



**LIGUE DE DÉFENSE
DES CONDUCTEURS**

STOP À LA RÉPRESSION ABSURDE, OUI À LA CONDUITE RESPONSABLE

RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITÉ 2021



LE MOT DU PRÉSIDENT

Si les sujets que traite la Ligue de Défense des Conducteurs au quotidien n'étaient pas aussi graves, nous aurions pu nous amuser de la déclaration aussi provocatrice qu'hypocrite de Marie Gautier-Melleray, Madame Sécurité routière, faite lors d'une visioconférence avec notre équipe, début 2021. Alors que nous l'interpellions sur la politique de sécurité routière qu'elle allait mettre en place (elle n'occupe ce poste que depuis mi-2020), elle nous a assuré ne pas être « focalisée sur la vitesse »... Durant les mois qui ont suivi, nous n'avons pourtant guère vu la différence avec la ligne adoptée par son prédécesseur, Emmanuel Barbe ! Pas le moindre indice montrant que le gouvernement songe enfin vraiment à s'intéresser à autre chose que réprimer le conducteur au volant, ou le motard au guidon, dès lors qu'il dépasse la limitation d'un ou deux kilomètres-heure. Pendant ce temps, l'état des routes qui se dégrade, le contrôle renforcé de l'alcool et des stupéfiants au volant, la mise en place d'une meilleure formation à la conduite... demeurent les parents pauvres de cette direction interministérielle.

Malgré la difficile année « Covid et confinements » qui avait précédé, l'État a donc poursuivi en 2021 sa chasse au pigeon-conducteur, le cernant dans une impitoyable battue, déployée tous azimuts : comme si les radars automatiques toujours plus perfectionnés ne suffisaient pas, des voitures-radars privatisées sont déployées dans tout le pays, des bâtons sont mis dans les roues des départements souhaitant repasser leur



réseau secondaire à 90 km/h... Côté fiscalité, le malus CO₂ a fait un bond, en attendant l'application d'un malus au poids, à partir du 1^{er} janvier 2022. Enfin, la transition écologique, appliquée aux conducteurs, se révèle synonyme d'exclusion sociale, avec des Zones à faibles émissions « rejetant » les véhicules les plus anciens, dont les propriétaires sont évidemment les budgets les plus serrés... dans l'incapacité financière de les remplacer par de plus récents.

Parallèlement, à la Ligue de Défense des Conducteurs, nous n'avons pas non plus baissé notre garde. Pétitions antiradars, décorticages de données d'accidentologie pour démontrer les arguments fallacieux du discours officiel, rédaction de propositions de loi et d'amendements, décryptage des failles du 80 km/h, demande de report des Zones à faibles émissions, construction d'un ralentisseur illégal pour en démontrer toutes les nuisances... Grâce à votre précieux soutien, nous avons multiplié nos interventions auprès des élus, des médias et du grand public. Études, articles, infographies, vidéos, présence renforcée sur les réseaux sociaux, coup d'accélérateur sur Activ'Route, notre site/appli permettant de signaler les zones dangereuses aux collectivités : nous aussi, nous sommes tous azimuts.

Toutes ces actions et initiatives, que vous allez découvrir dans ce Rapport annuel, nous n'aurions pu les mener sans vous, qui nous accompagnez au quotidien, que ce soit en signant une pétition, en soutenant nos campagnes ou en nous faisant un don. Vous, les conducteurs responsables, que je remercie pour votre indéfectible mobilisation. C'est qu'il en faut, de la ténacité, pour combattre le dogme anti-voiture. Visiblement, vous n'en manquez pas.

Gérard Landry,
Président de la Ligue de Défense des Conducteurs

SOMMAIRE

Le mot du Président.....	p. 3
Un an de mobilisation : les grandes étapes de 2021.....	p. 6
Nos combats.....	p. 7
Des sympathisants répartis sur toute la France.....	p. 9
L'année 2021 en chiffres.....	p. 10

I- LES TEMPS FORTS DE L'ASSOCIATION EN 2021..... p. 11

A- Notre mobilisation sans faille contre la répression routière automatisée

1- Marre des radars, le cri du cœur de nos sympathisants.....	p. 11
2- Entretien exclusif avec la DISR : « pas focalisée sur la vitesse ».....	p. 11
3- Voitures-radars privatisés : le summum de la répression aveugle.....	p. 13
a- Généralisation à toute la France.....	p. 13
b- Un gigantesque bénéfice net pour l'État.....	p. 13
c- Et si on les signalait, ces voitures-radars privatisées ?.....	p. 13
4- En plus, on utilise nos données pour nous flasher plus !.....	p. 14
5- L'argent des radars à l'entretien des routes.....	p. 14
6- Loi 3DS : à chaque élu son radar.....	p. 15

B- 80 km/h : chronique d'une mesure ultra contestée..... p. 15

1- Entre janvier et décembre 2021, une douzaine de départements qui rebasculent à 90 km/h.....	p. 15
2- La LDC omniprésente sur le sujet.....	p. 16
a- Réactualisation systématique de la carte 80 vs 90.....	p. 16
b- Analyse objective des résultats avec statistiques officielles.....	p. 16
c- Opération « élections régionales/départementales » pour interpeller les candidats sur le 80.....	p. 17
d- La LDC omniprésente dans les médias.....	p. 17

C- Zones à faibles émissions : la transition écologique sans transition..... p. 18

1- La LDC publie une étude sans concession, intitulée « ZFE, la grande cacophonie ».....	p. 18
2- Demande de moratoire et interventions auprès de la filière auto.....	p. 18
3- Alerte à la grogne sociale.....	p. 19

D- Ralentisseurs illégaux et dégradation des routes de France : des fléaux dans notre ligne de mire..... p. 20

1- Construction d'un ralentisseur illégal, la démonstration de l'année.....	p. 20
a- Objectif dénonciation d'un mal national.....	p. 20
b- Un projet fou.....	p. 20
c- Des résultats incontestables.....	p. 21
2- Activ'Route prend de l'ampleur pour lutter contre la dégradation des routes.....	p. 21
a- Près de 6 000 utilisateurs.....	p. 21
b- Reconnaissance des élus locaux.....	p. 22

SOMMAIRE

E- Les autres sujets traités par la LDC en 2021	p. 23
1- Ne laissons pas des véhicules dangereux profiter de subventions !.....	p. 23
2- Fiscalité : la France automobile toujours plus taxée.....	p. 23
3- Action pour rendre obligatoire la possibilité de désactiver les futurs brideurs de vitesse.....	p. 24
4- La LDC entreprend un Tour de France de ses sympathisants.....	p. 24
II- LES MOYENS D'ACTION DE L'ASSOCIATION	p. 25
A- Un budget issu des donateurs et dédié au combat	p. 25
B- Les moyens humains de l'association	p. 26
C- Une communication tous azimuts	p. 27
1- La communication directe auprès de nos sympathisants.....	p. 27
a- Newsletters et bulletins.....	p. 27
b- Articles sur le site de la LDC.....	p. 27
c- Omniprésence sur les réseaux sociaux.....	p. 27
2- La sensibilisation des élus aux préoccupations des conducteurs.....	p. 28
3- Les médias qui ont relayé nos actions en 2021.....	p. 29
Annexe	p. 30
Les sympathisants, piliers de l'association	p. 31



Un an de mobilisation à la Ligue de Défense des Conducteurs

LES GRANDES ÉTAPES DE 2021

FÉVRIER 2021

- ✓ Visioconférence avec la Déléguée interministérielle à la Sécurité routière, Marie Gautier-Melleray, pour porter à sa connaissance les attentes de nos sympathisants
- ✓ Lancement de notre pétition « Marre des Radars »

MAI 2021

- ✓ Construction d'un ralentisseur illégal pour mesurer scientifiquement les nuisances de ces équipements hors normes

JUIN 2021

- ✓ Publication de notre étude « ZFE : la grande cacophonie »

JUILLET 2021

- ✓ Conférence de presse pour dévoiler les résultats de nos mesures « ralentisseurs »

AOÛT 2021

- ✓ Publication de notre flyer « Activ'Route » pour que tous les conducteurs deviennent acteurs de la Sécurité routière

SEPTEMBRE 2021

- ✓ La LDC démontre, chiffres à l'appui, que le passage à 80 km/h du réseau secondaire n'a rien changé à l'accidentologie
- ✓ Nous demandons aux députés de se mobiliser pour que l'argent des radars aille à la réfection des routes

NOVEMBRE 2021

- ✓ La LDC entame un Tour de France de ses sympathisants
- ✓ Pétition « Non à la prolifération des radars en ville »



80 km/h : toute l'année, la LDC suit et soutient les dizaines de départements qui réhabilitent le 90 km/h sur leurs routes, avec une carte régulièrement réactualisée de ceux qui « basculent »

NOS COMBATS

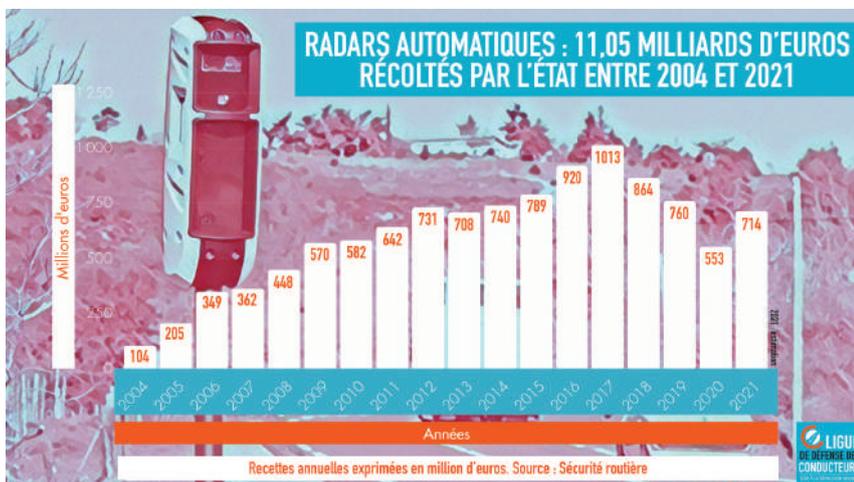
Malgré la crise économique aggravée par l'épidémie de coronavirus, malgré les premiers sursauts d'une inflation qui enflé de mois en mois, aucun repos n'a été accordé aux conducteurs en 2021 ! Industrialisation de la répression routière à travers le contrôle automatisé, focalisation sur la vitesse en tant que facteur principal des accidents, communes, métropoles et départements bientôt habilités à installer et gérer des radars automatiques, discours moralisateur et culpabilisant qui stigmatise tous les conducteurs en les rendant responsables de nombreux maux... Les sujets de mobilisation sont restés nombreux l'an passé et la Ligue de Défense des Conducteurs ne baisse toujours pas les armes ! Ces dernières années, se sont ajoutés à nos sujets de prédilection les Zones à faibles émissions, l'hyper fiscalité automobile, ou encore la dégradation du réseau routier : notre association n'a jamais été aussi occupée. Mais au cœur de nos combats, figure la plus noble des missions : militer pour la mise en place d'une vraie politique de sécurité routière avec, au centre, le conducteur responsable.

La stratégie du tout répressif, qui ne date pas d'hier, continue à s'accélérer. Pourtant, jusqu'en 2003, les gouvernements successifs, qui s'étaient vraiment emparés du sujet en 1972 alors que la France avait atteint le triste record de 18 000 victimes de la route*, avaient adopté une politique sensée et très efficace. Campagnes de sensibilisation, répression ciblée et vraie lutte contre l'alcoolisme au volant en étaient les socles. Parallèlement, les véhicules avaient fait des progrès

de géant en sécurité passive et active, le réseau routier est modernisé, la rapidité d'intervention et l'efficacité des secours d'urgence sur les lieux des accidents s'améliore... La mortalité routière ne cesse de reculer : moins de 10 000 en 1992, 8 000 en 2000, 6 000 en 2003. Des efforts restent évidemment à faire mais la courbe est vertueuse.

Pendant ces années-là, le problème se posait en des termes sains : comment épargner un maximum de vies pour un coût acceptable pour la collectivité ? La solution passait, certes, par la répression ciblée. Mais elle reposait avant tout sur la responsabilisation des conducteurs, sur la prévention et l'éducation routière. Expliquer aux automobilistes les risques encourus, leur apprendre à cohabiter avec tous les usagers de la route et, bien sûr, sanctionner ceux qui ne respectaient pas ces règles du « vivre ensemble » sur la route.

Ces valeurs se sont totalement inversées depuis quelques années et en particulier depuis fin 2003, où les premiers radars automatiques ont été installés. Sous couvert de lutte pour l'amélioration de la sécurité routière, l'État trouve dans ces radars automatiques une manne inespérée et plonge d'ailleurs généreusement dans la cagnotte pour son propre désendettement, le détournant de plus en plus de son objectif initial. En dix-sept ans, depuis 2004, première année de recettes pleines (le premier radar ayant été installé fin 2003), les sanctions automatisées ont rapporté plus de 11 milliards d'euros (voir graphique ci-dessous) !



Le décrochement des recettes, constaté d'abord en 2018 et 2019, résulte principalement des dégradations opérées sur les radars automatiques durant le mouvement des Gilets Jaunes (jusqu'à 60 % du parc non-opérationnel, début 2019). Puis, en 2020, le confinement lié à la crise du Covid-19 a réduit le pactole. Mais déjà en 2021, le « redressement » se confirme...

