collectée lors du premier contrôle technique de ces véhicules. Notez que l'on peut s'opposer à ce relevé en signant une décharge.

Sécurité routière : calme plat ?

Calumet de la paix. Réconcilier piétons, cyclistes et automobilistes, telle est la mission (impossible ?) confiée à l'ancien boss de la Sécurité routière, Emmanuel Barbe. Il proposera, fin mars, des solutions alliant éducation, prévention, communication, amélioration de la signalisation et des aménagements, répression des comportements violents...

Tour de vis sur les gros délits. Parmi les 38 mesures annoncées au CISR* du 23 juillet 2023, plusieurs auraient pu ou dû entrer en vigueur en 2024. Dont la création du délit d'homicide routier, pour en finir avec la qualification d'homicide ou blessure involontaire. Ou le durcissement de plusieurs délits, tels l'association alcool + stupéfiants (confiscation définitive du véhicule, perte de 8 points) ; le grand excès de vitesse de plus de 50 km/h, devenant délit dès la première fois ; de fausse



désignation quant à l'auteur d'une infraction. A noter que pour désigner un étranger, il faudra verser la consignation, ensuite remboursée si celui-ci passe à la caisse.

Interfile : stop ou encore ? De source officielle, c'en est fini de l'expérimentation depuis le 31 décembre 2024. Mais pour la FFM (les motards en colère), elle n'est pas pour autant explicitement interdite, car "le code de la route ne décrit pas l'interfile. [...] Lorsqu'elle est verbalisée, c'est pour des motifs annexes (vitesse, distance de sécurité)". D'où sa demande de prolongation "jusqu'à l'arrivée d'un gouvernement stable" en vue d'une légalisation.

ZFE, ZTL, covoiturage : circulez... ou pas !



Les ZFE passent la 3^e. En 2025, les véhicules Crit'Air 3 (essence d'avant 2006 et diesels d'avant 2011) sont sur la sellette dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants. Si certaines ont décidé de repousser les restrictions de circulation (Strasbourg à 2027, Marseille *sine die*), d'autres les appliquent. Ainsi dans le Grand Paris, ces véhicules sont interdits en semaine de 8h à 20h (sauf jours fériés). Un "pass ZFE" de 24h permet néanmoins de déroger à la règle 24 jours par an, sachant qu'il n'y aura aucune verbalisation cette année, uniquement de la pédagogie. A Lyon, les Crit'Air 3 sont également interdits de circulation, mais là aussi avec des dérogations ("petits rouleurs", travailleurs en horaires décalés...) à raison de 52 jours/an. Le bannissement des Crit'Air 3 entre aussi en vigueur à Montpellier et Grenoble. Nîmes devient, de son côté, un territoire de vigilance où les véhicules non classés (d'avant 1996) sont exclus de manière permanente.

Même topo pour Le Havre Seine Métropole, Annecy, Nantes et Lille.

Pas de radars de ZFE en vue. Les "équipements de contrôle automatisé" n'opéreront nulle part cette année et leur mise en service a été encore reportée à 2026. Sauf à Saint-Etienne où cinq radars de ZFE vont être installés cette année, mais dans un but purement pédagogique.

Lyon limite le trafic. Après Paris, ce sera au tour de Lyon d'instaurer une zone à trafic limité (ZTL), à partir de juin dans une partie de la presqu'île. Cernée par des bornes rétractables, la zone sera ouverte le matin aux camions de livraison et l'après-midi aux seuls résidents. A Paris, la Mairie prévoit de sanctionner, dans le courant de l'année, les véhicules en transit. Comment ? Rien n'est acté, mais il est question d'un QR code à présenter aux forces de l'ordre. L'usine à gaz !

Voie réservée sur le périph. Paris, encore, compte mettre en place rapidement une voie réservée sur le périphérique. Seuls les véhicules avec au moins deux personnes à bord, les taxis, transports publics et les titulaires d'une carte handicapé seront autorisés à emprunter la file de gauche aux heures de pointe (7h-10h30 et 16h-20h). Du côté de Lille, la voie réservée de l'A1 est maintenant dotée d'un radar "de covoiturage". Et les amendes commencent à tomber.

On lève le pied. L'expérimentation se poursuit en 2025 : depuis novembre dernier et pendant un an, la limitation de vitesse passe de 90 km/h à 70 km/h sur l'A86 entre Saint-Denis et La Courneuve (93) et sur l'A4 entre Charenton et Saint-Maurice (94).

Permis de conduire : les temps modernes

L'attestation de droit à conduire. Carton rose perdu, volé ou en piteux état ? Le site Mes points permis** permet de télécharger une attestation de droit à conduire sécurisée (ADCS), valable quatre mois. Imprimée ou stockée sur smartphone, elle contient les infos clés (catégorie, validité) pour montrer patte blanche face à un agent, un assureur, un loueur...

Economie de timbre. Encore une mesure qui risque d'aggraver le phénomène de fraude au permis. Par souci d'économies, les documents neufs ne sont plus envoyés à leur titulaire par lettre expert (remise contre signature) mais en simple lettre suivie.

Permis international express. L'Etat confie désormais au privé l'envoi de ce sésame, alors que l'attente pouvait atteindre jusqu'à neuf mois.

Infraction en Europe = retrait de permis ? Ainsi en a convenu le Conseil des ministres des

transports de l'Union européenne. L'auteur d'une infraction dans l'un des 26 autres Etats membres, entraînant trois mois de suspension dans ledit territoire, perdrait de facto son permis dans son pays d'origine. L'adoption de la mesure et son application vont nécessiter du temps.

Pour les candidats au permis, deux mesures. Ils peuvent désormais récupérer en ligne leur numéro d'enregistrement préfectoral harmonisé. Ce NEPH est indispensable pour s'inscrire aux épreuves, changer d'auto-école ou se réinscrire plus de cinq ans après un échec. Alors que l'attente pour l'épreuve pratique est interminable, les places d'examen sont désormais attribuées aux auto-écoles en fonction du volume réel de formations dispensées aux élèves.



A. SEGHET

Tarifs de l'assurance. Gare à l'inflation sur les avis d'échéance 2025 : selon les estimations, les hausses des primes oscillent entre 4 et 6%. Une moyenne qui, pour certains, risque d'être largement dépassée, même en l'absence de sinistre récent déclaré. Autre sujet : que va devenir l'exonération de la taxe sur les conventions d'assurance (TSCA), dont bénéficiaient encore l'an dernier certaines voitures électriques ? Réponse quand la très tardive loi de finances 2025 sera promulguée.

Stationnement : toujours plus cher... Quelques villes profitent de ce début d'année pour augmenter les tarifs, voire les zones, du stationnement. C'est le cas à Arras et Bagneux où le FPS passe à 35 €, mais aussi à Bayeux (33 € le 1^{er} mars).



A. SAUNIER

... et la CCSP rebaptisée
La commission du contentieux du stationnement payant, qui instruit les litiges en matière de prunes de stationnement, change de nom : pour plus de clarté, elle devient le tribunal du stationnement payant.

Un nouveau boss pour Stellantis. Qui pour remplacer Tavares à la tête du tentaculaire groupe italo-franco-américain ? Selon la nationalité du futur directeur général, l'ancrage français de Stellantis sera ou pas remis en cause. Les pronostics ? En interne chez Stellantis, le patron de l'Amérique du Nord, Antonio Filosa ou le directeur des achats, Maxime Picat. Et venu de l'extérieur ? Qui sait, pourquoi pas un certain Luca de Meo ?