Le rapport simpliste entre accidentologie et vitesse permet de faire passer toutes les pilules : à terme, 4 700 radars automatiques quadrilleront la France, tandis que la technologie des cabines évolue pour toujours piéger davantage d'automobilistes. L'industrialisation du contrôle-sanction passe même désormais la vitesse supérieure, avec la généralisation sur la route des voitures-radars privatisées, non signalées et donc indétectables ! Fin 2022, toutes les régions de France seront « conquises ». Enfin, la loi de décentralisation dite « 3 DS », adoptée en décembre 2021, va par ailleurs bientôt permettre aux collectivités locales d'ajouter des radars supplémentaires, là où bon leur semble. Pour renforcer le contrôle systématique, les pouvoirs publics rivalisent d'imagination pour stigmatiser les automobilistes, entreprenant :

- une répression systématique, de plus en plus brutale, sans commune mesure avec les résultats obtenus en matière de sécurité routière ;
- une mise en accusation généralisée des conducteurs, tous mis dans le même sac et transformés en « délinquants routiers » responsables de « violence routière » ;
- une recherche systématique de recettes fiscales, par la multiplication des radars et des amendes adressées par millions aux conducteurs.

Isolément, chaque citoyen ne peut que subir ces dérives intolérables.

Nous agissons pour vous

La Ligue de Défense des Conducteurs a pour but de réunir le plus grand nombre d'automobilistes raisonnables et de faire entendre leur voix pour en finir avec cette répression absurde et passer à une politique efficace de sécurité routière.

L'association agit :

- En produisant et en décryptant de l'information. L'information est de moins en moins transparente et se transforme inexorablement en opérations de communication à la gloire du ministère chargé de la sécurité routière (en l'occurrence, aujourd'hui, le ministère de l'Intérieur).
- En informant le plus grand nombre. Tant que les Français seront victimes de la désinformation sur les moyens et les résultats réels de la répression routière, il sera difficile de mettre un terme à ses excès.
- En organisant des campagnes de mobilisation auprès des élus et du gouvernement pour faire évoluer les politiques et les moyens mis en œuvre pour garantir notre sécurité sur les routes.

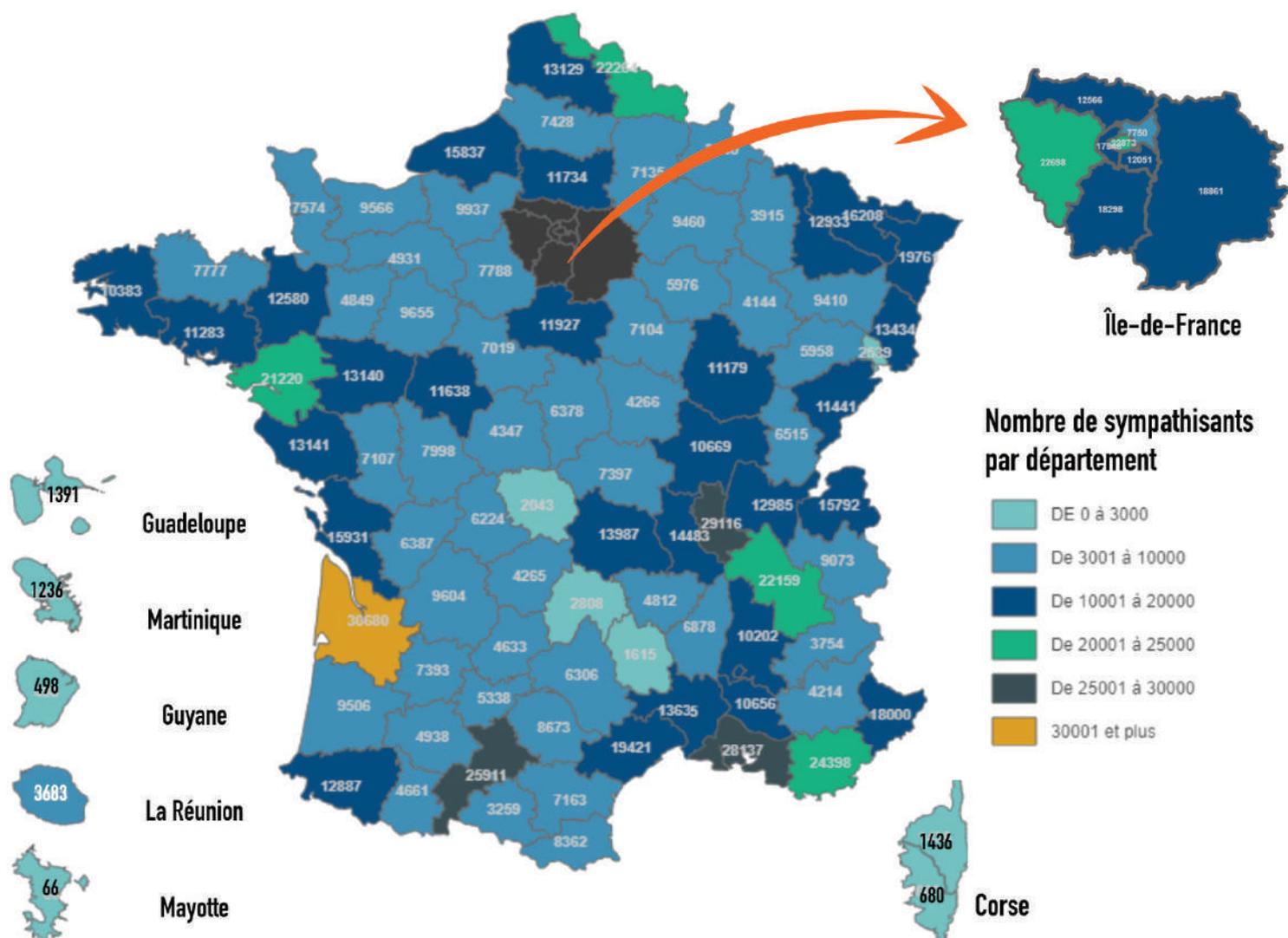
L'association Ligue de Défense des Conducteurs œuvre pour que les réglementations soient faites pour les conducteurs et non pas contre les conducteurs. La sécurité routière repose sur des considérations de sécurité, et non sur la rentabilité



*Les statistiques mentionnées ici ont été calculées par l'Observatoire national interministériel de la Sécurité routière (ONISR) et intègrent les personnes décédées jusqu'à 30 jours après l'accident. Or, entre 1952, première année de statistiques, et 2004, les chiffres d'accidentologie ne prenaient en compte que les personnes décédées jusqu'à 6 jours après l'accident (le décompte jusqu'à 30 jours introduit en 2005 visait à harmoniser les statistiques à l'échelle européenne). L'ONISR a donc réalisé une estimation à 30 jours pour les années 1952-2004, par application d'un coefficient majorateur.

DES SYMPATHISANTS RÉPARTIS SUR TOUTE LA FRANCE

Le maillage de l'association à travers le pays est particulièrement dense et équilibré, avec des pics entre 20 000 et 30 000 conducteurs impliqués dans notre action dans une dizaine de départements (y compris Paris) et même au-delà de 30 000 en Gironde. Au total, ce sont plus de 1 million d'automobilistes qui nous ont communiqué leurs coordonnées afin que nous leur fassions parvenir notre information sur les excès de la répression routière et les alternatives au tout-radar (réfection des routes, formation à la conduite, etc.), la lutte pour le droit à la mobilité individuelle...



L'année 2021 de la Ligue de Défense des Conducteurs en quelques chiffres

1 036 000

SYMPATHISANTS

qui relaient chaque jour notre information



44 606

DONS



**3 CONFÉRENCES
DE PRESSE**

16 communiqués de presse

Une centaine de reprises presse



59

ARTICLES
PUBLIÉS



1 ÉTUDE



**1 DOSSIER
SPÉCIAL
RALENTISSEURS**



**1 TOUR
DE FRANCE**



Une action militante auprès des parlementaires, des élus locaux et de la filière automobile

Une équipe à l'expertise reconnue, au service des libertés des conducteurs



65 870 abonnés Facebook

3 000 abonnés Twitter



460 abonnés LinkedIn

215 abonnés Instagram

Une forte présence sur les réseaux sociaux



5 collaborateurs
permanents

au siège de l'association

I- LES TEMPS FORTS DE L'ASSOCIATION EN 2021

A- Notre mobilisation sans faille contre la répression routière automatisée

L'expérience nous a appris, à la Ligue de Défense des Conducteurs, que l'État profitait du moindre progrès technologique pour peaufiner sa chasse au kilomètre-heure en trop, en plus de truffier les bords de nos routes de radars automatiques. Voilà qui permet de glisser sous le tapis ses manquements en matière de lutte contre les vrais comportements dangereux (alcool, stupéfiants . . .) et de meilleure formation à la conduite ! Mais l'expérience nous a aussi appris à réagir, mobiliser nos sympathisants, faire entendre la voix de tous ceux qui sont convaincus, comme nous, que cette stratégie a depuis longtemps atteint ses limites . . . et que la sécurité routière ne se limite pas qu'au tout-répressif.

1- Marre des radars, le cri du cœur de nos sympathisants

C'est peu de dire que les Français sont exaspérés par la multiplication des radars. On en comptera 4 700 d'ici à la fin de l'année 2022 ! Ce flicage du moindre excès de vitesse –rappelons que 96 % des infractions concernent des dépassements de la limitation inférieurs à 20 km/h, et, on vient de l'apprendre, 58 % sanctionnent même de mini-dépassements de moins de 5 km/h ! – se révèle de plus en plus impitoyable.

Aux radars fixes, radars chantier, radars discriminants, radars tronçons, radars urbains, radars tourelle... s'ajoutent désormais les voitures-radars privatisées, conduites par des salariés d'entreprises privées dont la mission se réduit à se faufiler incognito dans la circulation pour piéger le moindre kilomètre-heure en trop. À la fin 2022, 400 de ces véhicules devraient sillonner la France (450 à terme). Chacun roulant 7 jours sur 7 et rapportant chaque année pas loin de 400 000 euros nets à l'État... Faites le calcul de leur exceptionnelle rentabilité !

Pour stopper cette répression intolérable par les radars, la Ligue de Défense des Conducteurs a lancé une pétition « Marre des radars » adressée au Premier ministre, signée par plus de 150 000 personnes en deux mois.



2- Entretien exclusif avec la DISR : « pas focalisée sur la vitesse »

La Ligue de Défense des Conducteurs tenait absolument à établir le dialogue avec Marie Gautier-Melleray, nommée Déléguée interministérielle à la Sécurité routière en juillet 2020. Même si elle se révèle plus accessible et plus ouverte à d'autres sujets que son prédécesseur, Emmanuel Barbe, Marie Gautier-Melleray, dans un entretien exclusif accordé à la Ligue de Défense des Conducteurs en janvier 2021, s'affiche comme un bon soldat de la République qui appliquera la politique de l'État sans faillir, en particulier en matière de répression.

• Pas question de revenir sur le 80 km/h, même si de plus en plus de départements font la démarche de rehausser la vitesse

Marie Gautier-Melleray : « *Ma position est assez simple. Il y a une loi, la loi d'orientation des mobilités (LOM), qui a voté un texte qui est l'état du droit que nous appliquons sans état d'âme. Avec, effectivement, d'une part le maintien de droit commun de la vitesse sur les voies bidirectionnelles sans séparateur central à 80 km/h et la possibilité pour les départements, sous certaines conditions, de repasser à 90 km/h.* »

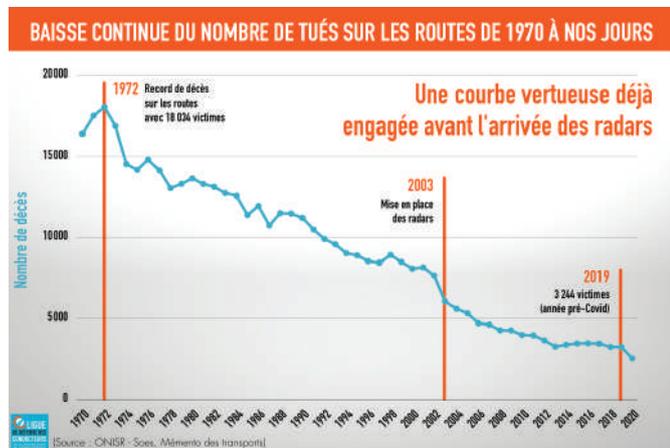
L'avis de la Ligue de Défense des Conducteurs : chaque kilomètre qui retombe dans l'escarcelle du 90 km/h en France est un désaveu de la mesure imposée par l'État en juillet 2018. Plus de quarante

départements ont ainsi abandonné, sur tout ou partie de leur réseau, le 80 km/h. Et ce n'est pas fini : aux 35 941 kilomètres déjà repassés à 90 km/h viendront inmanquablement s'en ajouter beaucoup d'autres. Nous y travaillons.

• **Pas question de revenir sur le contrôle de la vitesse**

Marie Gautier-Melleray : « Je ne suis pas uniquement focalisée sur la vitesse, mais pour réduire les accidents sur la route, c'est d'abord sur le comportement des usagers qu'il faut jouer. À partir de 2003, alors qu'on avait atteint un palier, on constate une chute assez brutale : l'introduction des radars a eu une incidence forte sur l'accidentalité routière. Cependant, notre objectif n'est pas d'en

augmenter le nombre. Notre objectif est de les moderniser. »
L'avis de la Ligue de Défense des Conducteurs : la technologie des 47 000 radars en état de fonctionner prévu d'ici fin 2022 ne cessant de s'améliorer, sans compter les voitures-radars privatisées qui auront colonisé toute la France d'ici à fin 2021 et seront amenées à circuler 24 heures sur 24 : sans être « focalisée sur la vitesse », Marie Gautier-Melleray se retrouve tout de même à la tête d'un arsenal répressif toujours plus redoutable !



Quant à l'efficacité des radars et du fameux « palier » de 2003, systématiquement mis en avant par les porte-parole de la Sécurité routière au fil du temps, un simple graphique (ci-dessous) démontre que l'arrivée des radars n'a eu aucun effet « accélérateur » sur la courbe déjà alors – heureusement – descendante de la mortalité routière. La technologie des véhicules, le bon état des routes (lequel, faute d'entretien suffisant, se dégrade depuis), la rapidité d'intervention des secours... avaient déjà largement initié cette tendance et ont continué à le faire après l'arrivée des radars.

• **Sur le travail de l'État sur les autres causes d'accidents de la route**

Marie Gautier-Melleray : « Nous souhaitons effectuer davantage de contrôles d'alcoolémie ou de stupéfiants. Lesquels sont plus compliqués à organiser. La vitesse, on peut la contrôler automatiquement, pas le reste. Peut-être qu'un jour ce sera possible. Cela ne veut pas dire qu'on ne fait pas un effort... Le téléphone au volant est aussi l'une de nos préoccupations majeures aujourd'hui. »

L'avis de la Ligue de Défense des Conducteurs : on ne peut que saluer l'effort que Marie Gautier-Melleray s'engage à fournir pour davantage effectuer de contrôles d'alcoolémie et de stupéfiants ou de lutter contre l'utilisation du téléphone au volant. Mais lorsque nous avons abordé le sujet de la formation à la conduite (l'apprentissage des manœuvres d'évitement ou du freinage d'urgence, entre autres), notre association s'est trouvée confrontée à l'argument massue : ça coûte cher... En effet, mais cela aussi, c'est de la sécurité routière ! Et si on piochait dans la manne des recettes des radars ? Mais ceci est un autre problème...



En décrochant cet entretien exclusif, la Ligue de Défense des Conducteurs voulait que la nouvelle Madame Sécurité routière prenne acte de toutes les attentes de ses sympathisants.

3-Voitures-radars privatisées : le summum de la répression aveugle

a- Généralisation à toute la France

À la Ligue de Défense des Conducteurs, on se bat depuis des années pour obliger le gouvernement à faire machine arrière et à retirer ses voitures-radars. Tout particulièrement celles dont la conduite est déléguée à des chauffeurs privés !

Une pratique née en Normandie en 2018 et qui, depuis, s'est répandue dans quasiment toute la France, région par région : en 2021, leur déploiement s'est ainsi poursuivi et les voitures-radars privatisées circulent désormais en Normandie, en Bretagne, dans les Pays de la Loire, en Centre-Val de Loire, en Nouvelle-Aquitaine, dans le Grand-Est, la Bourgogne-Franche-Comté et dans les Hauts-de-France. D'ici à la fin 2022, le déploiement se poursuivra dans les quatre régions restantes de France (Provence-Alpes-Côte d'Azur, Auvergne-Rhône-Alpes, Île-de-France et Occitanie), et ces véhicules devraient être bientôt exclusivement conduits par des salariés dépourvus de toute mission de sécurité routière (contrairement aux forces de l'ordre).

b- Un gigantesque bénéfice net pour l'État

La mission de ces voitures-radars avec chauffeurs privés : piéger le moindre kilomètre-heure au-dessus de la limitation de vitesse. Le tout incognito bien sûr, puisqu'ils roulent à bord de la même Peugeot 308 et Volkswagen Golf que vous. Indétectables...

Côté sécurité routière l'impact est nul, en revanche, côtés PV, c'est le jackpot assuré ! En réunissant les premiers chiffres disponibles, en 2021 la Ligue de Défense des Conducteurs a estimé la rentabilité de chaque voiture-radar privatisée à près de 200 000 € par an. De cette information, nous avons fait une vaste campagne médiatique qui nous a valu d'apparaître à de multiples occasions dans la télévision, en radio, dans la presse écrite et *online*...

En 2022, une réévaluation basée sur de nouvelles données a multiplié cette somme par trois, soit plus de 600 000 € par an pour les plus rentables. Une fois les charges du prestataire déduites, ce sont ainsi près de 400 000 € nets qui vont à l'État !

c- Et si on les signalait, ces voitures-radars privatisées ?

Notre conviction, c'est que ces véhicules, inutiles et nuisibles, doivent disparaître. Mais comme ils ont été déclarés constitutionnels, nous avons tenté d'imposer au moins leur signalisation dans la circulation, pour qu'ils soient facilement identifiables par tous. Un projet de loi du député Pierre Cordier allant dans ce sens, que nous avons bien évidemment soutenu, a même été cosigné par une soixantaine de parlementaires. S'il a été finalement rejeté, nous n'avons pas non plus dit notre dernier mot sur le sujet. À suivre donc...

VOITURES-RADARS
ET SI ON NOUS
LES SIGNALAIT ?



**LIGUE DE DÉFENSE
DES CONDUCTEURS**
STOP À LA RÉPRESSION ABSURDE. OUI À LA CONDUITE RESPONSABLE

En attendant de se débarrasser des voitures-radars privatisées, il faut au moins les signaler ! Un projet de loi soutenu par la LDC.

4- En plus, on utilise nos données pour nous flasher plus

Plus vicieuse encore, s'il est possible, que les voitures-radars privatisées : l'utilisation des nouvelles technologies pour suivre les conducteurs à la culotte. Détournant l'objet initial d'une base de données dont l'État s'est porté acquéreur auprès d'une filiale de Michelin, et qui devait servir à analyser les accidents et identifier précisément les vitesses limites autorisées en France, l'État s'est en effet mis à « optimiser » le positionnement de ses radars, là où ils ont le plus de « chances » de flasher au maximum.

Alors que cette base de données était initialement destinée à la construction d'une « base nationale des vitesses limites autorisées » (mais aussi d'outil d'analyse des accidents), cette précieuse source d'informations - que nous contribuons à générer nous-mêmes,

conductrices et conducteurs, lors de nos déplacements à bord de véhicules connectés - va également lui permettre « d'optimiser » le positionnement de ses radars. Là où les accidents ont le plus souvent lieu ? Ce serait logique pour qui serait tenté d'associer le contrôle de la vitesse automatisé à la sécurité routière, mais on en est évidemment loin. Ce sera plutôt là où « les vitesses pratiquées et le trafic sont le plus élevés ». Ce qui est tordu, c'est que, découlant de l'observation de nos propres allées et venues, ces informations sont ultra fiables... Les voitures-radars privatisées, naturellement, en profiteront aussi pour « affûter » leurs parcours. Utiliser nos propres données de déplacements pour transformer les radars en « armes de verbalisation massive », c'est nous rendre complices involontaires de la répression routière : un comble !



5- L'argent des radars doit aller à l'entretien des routes

Dans le cadre du Projet de loi de Finances 2022, qui définit et répartit le budget de l'Etat, notre association a été l'initiatrice, avec le député des Ardennes Pierre Cordier, d'un amendement demandant que les 192 millions d'euros budgétés pour les radars (acquisitions, entretien) soient consacrés au réseau routier. Ce qui est loin d'être le cas si l'on en croit cette infographie que nous réalisons chaque année, réactualisée l'an passé (ci-contre).

Pourtant, l'infrastructure routière est mise en cause dans 26 % des accidents mortels, selon l'Observatoire de la Sécurité routière. Or, des années de sous-investissement ont fait dégringoler la France au classement du Forum économique mondial consacré à la qualité des infrastructures routières. Premier en 2008, notre pays arrive en 18^e position en 2019.

C'est sur ce sujet que l'association a lancé une grande campagne d'envoi de plus de 1 million de mails à ses sympathisants, afin qu'ils sollicitent leurs députés et leur demandent de se prononcer en faveur de cet amendement.

La Ligue de Défense des Conducteurs a ensuite été invitée par Pierre Cordier à une conférence de presse à l'Assemblée nationale, pour nous permettre, à nous aussi, de pointer du doigt le déséquilibre flagrant entre les mesures de sécurité routière liées à la vitesse et les efforts portés sur les autres facteurs d'accident, en particulier la dégradation de l'infrastructure.

« La politique de sécurité routière consiste principalement à sanctionner la vitesse, déplore Pierre Cordier. Il me semble plus urgent de combler des nids-de-poule et refaire le marquage au sol pour améliorer la sécurité routière, que pourchasser le moindre kilomètre-heure supérieur à la limitation ».

Il s'en est fallu de quelques voix seulement pour que l'amendement soit adopté, mais la Ligue de Défense des Conducteurs ne perd pas espoir et remontera au créneau avec la nouvelle législature mise en place dans la foulée de l'élection présidentielle de 2022 !

6- Loi 3DS : à chaque élu son radar

Le quatrième trimestre 2021 a débuté par la mise en ligne de notre pétition contre la prolifération des radars en ville, entraînée par le vote de l'article 10 de la loi 3DS (Différenciation, Décentralisation, Déconcentration et Simplification), laquelle autorise les collectivités territoriales à installer leurs propres appareils.

Alors que l'objectif, pour 2022, est fixé à 4 700 dispositifs actifs de contrôle de la vitesse, cet article 10 du Projet de loi 3DS met encore un coup d'accélération à la politique de répression routière. Feu vert est en effet donné aux collectivités territoriales, à commencer par les communes, pour acquérir des radars et les installer là où elles le souhaitent, avec l'alléchante perspective de récupérer une partie des recettes des PV. Une prérogative jusqu'à présent réservée à l'État. La promesse d'une prolifération inédite des radars en ville ! Surtout dans le contexte de l'adoption du 30 km/h dans de nombreuses municipalités : il sera d'autant plus aisé de « flasher » un excès de vitesse d'1 ou 2 km/h... Cette initiative nous apparaît d'autant plus contre-productive, voire dangereuse, qu'elle constitue une nouvelle source de stress au volant : en ville, notre attention devrait être concentrée sur les autres usagers de la route, sur les piétons, sur les différents types de signalisation, plutôt que sur la crainte des radars. Courant septembre, notre association a donc lancé une pétition intitulée « Non à la prolifération des radars en ville ».

La mobilisation des conducteurs sur cette problématique a été à la

hauteur de l'enjeu, puisqu'ils ont été plus de 180 000 à avoir signé cette pétition. Deux volumes de registres sont d'ailleurs parvenus aux Présidents de groupes parlementaires à l'Assemblée nationale au moment du vote de la loi 3DS, afin de leur montrer notre détermination.

Suite au vote de la loi 3DS, la mobilisation se poursuit en 2022 sur ce sujet crucial : nous restons déterminés à empêcher par tous les moyens la prolifération incontrôlable des radars en ville !



Grâce à votre vaste mobilisation, nous avons fait parvenir les épais registres contenant vos signatures à notre pétition « Non à la prolifération des radars en ville » à l'Assemblée nationale.

B- 80 km/h : chronique d'une mesure ultra contestée

Durant l'année 2021, il ne s'est quasiment pas passé un mois sans qu'un département n'annonce le retour de tout ou partie de son réseau routier secondaire à 90 km/h. Soit autant de désaveux pour la mesure phare du gouvernement d'Édouard Philippe, qui avait imposé le 80 km/h en juillet 2018... Mesure impopulaire et surtout malmenée par la loi LOM (Loi d'orientation des mobilités), promulguée en décembre 2019 et autorisant donc les départements à relever la vitesse. Cette progression du nombre de kilomètres revenus à 90, la Ligue de Défense des Conducteurs l'a suivie, encouragée et soutenue tout au long de l'année dernière, au point d'être parfois consultée par les départements eux-mêmes dans le cadre de leurs réflexions sur le sujet. Avec un seul objectif : refaire du 90 km/h la règle, les abaissements de vitesse des exceptions, décidées par les élus de terrain complètement légitimes pour identifier les vraies zones dangereuses.

1- Entre janvier et décembre 2021, une douzaine de départements rebasculent à 90 km/h

L'hémorragie anti-80 avait déjà commencé en 2020, alors qu'une poignée de départements avaient tout bonnement décidé de continuer à appliquer le 90 sur tout leur réseau. L'Allier, le Cantal, la Corrèze et la Creuse ne se sont pas laissés dicter leur loi depuis Paris ! À l'occasion, la Ligue de Défense des Conducteurs avait d'ailleurs interrogé le président de l'Allier, Claude Riboulet, sur les raisons qui l'avaient mené à prendre cette décision. Des propos pleins de bon sens à retrouver dans notre précédent Rapport annuel ou sur notre site.

Fin 2020, moins de trente départements avaient officialisé leur positionnement. Douze mois plus tard, ils étaient plus de quarante.

Tous se sont tous pliés aux recommandations officielles (entre autres : tronçons de plus de 10 km, sans intersection, sans arrêts de transport en commun ou traversée de hameaux ni circulation d'engins agricoles, etc.), afin de ne pas prêter le dos à d'éventuelles contestations d'associations contestataires (voir plus bas). Rappelez-vous : mi-2020, la Ligue de Défense des Conducteurs avait d'ailleurs produit un dossier juridique à l'intention des présidents de département, pour les assister dans leurs démarches pour relever la vitesse sur le réseau secondaire. À ce jour, près de 36 000 kilomètres de routes sont ainsi remontés à 90 km/h.

2- La LDC omniprésente sur le sujet

Même si la pseudo-expérimentation du 80 a pris fin mi-2020, pour notre association, la légitimité de cette mesure apparaissait tout aussi discutable qu'avant sa mise en place. Aussi avons-nous continué notre travail de sensibilisation auprès de nos sympathisants, mais également notre travail de veille de l'information, à l'affût de toutes les annonces faites par les départements. C'est ainsi qu'à chaque fois qu'un média souhaitait faire un point sur le retour du 90, la Ligue de Défense des Conducteurs apparaissait comme l'interlocuteur idéal.

a- Réactualisation systématique de la carte 80 vs 90

Un département annonçait officiellement son retour (immédiat ou à venir) à la limitation de 90 km/h ? Aussitôt, nous réactualisions notre carte de France du « 90 contre 80 ». Cette réactivité nous a permis de communiquer auprès des habitants des zones concernées via articles et réseaux sociaux, mais aussi de faire connaître aux médias la progression du rehaussement de la vitesse en France. La mise à jour très régulière et systématique de notre carte de France, mais aussi de la liste des départements concernés, du kilométrage repassé à 90 km/h et du pourcentage du réseau concerné par département, a imposé notre association comme la source d'information la plus fiable et la plus facile d'accès auprès des médias, puisqu'il suffit de télécharger tous ces éléments sur notre site.

b- Analyse objective des résultats avec statistiques officielles

« 349 vies sauvées grâce au 80 km/h », claironnait la Sécurité routière, dans son bilan biaisé de la pseudo-expérimentation de l'abaissement de la vitesse sur le réseau départemental, publié en juillet 2020. La Ligue de Défense des Conducteurs, qui conteste depuis le départ ce bilan, a pointé, département par département, mois par mois, tous les décès liés à un accident de la route, s'étant déroulé entre le 1^{er} juillet 2017 et le 30 juin 2019. Ces dates correspondent aux douze derniers mois où la règle du 90 km/h s'appliquait encore sur nos routes (1^{er} juillet 2017-30 juin 2018) et aux douze premiers mois de l'instauration du 80 km/h (1^{er} juillet 2018-30 juin 2019). Notre analyse a été rendue possible par le tout récent développement, par l'Observatoire national interministériel



Dans 49 % des départements*, la mortalité routière a stagné ou augmenté après l'instauration du 80 km/h

Associer uniquement la baisse du nombre de victimes sur nos routes à celle de la limitation de vitesse est intellectuellement malhonnête et mensonger !

LA PREUVE AVEC NOTRE ANALYSE EXCLUSIVE

LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS
100% À LA MESURE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
France métropolitaine

Dans notre analyse objective des statistiques de mortalité routière avant et après l'instauration du 80 km/h, nous dénonçons le positionnement totalement partiel de la Sécurité routière.



Durant toute l'année 2021, de nouveaux départements ont rejoint ceux qui avaient déjà opéré leur retour, entier ou partiel, à 90 km/h.

de la Sécurité routière (ONISR), d'un moteur de recherche rendant compréhensibles les rébarbatives « data » d'accidentologie de la plateforme ouverte des données publiques françaises. Ces statistiques sont si précises que nous avons pu identifier les accidents les plus dramatiques, en croisant ces données avec des articles de la presse quotidienne. L'objectif étant de rechercher les circonstances de ces tragédies... et de constater si, oui ou non, l'instauration du 80 km/h peut directement être liée à la réduction des accidents, d'une année sur l'autre.

Le bilan est sans appel : dans près d'un département sur deux (47 %) concerné par cette mesure en France (hors Paris et ses départements limitrophes, mais outremer compris), soit la mortalité routière est restée inchangée après l'abaissement de la limitation de vitesse à 80 km/h (dans 8 départements), soit elle a augmenté (dans 39 départements). Sur la seule France métropolitaine, cette part passe à 49 %. Par ailleurs, nous avons pu prouver, grâce à l'étude d'articles de presse quotidienne régionale relatant de nombreux accidents (notamment après jugement) que, lorsqu'elle analyse la baisse de la mortalité depuis l'instauration du 80 km/h, la Sécurité routière réalise un travail partiel, ignorant sciemment les autres facteurs clairement identifiés par les tribunaux des accidents, comme l'alcool, les stupéfiants, la somnolence, le téléphone au volant... pour ne retenir que la cause de la vitesse. Le tout, en n'ayant même pas pris la peine de circonscrire ses conclusions au seul réseau limité à 80 km/h. Car rappelons-le, ces statistiques que nous avons utilisées, l'ONISR et nous, englobent ledit réseau où la limitation de vitesse a été abaissée de 10 km/h,

c- Opération « élections régionales/départementales » pour interpeller les candidats sur le 80

À quelques semaines des élections départementales/régionales, La Ligue de Défense des Conducteurs a lancé une pétition visant à interpeller l'ensemble des candidats aux élections départementales et leur demander de s'engager en faveur de l'abandon du 80 km/h. Pas question pour notre association de relâcher la pression, pour mettre un terme définitif à cette mesure injustifiée. Des dizaines de milliers de conducteurs ont signé cette pétition, venant s'ajouter aux 220 000 signataires qui s'étaient précédemment mobilisés contre l'abaissement à 80 km/h et pour le retour à 90 km/h sur l'ensemble du réseau secondaire, via notre «Doléance anti-80 km/h». Forts de ces signatures, nous avons donc fait parvenir notre pétition aux présidents de groupements politiques, afin qu'ils sensibilisent les candidats de leurs partis au sujet.



d- La LDC omniprésente dans les médias

Il suffit qu'un département annonce son intention pour repasser tout ou partie de son réseau routier à 90 pour que les médias locaux s'affolent. Si la Ligue de Défense des Conducteurs a été contactée par ces derniers à de nombreuses reprises pour commenter et appuyer cette tendance, dans le « camp d'en face », plus particulièrement la Ligue contre la Violence routière, on est aussi aux aguets. Cette association a saisi plusieurs tribunaux administratifs en France pour contester la légitimité de l'abandon du 90 km/h : en l'occurrence, en ergotant sur des potentielles erreurs administratives, mais jamais en se basant sur des raisons liées à la sécurité routière ! Pour le moment régulièrement déboutée, cette structure n'en reste pas moins droit dans ses bottes. Alexandra Legendre, notre responsable du pôle Études et communication, a pu constater la rigidité de son positionnement lors d'un échange musclé sur France 3 Centre-Val de Loire, en novembre 2021, avec l'antenne locale de la LCVR (en photo). Alors que nous évoquions tous les travaux réalisés pour détricoter les faux bons résultats de la mesure du 80, le seul argument qui nous a été opposé était notre « volonté » de voir les accidents routiers reprendre de plus belle. Un non-sens offensant, à des lieues de notre démarche, mais face au dogmatisme, il ne nous restait plus qu'à nous adresser directement aux téléspectateurs derrière leur écran. Ce que nous avons fait !

Face-à-face musclé sur France 3 entre la LDC et « le camp d'en face ».

LA LDC CONTINUE À SE MOBILISER POUR LUTTER CONTRE LA GÉNÉRALISATION DU 30 KM/H EN VILLE ET CONTRE LE 110 KM/H SUR AUTOROUTE

L'abaissement des limitations de vitesse ne se limite malheureusement pas aux départementales ni au 80 km/h. Aujourd'hui, plus de deux cents villes en France ont en effet généralisé le 30 km/h dans leurs rues. Cette mesure, tout à fait compréhensible aux abords des bâtiments « sensibles » (écoles, hôpitaux), est loin de se justifier le soir, sur des boulevards ou des avenues désertés. Les municipalités ne se cachent même plus derrière l'amélioration de la qualité de l'air. Mais gageons que la perspective de pouvoir installer des radars où bon leur semble (voir chapitre I-A-6) les motivera encore plus non pas à construire une politique de partage intelligent de la chaussée avec tous les usagers, mais au contraire, à appliquer une politique de répression des automobilistes rémunératrice ! À 30 km/h, on le sait déjà, les PV tombent bien plus vite qu'à 50... Ainsi, à Paris, où cette limitation de vitesse s'est généralisée en août 2021, notre association n'a depuis plus cessé d'être contactée par des sympathisants choqués et

surpris, qui ont été piégés par les radars mis en place pour l'occasion !

Quant au sujet du 110 km/h sur autoroute, l'une des propositions-phares de la Convention citoyenne pour le climat, aussitôt enterrée par le Président Emmanuel Macron – sûrement échaudé par le 80 km/h –, nul doute qu'il reviendra sur le tapis. Si aucune étude scientifique n'est venue étayer l'argument selon lequel baisser la vitesse limite sur autoroute de 130 à 110 km/h ferait diminuer les émissions de gaz à effet de serre de 20 % en moyenne, une autre conséquence découlera inévitablement d'une telle décision : la désertion de ces voies « plus si rapides », mais payantes... Paradoxe : les autoroutes constituent le réseau routier le plus sûr ! L'abaissement des limitations de vitesse, qui figure toujours en bonne place des priorités dont vous nous faites part chaque année, demeure un thème central pour notre association. La Ligue de Défense des Conducteurs ne manquera pas de revenir en force dans les mois et les années à venir sur ce sujet pour limiter les dégâts.

C- Zones à faibles émissions : la transition écologique . . . sans transition

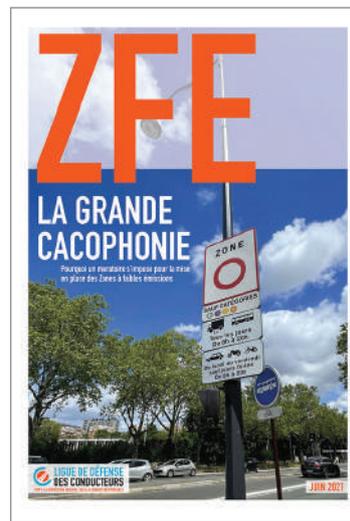
Dans le contexte d'une transition écologique menée à marche forcée, qui n'a plus de transition que le nom, nous avons depuis longtemps identifié le potentiel éruptif des Zones à faibles émissions (ZFE). Onze d'entre elles ont été imposées par la loi d'orientation des mobilités de 2019 (LOM). La loi Climat-Résilience de 2021 a allongé la liste de 35 métropoles de plus de 150 000 habitants supplémentaires. La Ligue de Défense des Conducteurs alerte donc depuis plusieurs années ses plus de 1 million de sympathisants aux conséquences de la mise en place de ces restrictions de circulation dans les grandes agglomérations. L'enjeu est de taille : selon une étude CSA menée fin mars 2022, 79 % des véhicules amenés à circuler dans les ZFE n'auront en effet plus droit de le faire.

1- La Ligue de Défense des Conducteurs publie une étude sans concession, intitulée « ZFE, la grande cacophonie »

Face à ce projet aux lourdes répercussions sociales, malheureusement largement sous-estimées par nos dirigeants, il nous fallait passer, nous aussi, la vitesse supérieure. D'abord avec une grande campagne d'information et de sensibilisation. En mai 2021, nous avons sollicité nos adhérents avec un courrier « Aidez-nous à faire éclater la vérité », diffusé par mail et par voie postale, afin de pouvoir financer la réalisation d'une étude destinée à faire la lumière sur les Zones à faibles émissions. Grâce au soutien de nos donateurs, cette étude de 34 pages, intitulée « ZFE : la grande cacophonie » et évidemment consultable sur notre site internet, a pu voir le jour. Pourquoi les Zones à faibles émissions, quelles incohérences engendrées par leur mise en place, création d'un véritable « délit de pauvreté », mauvais ciblage des accompagnements financiers pour l'achat de nouveaux véhicules, porte ouverte au vidéo-flicage et à la vidéoverbalisation... Notre travail, très exhaustif, a permis d'éclairer tous les aspects obscurs du sujet ! En parallèle de cette enquête explosive, envoyée à l'ensemble des élus et de la classe politique courant juin 2021, notre association a lancé une pétition, « Pour un moratoire sur les ZFE, zones de restriction massive de circulation », rapidement signée par

des dizaines de milliers de sympathisants. Au-delà des répercussions médiatiques de notre étude (l'an passé, les ZFE ont fait l'objet de quatre communiqués de presse), nous avons continué à communiquer sur ce thème au fil des semaines, avec notamment des publications régulières sur nos réseaux sociaux, une campagne de mailing lancée le 21 juillet 2021 et une newsletter publiée le 26 août 2021. Nos sympathisants ont

même intégré les ZFE à leurs top 10 des priorités, lorsqu'en octobre 2021 nous les avons interrogés dans le cadre de notre « Feuille de route 2022 », qui vise à cerner les combats qu'ils souhaitaient nous voir mener.



La publication de notre étude « ZFE, la grande cacophonie » a été l'un des points forts de l'année 2021 pour notre association.

2- La LDC omniprésente sur le sujet

Ce travail de sensibilisation et d'information que nous venons d'évoquer nous a permis de mettre en avant nos préconisations pour éviter la casse sociale qu'engendrera inmanquablement ce dispositif dans sa forme actuelle. Car si tout le monde s'accorde pour convenir de réduire les émissions de CO₂ et particules fines, le calendrier de mise au rebut des modèles les plus polluants doit être calculé en fonction de la capacité financière des Français à les remplacer. Il doit aussi être plus lisible : les métropoles concernées ont en effet la possibilité d'aménager l'instauration de leur ZFE, avec leur propre calendrier et des critères d'exclusion de circulation spécifiques.

Rappelons que ces derniers sont basés sur les vignettes Crit'Air, numérotées de 1 à 5 pour les véhicules thermiques – voire NC, « non classé », pour les plus anciens – (les 100 % électriques ont

droit à une vignette spécifique non numérotée), attribuées selon la date de mise en circulation. Les modèles les plus récents, donc les moins polluants, bénéficient ainsi d'une vignette Crit'Air 1.

La grille plus bas permet de comprendre ce classement. Cette confusion, mêlée à la crise sans précédent qui plonge le marché automobile dans un flou inquiétant (coronavirus, pénurie de semi-conducteurs, guerre en Ukraine depuis début 2022, interrogation sur le type de motorisation à choisir, pouvoir d'achat...), nous incite donc à demander aux pouvoirs publics de privilégier le renouvellement naturel du parc automobile plutôt qu'une mise à la casse forcée.

Notre association demande donc la mise en place d'un moratoire concernant ces ZFE, qui menacent de se transformer en zones de restriction massives de la circulation.

Notre pétition « Pour un moratoire sur les ZFE », toujours en ligne, adressée directement au chef du gouvernement, a déjà été signée par près de 80 000 personnes.

L'étude que nous avons produite a parallèlement permis à notre association d'acquérir un niveau de crédibilité et d'expertise reconnu par la filière automobile. Courant 2021, nous avons ainsi intégré des groupes de réflexion créés pour accompagner la transition écologique, afin de porter la voix des conducteurs auprès des professionnels. Nous ont ouvert leur porte le Conseil national des professions de l'automobile, depuis rebaptisé Mobilians, mais aussi la PFA ou plateforme automobile, deux structures représentant respectivement les métiers du service de l'automobile et les métiers de la conception/production automobile.

3- Alerte à la grogne sociale

Le sujet des ZFE nous apparaît d'autant plus brûlant qu'à l'horizon 2023, leur mise en place sera accompagnée par les premiers PV, adressés aux conducteurs dont les véhicules ne répondront pas aux critères décidés par les métropoles qu'ils traverseront. Une répression principalement rendue possible par la vidéoverbalisation... Il faudra compter entre 68 et 135 € de contravention, uniquement parce qu'on n'a pas les moyens de s'offrir une voiture récente !

À la Ligue de Défense des Conducteurs, nous recevons de plus en plus de témoignages, parfois affolés, nous amenant à ne pas relâcher notre pression sur les pouvoirs publics. Nous avons sélectionné ici celui de Maryse, l'une de nos sympathisantes, âgée de 77 ans et demeurant en région parisienne : « J'ai une Renault Clio essence de 2005, à peine plus de 100 000 kilomètres au compteur, toujours bien entretenue. Je m'en sers peu hormis pour mes courses, les visites chez les médecins et pour me rendre au cimetière entretenir les tombes de mes parents et de mon mari. Je fais à peine 2 000 km par an, mais mon véhicule me rend bien des services. Comment vais-je faire à partir de l'an prochain, puisque ma Clio, avec sa vignette Crit'Air 3, ne sera plus la bienvenue dans la ZFE du Grand Paris ? Je ne vais pas me racheter une voiture neuve et d'ailleurs, quelle énergie choisir ? Et combien de temps aurai-je le droit de rouler avec ? Même avec les aides de l'État, je n'ai pas d'argent à gaspiller, et puis ce n'est pas moi qui pollue avec ma voiture ! Je suis vraiment en colère contre ce dispositif, et je ne dois pas être la seule ! »

Autre exemple ubuesque relevé lors de la rédaction de notre étude : la ville de Drancy en Seine-Saint-Denis, traversée par l'autoroute A86 qui délimite la ZFE du Grand Paris, se retrouve coupée en deux. Résultat, les Drancéens résidant en dehors du périmètre de l'A86 pourront continuer d'utiliser leurs vieux véhicules, mais pas pour accéder au principal supermarché de la ville, situé dans la ZFE, pour faire leurs achats.



Notre rôle de vigie continue évidemment en 2022. Mais toutes les initiatives que nous avons prises l'an passé nous ont d'ores et déjà permis d'alerter et d'informer des millions de Français sur les prochaines répercussions de la mise en place de ces Zones à faibles émissions, palliant le manque de communication des pouvoirs publics. Cependant, le chemin est encore long... et ne nous voilons pas la face : avec ces premiers PV qui tomberont en 2023, la grogne sociale pourrait bien engendrer un soulèvement de la population similaire au mouvement des Gilets jaunes. C'est ce message alarmant que nous ne manquerons pas de continuer à brandir dans les mois qui viennent.

À la Ligue de Défense des Conducteurs, nous recevons de plus en plus de témoignages, parfois affolés, nous amenant à ne pas relâcher notre pression sur les pouvoirs publics

D- Ralentisseurs illégaux et dégradation des routes de France : des fléaux dans notre ligne de mire

Après notre étude « *Dégradation des routes de France : il est urgent d'agir* » publiée en 2020, nous nous sentons plus que légitimes pour intervenir dans cet autre domaine de la sécurité routière : les infrastructures.

En 2021, nous avons consacré nos efforts à deux combats principaux : la lutte contre les ralentisseurs illégaux et le développement de notre plateforme de signalement de zones dangereuses Activ'Route.

1- Construction d'un ralentisseur illégal, la démonstration de l'année



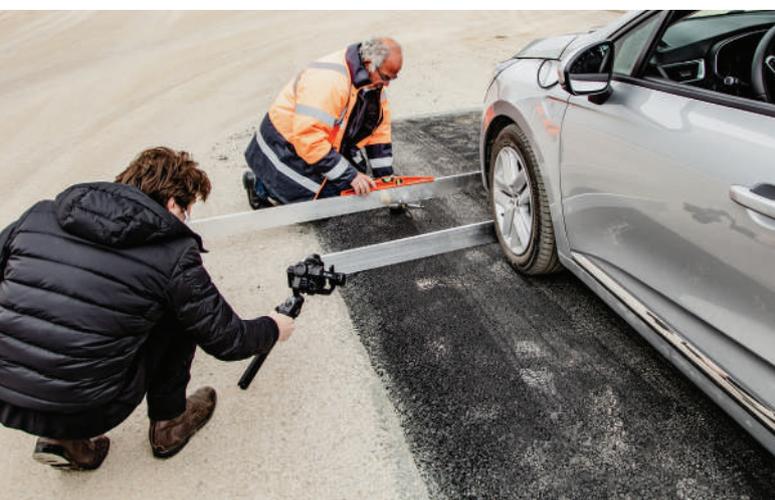
a- Objectif dénonciation d'un mal national

Si les dommages matériels, voire corporels, que peuvent engendrer les ralentisseurs hors normes sont déjà identifiés (notre association a par exemple procédé à un sondage auprès de 500 chauffeurs de bus, dont il ressort que 46 % d'entre eux estiment que ces dos-d'âne, sur lesquels ils passent parfois plusieurs centaines de fois par jour, sont à l'origine de leur problèmes de santé), aucune étude n'avait été menée, jusqu'à ce jour, pour mesurer toutes les autres nuisances qu'ils engendrent : surconsommation, CO₂, inconfort, bruit... C'est pourquoi la Ligue de Défense des Conducteurs a décidé de faire construire un ralentisseur aux dimensions légales (10 cm de haut), un autre beaucoup plus élevé (24 cm, une hauteur régulièrement atteinte par ces installations)... Ce, afin de mesurer scientifiquement leur différence d'impact sur véhicules et passagers. Des mesures réalisées par les experts de *L'Automobile Magazine*, avec le soutien de l'association Pour une mobilité sereine et durable et de l'Automobile-club des Avocats.



b- Un projet fou

Grâce au soutien financier de nos donateurs, notre association a imaginé une expérience grandeur nature, nécessitant de faire construire deux ralentisseurs : l'un aux dimensions légales (10 cm de haut) et l'autre beaucoup plus élevé (24 cm, une hauteur régulièrement atteinte par ces installations). L'objectif étant de mesurer scientifiquement leur différence d'impact sur les véhicules et leurs passagers. Pour ce faire, nous avons demandé à *L'Automobile Magazine*, revue mensuelle spécialisée dont toutes les mesures (freinage, autonomie, reprise, bruit...) sont réalisées sur le circuit de Linas-Montlhéry et certifiées ISO 9001 depuis plus de vingt ans, de se joindre à l'aventure. En quelques semaines, deux journalistes-essayeurs de la rédaction ont développé un protocole de mesures, tandis que la Ligue de Défense des Conducteurs a négocié la construction de ces installations avec une entreprise de BTP de Marcoussis (Essonne), laquelle nous a même ouvert ses propres voies privées pour effectuer nos mesures, réalisées sous le contrôle d'un huissier de justice, le 8 mai 2021.



Le 8 mai 2021, sur une route privée et sous contrôle d'huissier, nous avons organisé une vaste journée de mesures, afin d'évaluer scientifiquement l'impact négatif des ralentisseurs illégaux.

c- Des résultats incontestables

Présentés aux journalistes lors d'une conférence de presse à l'Auto-Passion Café à Paris, le 1^{er} juillet 2021, aux côtés de nos partenaires Pour une mobilité sereine et durable (PUMSD) et l'Automobile-club des Avocats (ACDA), les résultats de notre étude ont dressé un constat sans appel : les ralentisseurs aux dimensions hors normes ne sont pas seulement dangereux, ils engendrent aussi beaucoup de désagréments, à l'intérieur comme à l'extérieur de l'habitacle. Le freinage auquel il faut procéder pour les aborder et la réaccélération qui s'ensuit font bondir la consommation de carburant, donc les émissions de CO₂. Même à vitesse ultra réduite, les suspensions des véhicules et les passagers à bord sont également mis à mal. À l'extérieur, le bruit déjà sensible pour relancer son moteur est amplifié si le bas de caisse frotte le bitume... Des nuisances particulièrement mal vécues par les riverains. Et d'autant moins acceptables, en ce qui concerne les émissions de CO₂, que constructeurs et conducteurs subissent d'énormes pressions pour les réduire au maximum. Quel intérêt alors, si la multiplication des ralentisseurs illégaux en ville les fait grimper en flèche ?

Nos tests ne portaient, certes, que sur un circuit de 250 mètres. Sauf que ce pic de consommation de carburant et d'émissions de CO₂ (sans parler des suspensions et des passagers secoués, ni du bruit) a une fâcheuse tendance à se répéter là où les

ralentisseurs ont poussé comme des champignons. À la Ligue de Défense des Conducteurs, nous ne comptons plus les témoignages faisant état de « fossoyeurs de trains avant », comme l'un de nos sympathisants a rebaptisé ces équipements. Ainsi, à Mouriès (Bouches-du-Rhône), on nous signale 11 ralentisseurs en 1 kilomètre ; 17 sur 1,5 km à Sérignan (Hérault) ou encore 12 sur 1 km à Bédarieux, dans le même département ; 5 sur 800 m à Talence (Gironde) ; 17 sur 2 km à Seyssinet Pariset (Isère), 21 en 2,4 km sur l'ancienne route d'Annecy, entre Les Tresoms et Servier (Savoie)... Nos exemples pourraient couvrir plusieurs pages ! Rappelons que la France compte environ 450 000 ralentisseurs : il n'est donc plus question de simples « pics » !

La position de la Ligue de Défense des Conducteurs est claire : il faut cesser de construire des ralentisseurs illégaux et remettre aux normes ceux qui existent déjà, mais ne respectent pas les dimensions légales ni les restrictions d'implantation. Il en va non seulement de la sécurité des usagers, de la prévention des casses matérielles, des nuisances en tout genre... mais aussi d'une politique environnementale cohérente. Nos élus, à tous niveaux, ne peuvent pas d'un côté contraindre citoyens et constructeurs automobiles à acheter et concevoir des véhicules respectueux des normes d'émissions, tandis que de l'autre, leurs propres décisions dégradent, voire réduisent à néant, tous les efforts qui ont été accomplis.

2- Activ'Route prend de l'ampleur pour lutter contre la dégradation des routes

a- Près de 6 000 utilisateurs

Au vu de la difficulté rencontrée par les citoyens à alerter les gestionnaires de voirie à propos des zones dangereuses, notre association a créé en 2013 Activ'Route, site communautaire ou appli téléchargeable gratuitement sur IOS et Android, invitant ses sympathisants à devenir eux-mêmes des acteurs de la sécurité routière. L'idée est de nous substituer aux méandres de l'administration : lorsqu'un « Activ'Routeur » nous indique un nid-de-poule, un ralentisseur illégal ou encore un défaut de marquage au sol sur sa route, nous nous chargeons de faire aboutir ce signalement auprès du gestionnaire du tronçon de route concerné, après avoir déterminé s'il faut contacter une commune, un département, une direction interrégionale des routes... Nous assurons donc un suivi auprès des services compétents, relances comprises. Un travail studieux et de longue haleine, mais aussi des moyens en ressources humaines spécialement dédiés au traitement des signalements Activ'Route, avec notamment l'engagement d'une stagiaire durant l'été 2021 pour une durée de trois mois.

Pour encore davantage faciliter la démarche de signalement des défauts de la route via Activ'Route, en août dernier, nous avons conçu un « mode d'emploi » téléchargeable sur notre site. Le communiqué de presse et les posts sur nos différents réseaux sociaux (Facebook,

Twitter, Instagram), que nous avons consacrés à notre plateforme, nous ont permis d'agrandir la famille des « Activ'Routeurs », communauté engagée, convaincue que la qualité de l'infrastructure routière se traduit concrètement par une amélioration de la sécurité et une baisse du nombre d'accidents, désormais riche de 5 660 contributeurs.



Activ'Route permet à la LDC d'assurer le lien entre l'utilisateur de la route qui signale une zone dangereuse et la collectivité locale qui sera en mesure de résoudre le problème.

b- Reconnaissance des élus locaux

Dans une volonté d'être une véritable courroie de transmission entre utilisateurs de la route et gestionnaires de tronçons, la Ligue de Défense des Conducteurs réalise par ailleurs un travail de pédagogie auprès des élus locaux, afin de leur expliquer dans quelle démarche et quel but s'inscrit Activ'Route. En particulier que, sans évidemment nous substituer à leurs compétences en matière de gestion de la voirie, nous agissons en tant que lanceur d'alerte, pour qu'ils puissent user de leurs prérogatives.

Ce travail en commun se révèle souvent très constructif (même si nous rencontrons parfois des difficultés avec des collectivités locales), comme l'illustrent les échanges suivants :

- Avec la Métropole de Colmar : « des travaux de réfection de la chaussée ont bien été réalisés suite au signalement »
- Avec le département de la Sarthe : « suite à votre signalement ci-dessous, je vous confirme que nos services sont intervenus pour recharger l'accotement suite à la réparation de chaussée, dès votre sollicitation »
- Avec le département du Calvados : « Nous avons bien reçu votre mail. À la suite de sa réception une de nos équipes est intervenue sur site pour effectuer les réparations nécessaires sur la chaussée »...

Cette reconnaissance des élus locaux est primordiale, car elle confirme l'intérêt que nous avons tous à travailler main dans la main, pour une cause commune, à savoir l'amélioration de la sécurité par l'entretien des routes. Ainsi, dans un échange de mails du mois de mars 2021, le Conseil départemental du Val d'Oise nous assurait « de l'entière coopération du Conseil Départemental du Val d'Oise et plus particulièrement de la Direction des Routes pour assurer la sécurité de tous les usagers qui circulent chaque année sur le réseau routier départemental du Val d'Oise », nous remerciant en conclusion pour notre « intérêt pour le réseau routier départemental ». En décembre 2021, c'est la mairie de Mougins (Alpes-Maritimes) qui nous informait que c'était « avec la plus grande attention que le premier adjoint au Maire a pris connaissance de votre demande d'intervention. Il l'a immédiatement transmise pour traitement au Service Voirie Infrastructures, qui ne manquera pas de vous tenir informé de la suite qui pourra lui être réservée. »

Ce lien que nous assurons entre citoyens et pouvoirs publics donne donc lieu des résultats tangibles et permet également de donner l'impulsion nécessaire à la réalisation de travaux indispensables. C'est le cas notamment de la Métropole de Montpellier qui nous révélait avoir « bien reçu [notre] signalement sur la déformation du ralentisseur situé rue Aristide Briand. La période estivale nous a permis de chiffrer et de commander les travaux de reprise de ce dispositif. Ils doivent démarrer très prochainement. »

Cette reconnaissance des élus locaux envers Activ'Route est un motif de fierté pour la Ligue de Défense des Conducteurs. Surtout, cela nous conforte dans l'idée que l'amélioration de la sécurité routière ne peut se faire que lorsque citoyens, pouvoirs publics et associations comme la nôtre œuvrent en bonne intelligence.


Lc 25 JAN 2021

Hôtel de Ville
Place de l'Hôtel de Ville - BP 120
13657 Salon-de-Provence Cedex
Tél 04 90 44 89 00 - Fax 04 90 56 08 12
www.salondeprovence.fr

Madame Nathalie TROUSSARD
Secrétaire Générale
Ligue de Défense des Conducteurs
23 avenue Jean Moulin
75104 Paris

300965

DIRECTION GÉNÉRALE DES SERVICES TECHNIQUES
DOSSIER SUIVI PAR GILLES FUENTES
AMMGEF/GMMPE/N°4.2021 TEL 04.90.44.89.40

Objet : Activ'Route, signalement n°9134 - Avenue Jean-Moulin

Madame,

Je vous prie de bien vouloir excuser le retard de ma réponse.

Monsieur le Maire a bien voulu me transmettre votre mail daté du 8 septembre dernier concernant le signalement d'une voie communale dangereuse, l'avenue Jean-Moulin.

Votre réseau de signalement Activ'Route a retenu toute mon attention. Ce dernier permettant aux conducteurs de signaler une difficulté. Vous saurez, à cet effet, la nécessité de reprendre la chaussée dégradée sur cet axe.

Cette nouvelle méthode de signalement a donc permis à la Direction des Espaces Publics et Naturels de prendre en compte votre demande.

Ainsi, je vous informe que des travaux de reprise des enrobés de l'ensemble du carrefour du Pont d'Avignon ont été chiffrés et seront soumis au prochain arbitrage budgétaire afin de permettre la mise en sécurité de l'avenue Jean-Moulin dans les meilleurs délais.

Restant à votre disposition,

Je vous prie d'agréer, Madame, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.


Jean-Pierre CARISO
Adjoint au Maire
Délégué aux Travaux


Ref: 03/15/2021/190

Nathalie TROUSSARD
LIGUE DE DEFENSE DES CONDUCTEURS
23 avenue Jean Moulin
75014 PARIS

Objet : réfection de la chaussée - 10092
Affaire suivie par : Lionel Rinaldi, Services Techniques

Périgueux, le 3 décembre 2021

Madame,

J'ai bien reçu votre courriel dans lequel, vous précisez que le fonctionnement de votre site - lorsqu'un conducteur rencontre une difficulté (trou, dégradation, un danger spécifique...) il peut effectuer un signalement sur votre site www.liguedesconducteurs.org.

Votre requête a été étudiée par Monsieur Lionel Rinaldi, Responsable Unité Sécurité Routière sur la commune de Périgueux.

La rue Ludovic Trépoix a fait l'objet d'un réaménagement complet dans sa partie comprise entre la rue Victor Hugo et la rue du Clos-Chassaign, plusieurs interventions ont été réalisées sur la partie supérieure et sur le stationnement.

La rue Jean Siret quant à elle a fait l'objet de plusieurs interventions destinées à moderniser le réseau et la pose de ralentisseurs. Ces aménagements ont été mis en œuvre après concertation avec les riverains.

Nous sommes sensibles à leur attention et remercions à leur disposition.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de ma considération distinguée.


Gilles Fuentes
Directeur Général des Services

Hôtel de Ville - BP 20130 - 24005 Périgueux Cedex
T. 05 53 02 52 01 - F. 05 53 02 45 00 - contact@perigueux.fr
www.perigueux.fr

De nombreuses collectivités nous font un retour très positif, suite à nos demandes d'intervention via notre plateforme Activ'Route.

E- Les autres sujets traités par la LDC en 2021

1- Ne laissons pas des véhicules dangereux profiter de subventions !

C'est le tout premier sujet dont s'est saisie notre association mi-janvier 2021. Il faut dire que le scandale est de taille : la SUDA SA01, petite berline chinoise homologuée en petite série pour l'Europe, peut en effet profiter des subventions accordées en France aux modèles 100 % électriques... sauf qu'elle est dépourvue d'airbag et d'antidérapage, tandis que ses distances de freinage s'avèrent lamentables ! Ce constat que nous avons effectué, dans la foulée d'un crash-test réalisé par l'ADAC, l'automobile-club allemand, où les mannequins-passagers très abîmés ont témoigné des prestations déplorable de cette voiture, a permis de faire apparaître une sorte

de vide juridique : en échange du bonus CO₂ accordé aux voitures électriques, aucune condition d'équipements de sécurité passive ou active n'est imposée aux constructeurs. Alors que nous avons alerté l'État sur l'autorisation donnée à la dangereuse SUDA SA01 de circuler sur nos routes, mais surtout sur la possibilité de profiter d'une subvention non négligeable (plus de 5 000 € !), le député de la Loire Dino Cinieri (Les Républicains), reprenant nos arguments, a pour sa part adressé une question écrite au Ministère auprès de la ministre de la Transition écologique (n°37143, soumise le 16 mars 2021) sur le même sujet. Question restée sans réponse à ce jour.



En France, seule la LDC s'est saisie du scandale de l'homologation d'une voiture chinoise dangereuse, pouvant pourtant bénéficier de subventions publiques.

LE SCANDALE DE L'HOMOLOGATION DE LA SUDA SA01 CHINOISE

2- Fiscalité : la France automobile toujours plus taxée

Durant toute l'année, notre association n'a cessé de rappeler le poids grandissant de la fiscalité automobile sur le budget des Français, que ce soit avec la montée en flèche du malus CO₂, la création d'un malus indexé au poids du véhicules (à partir de 1 800 kg) mis en place au 1^{er} janvier 2022, ou encore la première flambée du prix des carburants, en novembre dernier. Pourtant, les conducteurs restent considérés comme des citoyens de

seconde zone... Un mépris intolérable qui a fait l'objet, entre autres interventions médiatiques, de plusieurs tribunes libres publiées par Capital en seconde partie d'année, notamment intitulées « Prix des carburants : les conducteurs trinquent, l'État se gave ! », « Malus au poids : ce n'est rien d'autre qu'une taxe déguisée », ou encore « Présidentielle 2022 : 48 millions d'automobilistes à ne pas oublier ».

Chaque année, les recettes nettes fiscales liées à la consommation automobile rapportent un tiers de son budget à l'État. Lequel ferait mieux d'être reconnaissant plutôt que de considérer les conducteurs comme des citoyens de seconde zone

3- Action pour rendre obligatoire la possibilité de désactiver les futurs brideurs de vitesse

En toute discrétion courant 2021, la Commission européenne a fait passer une mesure pour rendre obligatoire un système de bridage automatique de la vitesse dans tous les nouveaux modèles en 2022, et tous les véhicules neufs en 2024. Notre association a donc sollicité ses sympathisants pour qu'ils nous aident à contraindre le ministre des Transports et les députés européens à intervenir, avant qu'il ne soit trop tard, afin de garantir que ce système soit et reste désactivable.

C'est en effet un changement radical qui nous attend avec ce brideur à partir du 1^{er} juillet 2022. Les constructeurs ont quatre

choix pour avertir le conducteur qu'il dépasse la limitation de vitesse, ce que leurs modèles sauront faire grâce aux caméras dont ils seront équipés et/ou grâce à leur positionnement GPS (avec une marge d'erreur de 10 % !). « Au mieux », une alarme retentit dans la voiture, ou le volant vibre. Mais, bien pire, c'est la puissance de propulsion qui peut être automatiquement réduite par le système de gestion de votre moteur, alors même que le pied appuie sur la pédale d'accélération ! La vitesse est donc bel et bien bridée. Au-delà de l'effet de surprise, dangereux lorsqu'on est concentré sur sa conduite, il faut se rabattre et rester des kilomètres durant derrière la voiture qui précède.

Notre pétition, intitulée « Non au brideur de vitesse obligatoire », a recueilli plus de 75 000 signatures en quelques semaines. Mais dès le seuil des 60 000 atteint, nous avons communiqué la liste de signataires au ministre et aux députés européens. Une mobilisation qui a très certainement pesé dans la balance pour qu'effectivement, ce système soit désactivable... à chaque démarrage, comme pour le Start & Stop.



Il est indispensable que les brideurs de vitesse, bientôt obligatoires sur les voitures neuves, soit désactivable.

4- La LDC entreprend un Tour de France de ses sympathisants

En amont de l'élection présidentielle, notre association souhaitait partir à la rencontre de ses sympathisants. Notre objectif : réaliser des entretiens de profils représentatifs de la population française (étudiants, actifs, retraités, urbains, ruraux...), utilisateurs de deux ou quatre roues au quotidien. Nous leur avons demandé d'exprimer leur avis sur la répression routière, l'état des routes, la formation à la conduite, la fiscalité ou encore la transition écologique. Les réponses, publiées en 2022 (consultables sur notre site), ont introduit un vaste programme automobile que nous avons soumis à tous les candidats à la présidence de la République. Ce « Tour de France » des sympathisants de la Ligue de Défense des Conducteurs, entrepris entre novembre et décembre 2021, nous a aussi permis de renforcer nos liens avec ces Françaises et ces Français qui nous soutiennent au quotidien, ce que nous avons tout particulièrement apprécié.



Fin novembre 2021, la LDC a entamé le Tour de France de ses sympathisants, afin de préparer notre argumentaire pro-conducteurs en amont de l'élection présidentielle de 2022.

II- LES MOYENS D'ACTION DE L'ASSOCIATION

La Ligue de Défense des Conducteurs doit son indépendance et sa liberté de ton, qui caractérisent ses actions, à ses sympathisants donateurs. Ces derniers constituent l'unique source de revenus de l'association et c'est en leur nom que l'équipe qui la compose organise des campagnes d'information du grand public, des actions de mobilisation auprès des élus et des responsables politiques, des recherches, études et publications... Les salariés sont également chargés d'animer le site internet et les réseaux sociaux de la Ligue de Défense des Conducteurs, d'entretenir les relations avec les parlementaires, les élus locaux, les préfetures et les médias, de même qu'ils gèrent au quotidien le site communautaire Activ'Route de signalements de défauts de la chaussée et de la signalisation routière, dédié à l'amélioration du réseau routier. Il va sans dire que l'équipe de la LDC se tient aussi

à la disposition des sympathisants qui la contactent, pour répondre aux questions liées à l'activité de l'association. Rappelons que l'objectif est de réunir le plus grand nombre de conducteurs raisonnables, de faire entendre leur voix et d'agir en leur nom pour en finir avec les excès de la répression routière et passer à une politique de sécurité routière juste et efficace. Le chapitre qui suit détaille la répartition des dons par poste de dépense, ainsi que les moyens humains mis en œuvre pour permettre à l'association de remplir sa mission, de même que la stratégie de communication qui en découle. Ce présent rapport annuel est ainsi l'occasion d'informer les donateurs de la Ligue de Défense des Conducteurs en toute transparence sur ses activités, mais aussi d'adresser à ces derniers tous nos remerciements pour leur dévouement, leur pugnacité et leur générosité.

A- Un budget issu de nos donateurs et dédié au combat

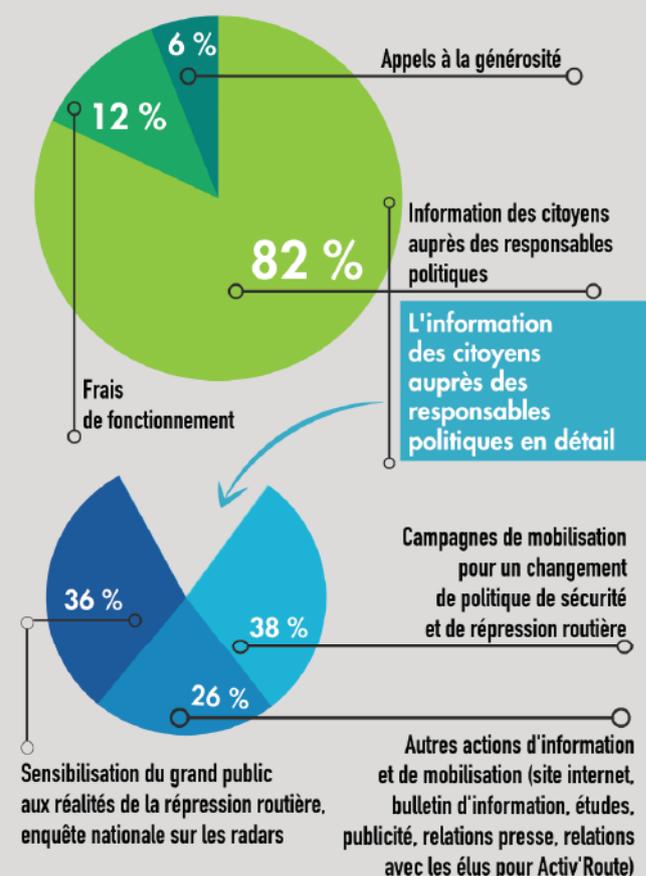
Pour orienter et donner l'impulsion de la stratégie de l'association, le conseil d'administration s'est réuni trois fois en 2021 (les 26 février, 18 juin et 28 septembre). L'assemblée générale s'est tenue le 18 juin 2021 et a validé les comptes 2020, qui ont été publiés au journal officiel le 20 juillet 2020.

Le bilan 2021 de l'exercice présente un total de 795 836 €. Le compte de résultat 2021 affiche un total de produits 1 255 999 € et un total de charges de 1 300 663 €, dégageant un résultat négatif de 44 664 €.

Cette année a été marquée par de nombreuses activités de recherche et de développement. Tout au long de 2021 en effet, des publications (études, articles, posts...) ont été réalisées, permettant d'apporter de nouvelles informations à nos sympathisants. Il est à noter que ces activités sont en constante augmentation du fait notamment de la crédibilité de l'association auprès des professionnelles et des médias qui nous sollicitent de plus en plus.

Les deux graphiques ci-contre illustrent la répartition des fonds de l'association par poste de dépense.

COMMENT SONT UTILISÉS LES DONS*



B- Les moyens humains de l'association

L'équipe de la Ligue de Défense des Conducteurs, entièrement dédiée à la mission de l'association (rassembler le plus grand nombre de conducteurs responsables et faire entendre leur voix, pour qu'enfin la sécurité routière mette en place des méthodes réellement efficaces pour sauver des vies) et présidée par Gérard Landry, est composée de cinq salariés : une secrétaire générale, une responsable du pôle Études et Communication, un rédacteur, un chargé d'études et une assistante. Nathalie Troussard, secrétaire générale de la Ligue de Défense des Conducteurs, et Alexandra Legendre, responsable du pôle Études et Communication, sont les deux porte-parole de l'association. La première émane du milieu associatif et la seconde, du journalisme

automobile. Leur fonctionnement en binôme (Nathalie Troussard a été recrutée en octobre 2016 et Alexandra Legendre en décembre 2019), qui se poursuit depuis deux ans, se traduit par une montée en puissance de l'association, en particulier auprès des médias. Les rencontres avec les parlementaires, dont la secrétaire générale et la responsable de la communication sont également chargées, ont légèrement repris en 2021, alors que les consignes de distanciation liées à la pandémie de coronavirus se sont assouplies. La situation n'étant toutefois pas complètement revenue à la normale, les activités de plaidoyer de notre association ne se sont pas encore complètement redéployées l'an passé.



Au bureau, chez nos sympathisants, sur le terrain, notre équipe se démène pour défendre les intérêts de tous les conducteurs. De gauche à droite, Alexandra Legendre, Nathalie Troussard, Gérard Landry (en haut), Arsène Vassy et Amel Ammari (en bas).

C- Une communication tous azimuts

La communication de l'association est articulée autour de trois axes d'échanges : avec les sympathisants, avec les élus (collectivités locales, notamment maires et instances départementales, députés et sénateurs) et, enfin, avec les médias. À noter que depuis 2021, notre structure est également sollicitée par la filière professionnelle pour intervenir lors de webinaires ou de sessions de travail liés à nos activités, en particulier en matière de transition écologique. C'est l'expertise de notre association qui est reconnue à travers ce nouveau moyen de faire connaître nos activités.

1- La communication directe auprès de nos sympathisants

a- Newsletters et bulletins

Les deux newsletters que la Ligue de Défense des Conducteurs a adressées à plus de 700 000 sympathisants, en 2021, sont prioritairement axées sur l'actualité de la répression automobile, permettant aux lecteurs de s'informer sur les derniers articles et les dossiers produits par l'association. Ces deux newsletters reviennent également sur les actions phares menées par l'association et soutenues par l'ensemble de nos sympathisants. En complément, les plus fidèles donateurs ont reçu un bulletin papier par voie postale. Au total, ce sont près de 16 000 personnes, nous suivant régulièrement et nous soutenant, qui retrouvent cette publication dans leur boîte aux lettres. Nos bulletins constituent une occasion unique de proposer une sélection des derniers articles publiés sur le site (voir ci-dessous) et de faire le point sur les actions de l'association. Ils veillent toujours aussi à sélectionner les témoignages de conducteurs les plus pertinents, reflétant la politique de répression ciblée des gouvernements successifs. Enfin, nos lecteurs peuvent avoir un aperçu de nombreuses retombées presse de nos actions.

b- Articles sur le site de la LDC

L'enrichissement des domaines d'intervention de la Ligue de Défense des Conducteurs, notamment concernant la transition énergétique, s'est traduit par une nette recrudescence de travail pour l'équipe du pôle Etudes et Communication. Le recrutement d'Arsène Vassy, au poste de rédacteur, a permis d'absorber une partie de cette charge. Notre production rédactionnelle est restée dense, avec une grosse cinquantaine d'articles publiés sur notre site. Les sujets traités sur le site internet de l'association, qui est notre outil principal de communication, sont consultables en fin de ce présent Rapport annuel, dans la liste en annexe.

c- Omniprésence sur les réseaux sociaux

Notre présence sur Facebook a progressé de 1 % en 2021, soit 65 800 des abonnés au lieu de 65 200 un an plus tôt. Cette modeste croissance s'accompagne cependant d'une accélération des échanges directs avec les sympathisants, qui nous contactent par Messenger, la plateforme de discussion de Facebook. Les posts les plus populaires concernent le déploiement des voitures

radars privatisées, les futurs radars en ville, les départements qui abandonnent le 80 km/h, nos actions contre les ralentisseurs illégaux, la prochaine application des Zones à faibles émissions... Parallèlement, notre fil Twitter reste stable par rapport à 2020, avec un peu plus de 3 000 abonnés. Ce réseau social est extrêmement fréquenté par les anti-voitures, nos publications continuent donc à faire l'objet d'attaques systématiques peu constructives et leur modération est très chronophage. Sur LinkedIn, le réseau professionnel de la LDC continue à s'étoffer, avec environ 460 abonnés à ce jour (+ 31 % par rapport à 2020). Enfin, la création d'un compte Instagram à la toute fin 2020, correspondant avec notre savoir-faire graphique en constante évolution, nous permet de nous faire connaître aussi pour nos illustrations et infographies « maison ».



2- La sensibilisation des élus aux préoccupations des conducteurs

Même si la situation sanitaire s'est améliorée en 2021 par rapport à l'année précédente, il est resté compliqué de rencontrer nos interlocuteurs habituels, qu'ils soient parlementaires ou élus locaux. Nous avons toutefois échangé avec des députés, des sénateurs et des maires, afin de porter à leur connaissance notre action et notre soutien, le cas échéant.



Questions écrites, propositions d'amendement, propositions de loi, argumentaires ont ainsi été rédigés par notre équipe, qu'ils concernent les radars en ville, la signalisation des voitures-radars privatisées, le Projet de loi de finances 2022...

En 2021, deux questions écrites ont ainsi été posées par les députés et sénateurs, suite à deux initiatives de l'association :

- une visant à ne pas attribuer de bonus CO₂ à une voiture chinoise électrique dépourvue de systèmes de sécurité (airbag, antidérapage...), sous prétexte d'homologation en petite série pour l'Europe
- une visant à connaître la part des dépassements de vitesse compris entre 1 et 5 km/h

Sur le plan parlementaire, notons par ailleurs la proposition d'un projet de loi sur la signalisation des voitures-radars privatisées, d'un amendement au Projet de loi des finances et d'un autre au Projet de loi 3 DS et de deux propositions de résolution (entretien du réseau routier et vente de véhicules diesel alors même que certaines ZFE les interdiront de circulation dès 2024). Ajoutons la demande faite aux députés de saisir le Conseil constitutionnel sur l'article 27 du Projet de loi Climat et résilience, qui étend les Zones à faibles émissions aux agglomérations des plus de 150 000 habitants. Selon l'interprétation qu'en fait notre association, cet article crée en effet une rupture d'égalité entre les citoyens, au préjudice des conducteurs, en particulier les plus modestes, pour qui la voiture est quotidiennement indispensable pour se rendre sur leur lieu de travail. Enfin, terminons avec la demande d'intervention faite auprès des députés de la Commission européenne pour exiger la possibilité de désactiver le système de bridage des voitures imposé dès juillet 2022.

À l'Assemblée nationale (en haut, avec Pierre Cordier, député des Ardennes, en mai) ou au Sénat (en bas, avec Yves Bouloux, sénateur de la Vienne, en juin), les rendez-vous avec les parlementaires font partie de la mission de représentation de la LDC.

LA LDC EN TOUTE TRANSPARENCE

Depuis 2020, la Ligue de Défense des Conducteurs déclare toutes ses activités en lien avec les élus et représentants de la république à la Haute autorité pour la transparence de la vie publique (HATVP). Cette institution indépendante est « chargée de promouvoir la probité et la transparence des responsables publics, de contrôler la déontologie de certains responsables et agents publics, d'encadrer le lobbying et de diffuser une culture de l'intégrité. » Les activités de notre association comprenant des démarches

de plaidoyer auprès des parlementaires et des élus locaux, nous sommes ainsi en mesure de démontrer notre probité et notre respect des exigences de transparence imposées par l'État. Notre crédibilité en ressort renforcée.



**Haute Autorité
pour la transparence
de la vie publique**

3- Les médias qui ont relayé nos actions en 2021

La mise en place d'une nouvelle stratégie de communication, début 2020, confirme sa pertinence. Elle consiste principalement à rédiger un maximum d'articles, études, propositions d'amendement, argumentaires, communiqués de presse... afin d'apparaître auprès des médias et des politiques comme une structure dynamique, réactive et dont l'expertise sur de nombreux sujets justifie qu'on nous donne la parole.

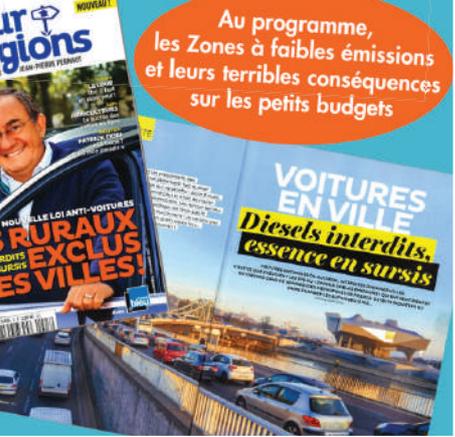
Outre les seize communiqués de presse envoyés à tous les médias nationaux, mais aussi à toute la presse régionale, nous avons organisé ou participé à deux conférences de presse l'an passé. La première, le 1^{er} juillet, a été consacrée aux résultats de nos mesures de ralentisseurs illégaux. La seconde, le 26 octobre, s'est déroulée à

l'Assemblée nationale, sur l'invitation de Pierre Cordier, député des Ardennes, qui s'était mobilisé pour que l'argent des radars soit dédié à l'entretien des routes et nous avait invités à prendre la parole sur ce même sujet. Grâce à toutes ces initiatives, nous avons multiplié nos apparitions à la télévision, en particulier sur les chaînes d'info en continu (mais aussi en région, sur France 3). Au total, la Ligue de Défense des Conducteurs est intervenue ou a été citée à une centaine de reprises à la radio, à la télé, dans les journaux et magazine, ou encore sur les sites des médias ! À la rentrée 2021, nous avons notamment été sollicités par Capital pour la rédaction de tribunes libres bimensuelles, sur nos thèmes de prédilection. Une aubaine pour faire entendre votre voix, chers sympathisants.

ON PARLE DE NOTRE ACTION CONTRE LES RALENTISSEURS ILLÉGAUX DANS AUTO PLUS CETTE SEMAINE !



Ce matin, votre association a confié vos craintes sur les voitures électriques chez Yves Calvi !



INTERVIEW

ALEXANDRA LEGENDRE

responsable du service études et communication de la Ligue de Défense des Conducteurs

Le sujet le plus chaud en ce moment, c'est la généralisation sur toute la France des voitures radars privées

« Enorme dossier, les ZFE sont en train de créer un bazar hallucinant. »

La Ligue de Défense des Conducteurs a été créée en 1997 par des automobilistes qui ont voulu défendre leurs intérêts face à une administration de plus en plus méprisante. Aujourd'hui, nous sommes une association à but non lucratif qui compte plus de 100 000 membres. Nous nous battons pour défendre les droits des conducteurs et pour améliorer la sécurité routière.

Le sujet le plus chaud en ce moment, c'est la généralisation sur toute la France des voitures radars privées. C'est un sujet qui nous tient à cœur car il concerne tous les conducteurs. Nous sommes en train de mener une campagne de sensibilisation et de pression sur les pouvoirs publics pour qu'ils arrêtent de débaucher l'argent des radars vers des projets de loi qui ne servent à rien.

La Ligue de Défense des Conducteurs a été créée en 1997 par des automobilistes qui ont voulu défendre leurs intérêts face à une administration de plus en plus méprisante. Aujourd'hui, nous sommes une association à but non lucratif qui compte plus de 100 000 membres. Nous nous battons pour défendre les droits des conducteurs et pour améliorer la sécurité routière.



110KM/H, SUV : HARO SUR LA BAGNOLE !

DATE	ARTICLE	RUBRIQUE
15/01/2021	Ne laissons pas une voiture 100 % électrique bénéficier de subventions alors qu'elle n'a ni airbags ni ESP	SÉCURITÉ ROUTIÈRE
22/01/2021	HistoVec aide les conducteurs à connaître le vrai kilométrage des voitures d'occasion	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
28/01/2021	Courtoisie au volant	NOTRE ACTUALITÉ
29/01/2021	Nos sympathisants dressent la liste de leurs priorités 2021 pour lutter contre l'acharnement anti-conducteurs	AUTRE SUJETS
24/02/2021	Révoltant : L'État manipule nos données, à nous conducteurs, pour flasher toujours plus	RÉPRESSION ET RADARS
25/02/2021	1 voiture-radar privatisée = 194 000€ par an pour l'État !	RÉPRESSION ET RADARS
10/03/2021	Circulation interfile pour les deux-roues : l'expérimentation reprend	SÉCURITÉ ROUTIÈRE
11/03/2021	Rendez-vous exclusif de la Ligue de Défense des Conducteurs avec la Déléguée Interministérielle à la Sécurité routière	SÉCURITÉ ROUTIÈRE
23/03/2021	La question que tout le monde se pose : où passe l'argent de la répression routière ?	FISCALITÉ AUTOMOBILE
09/04/2021	L'étude que le gouvernement voulait nous cacher	RÉPRESSION ET RADARS
12/04/2021	La Ligue de Défense des Conducteurs enclenche la vitesse supérieure	AUTRE SUJETS
20/04/2021	Ralentisseurs : 46% des chauffeurs de bus souffrent	INFRASTRUCTURES
22/04/2021	Recettes des radars et PV : l'opacité toujours de mise	RÉPRESSION ET RADARS
23/04/2021	Stationnement abusif : sanctionnés en plein confinement !	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
23/04/2021	Signaler les voitures-radars ? Un projet de loi soutenu par la Ligue de Défense des Conducteurs	RÉPRESSION ET RADARS
27/04/2021	ZFE : à Illkirch, un référendum pour une application moins brutale	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
28/04/2021	Voitures-radars privatisées : notre mobilisation s'amplifie	RÉPRESSION ET RADARS
28/04/2021	Retour à 90 km/h : on ne lâche pas !	VITESSE INFOS ET INTOX
28/04/2021	Ralentisseurs illégaux : la fin du laxisme ?	INFRASTRUCTURES
30/04/2021	Fiscalité automobile : la France taxe toujours plus ses conducteurs	FISCALITÉ AUTOMOBILE
05/05/2021	Loi climat votée en première lecture : haro sur la voiture	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
10/05/2021	Radars : leur entretien aussi nous coûte très cher !	RÉPRESSION ET RADARS
21/05/2021	Une étude met à mal la politique anti-voitures d'Anne Hidalgo à Paris	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
31/05/2021	Près de 280 000 véhicules bientôt bannis des ZFE en France	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
04/06/2021	Élections Départementales : La Ligue de Défense des Conducteurs adresse sa pétition aux candidats	VITESSE INFOS ET INTOX
23/06/2021	Le Sénat demande le report des ZFE à 2030	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
24/06/2021	Notre rapport annuel d'activité 2020 est disponible !	AUTRE SUJETS
25/06/2021	Radars et amendes en Europe : dans quel pays vaut-il mieux passer ses vacances ?	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
05/07/2021	Rapport de la Cour des comptes : vers la fin du tout-radar ?	RÉPRESSION ET RADARS
16/07/2021	Demain, à chaque élu son radar ?	RÉPRESSION ET RADARS
19/07/2021	Le 90 km/h menacé en Charente	VITESSE INFOS ET INTOX
20/07/2021	Signalisation des voitures radars : 60 députés soutiennent la proposition de loi !	RÉPRESSION ET RADARS
20/08/2021	Plus de 4 000 conducteurs ont déjà rejoint la communauté d'Activ'Route	INFRASTRUCTURES
25/08/2021	Mobilisation totale contre les ZFE, pour empêcher que la moitié des Français soient interdits d'y circuler !	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
25/08/2021	Signalisation des voitures-radars : prochaine étape, faire inscrire la proposition de loi à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale	RÉPRESSION ET RADARS
25/08/2021	Ralentisseurs illégaux : après un carton sur les réseaux sociaux, place à la suite de notre plan d'actions !	INFRASTRUCTURES
25/08/2021	Brideur de vitesse obligatoire : plus que 2 mois pour agir	VITESSE INFOS ET INTOX
27/08/2021	30 km/h à Paris : une ineptie de plus	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
10/09/2021	Dans 49 % des départements, la mortalité routière a stagné ou augmenté après l'instauration du 80 km/h	VITESSE INFOS ET INTOX
17/09/2021	Nicolas Meunier – L'arnaque de la voiture propre « Acheter une voiture électrique aujourd'hui, c'est comme acheter un magnétoscope juste avant l'arrivée des DVD »	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
15/10/2021	Non, les 80 km/h n'ont pas sauvé des vies	VITESSE INFOS ET INTOX
15/10/2021	Arrêtons de débiter les SUV !	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
09/11/2021	Prix des carburants : les conducteurs trinquent, l'État se gave !	FISCALITÉ AUTOMOBILE
09/11/2021	La question que tout le monde se pose 2020 : où passe l'argent de la répression routière ?	RÉPRESSION ET RADARS
16/11/2021	Jacques Aschenbroich, PDG de Valeo : « Il semblerait que l'idéologie anti-voiture prenne le dessus »	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
26/11/2021	Retour à 90 km/h dans 37 départements : on a mis la main sur un rapport encombrant du gouvernement	VITESSE INFOS ET INTOX
29/11/2021	Les radars, la solution miracle de la Sécurité routière	RÉPRESSION ET RADARS
03/12/2021	Déjà plus de 180 000 signatures pour notre pétition contre la prolifération des radars en ville !	RÉPRESSION ET RADARS
14/12/2021	2020, année de résurrection pour les radars	RÉPRESSION ET RADARS
23/12/2021	Zone à faibles émissions : la verbalisation des véhicules bannis de la Métropole du Grand Paris reportée	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
24/12/2021	Le malus au poids, cette taxe déguisée dont plus personne ne parle	FISCALITÉ AUTOMOBILE

LES DONATEURS ET SYMPATHISANTS, PILIERS DE L'ASSOCIATION

Réponses à nos campagnes, réactions à nos publications sur notre site internet, commentaires sur les réseaux sociaux, échanges téléphoniques, nos plus de 1 million de sympathisants ne cessent d'interagir avec l'équipe de la Ligue de Défense des Conducteurs. Certains en profitent parfois pour nous adresser quelques mots d'encouragement... Merci à vous tous pour votre soutien !

« Félicitations pour vos actions qui je l'espère seront couronnées de succès »

« Je viens de prendre connaissance de votre message et je suis ravie que vos efforts paient enfin. Je tiens à vous remercier pour votre dévouement et votre persévérance vis-à-vis de tous ces politiques qui se croient toujours hors d'atteinte. Félicitations à toute l'équipe. »

« JE SUIS ADMIRATIF FACE À VOTRE ENGAGEMENT »

« Bravo à vous toutes et tous, gens lucides, humbles et courageux. Reprenons notre avenir en main ! »

« Battez-vous et revenez sur des accords minimales qui ont été pris afin de nous redonner un peu d'espace et de liberté. Il ne faut pas lâcher et poursuivre le combat jusqu'à l'annulation de ces sanctions injustes ! »

« Merci de vous battre pour nous ! »

« JE SOUTIENS SANS RÉSERVE VOTRE ACTION »

« Je crois que les politiciens pensent plus à leurs intérêts qu'à ceux de leurs concitoyens. Je vous suis très reconnaissant de ce que vous faites pour les conducteurs »

« BRAVO POUR CE QUE VOUS FAITES. NE LÂCHEZ RIEN »

« Une fois de plus, bravo pour vos actions, merci d'exister. Cela fait longtemps que je fais partie des vôtres et que je pense que vous êtes précieux »

« Je vous remercie pour votre engagement et pour l'énergie dépensée à protéger nos intérêts et notre liberté de circuler sans épée de Damoclès au-dessus de nos têtes dès que nous ouvrons la portière de notre véhicule pour le moindre déplacement. »





LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS

STOP À LA RÉPRESSION ABSURDE, OUI À LA CONDUITE RESPONSABLE

Pour rester en contact :

Site internet : www.liguedesconducteurs.org

E-mail : contact@liguedesconducteurs.org

Tél. : 01 43 95 40 20

Adresse : 23 avenue Jean Moulin - 75014 PARIS



Retrouvez-nous aussi sur les réseaux sociaux
Facebook, Twitter, LinkedIn, Instagram

NOTRE CHARTE DU CONDUCTEUR RESPONSABLE

- Article 1** J'ADAPTE MA CONDUITE à la densité du trafic, à l'état de la route, aux conditions météorologiques et à ma forme du moment.
- Article 2** JE NE SUIS PAS SEUL SUR LA ROUTE. Je garde mes distances et vérifie très régulièrement dans mes rétroviseurs que je ne gêne personne ; je me décale largement pour laisser passer ou doubler les deux-roues.
- Article 3** JE NE CONDUIS PAS sous l'emprise de substances altérant sensiblement ma vigilance et mes réflexes.
- Article 4** J'ENTRETIENS régulièrement mon véhicule pour garantir une sécurité maximale.

AGISSEZ POUR DES ROUTES PLUS SÛRES AVEC ACTIV'ROUTE

