



**LIGUE DE DÉFENSE
DES CONDUCTEURS**

STOP À LA RÉPRESSION ABSURDE, OUI À LA CONDUITE RESPONSABLE

RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITÉ 2023





Créée en 2006, la Ligue de Défense des Conducteurs est une association loi 1901 qui réunit 1 million de sympathisants, ralliés derrière la devise « *Stop à la répression absurde, Oui à la conduite responsable* ». La Ligue de Défense des Conducteurs, indépendante de tout organisme public, de toute formation politique, syndicale ou professionnelle, est intégralement financée par les dons de ses membres.

Notre association a pour but de réunir le plus grand nombre de conducteurs raisonnables et de faire entendre leur voix, pour en finir avec cette répression absurde et passer à une politique efficace de sécurité routière. Nous agissons en produisant et en

décryptant l'information, mais aussi en organisant des campagnes de mobilisation auprès des élus et du gouvernement, pour faire évoluer les politiques et les moyens mis en œuvre afin de garantir notre sécurité sur les routes. Au-delà des dérives de la répression routière, nous nous appliquons également à dénoncer la stigmatisation dont les conducteurs font l'objet aujourd'hui, simplement parce qu'ils utilisent leur véhicule au moins régulièrement, si ce n'est quotidiennement. Les problématiques de transition écologique ou d'hyperfiscalité automobile se sont ainsi ajoutées à nos nombreux sujets de mobilisation, car elles constituent elles aussi des contraintes et des menaces pour la mobilité individuelle des Français.



RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITÉ 2023

SOMMAIRE

Un an de mobilisation : les grandes étapes de 2023	p. 6
Le mot du Président	p. 7
Nos combats	p. 8
Des sympathisants répartis sur toute la France	p. 9

I- LES TEMPS FORTS DE L'ASSOCIATION EN 2023

p. 11

A- Radars et répression automatisée : sus au duo infernal

1- Dépassements de vitesse de moins de 5 km/h : une vraie victoire à savourer... mais on en veut plus	p. 11
a- <i>Rappel de la chronologie des événements</i>	p. 12
b- <i>Avril 2023 : la LDC a la primeur de la bonne nouvelle</i>	p. 12
c- <i>Le député Pierre Vatin à nos côtés</i>	p. 12
2- Voitures-radars privatisées : un bilan navrant après cinq ans de déploiement	p. 13
a- <i>Toujours plus nombreuses sur nos routes</i>	p. 13
b- <i>Premiers dégâts graves sur le terrain</i>	p. 14
c- <i>Une étude pour dénoncer ce dispositif</i>	p. 15
d- <i>Notre étude diffusée auprès des parlementaires et des médias</i>	p. 15
3- Nos actions sur le terrain pour porter votre voix	p. 16
a- <i>Rencontre avec la directrice de la Sécurité routière</i>	p. 16
b- <i>Plus un euro pour les radars</i>	p. 17

B- Au quotidien, la vie des conducteurs est toujours plus compliquée

p. 17

1- Le permis des seniors menacé	p. 17
a- <i>Une initiative franco-européenne</i>	p. 18
b- <i>Les vrais chiffres de l'accidentologie des seniors</i>	p. 18
c- <i>Notre pétition pèse dans le débat</i>	p. 19
d- <i>Restons mobilisés en 2024</i>	p. 20
2- Dématérialisation des PV : amendes majorées et arnaques à la clé	p. 20
a- <i>Les PV dématérialisés, c'est quoi ?</i>	p. 20
b- <i>La LDC alerte sur les risques d'arnaques et lance une pétition</i>	p. 20
c- <i>La Ligue contacte le Défenseur des droits</i>	p. 21
3- On nous impose la voiture électrique mais on le fait mal	p. 22
a- <i>L'électrique ne fait pas dans la transparence</i>	p. 22
b- <i>Les exigences de la LDC</i>	p. 22
c- <i>Une proposition de loi et une conférence de presse pour enfoncer le clou</i>	p. 24
4- Trophées TROP C'EST TROP de la LDC : pour crier le ras-le-bol des conducteurs	p. 25
a- <i>Appel aux conducteurs : exprimez-vous !</i>	p. 25
b- <i>11 000 votes et des résultats sans ambiguïté</i>	p. 26

SOMMAIRE

C- Les autres dossiers de la LDC en 2023

1- Zones à faibles émissions : victoire pour la LDC... mais des perspectives toujours menaçantes	p. 28
a- De 42... à deux métropoles concernées.....	p. 29
b- Des avalanches de PV à venir pour non-respect des ZFE.....	p. 31
2- Le 90 km/h regagne du terrain sur le 80 km/h.....	p. 31
3- Gros plan sur les infrastructures routières à problèmes.....	p. 32
a- Les ralentisseurs illégaux au Conseil d'État.....	p. 32
b- Les chaudières, nouveaux fléaux des routes.....	p. 33
c- Activ'Route : la montée en puissance continue.....	p. 34

II- LES MOYENS D'ACTION DE L'ASSOCIATION

p. 35

A- Un budget issu des donateurs et dédié au combat

p. 35

B- Les moyens humains de l'association

p. 36

C- La communication, l'un des nerfs de la guerre

p. 36

1- La communication directe auprès de nos sympathisants	p. 36
a- Newsletters et mailings.....	p. 36
b- Articles sur le site de la LDC.....	p. 37
c- Omniprésence sur les réseaux sociaux.....	p. 37
d- La LDC à Memoria Mecanica Montpellier.....	p. 37
2- La sensibilisation des élus aux préoccupations des conducteurs.....	p. 38
3- Les médias qui ont relayé nos actions en 2023	p. 39

Annexe : Liste des articles publiés par la LDC en 2023

p. 40

Les sympathisants, piliers de l'association

p. 41



Un an de mobilisation à la Ligue de Défense des Conducteurs

LES GRANDES ÉTAPES DE 2023



Janvier

PV dématérialisés = matraquage des conducteurs à moindre coût, risques démultipliés d'arnaques et de contraventions majorées... Notre pétition au Premier ministre démarre fort et dépasse les 180 000 signatures à fin 2023 !



Février

Le périmètre des Zones à faibles émissions réduit comme peau de chagrin ! Les multiples actions de notre association contre cette mesure injuste ne sont pas étrangères à ce revirement

Avril

Abandon du retrait de point pour les dépassements de la limitation de moins de 5 km/h : la LDC informe la France entière de cette mesure obtenue de haute lutte

ON A GAGNÉ !



Juin

Voitures électriques : les infos données aux conducteurs manquent de transparence ! La LDC à l'origine d'une proposition de loi

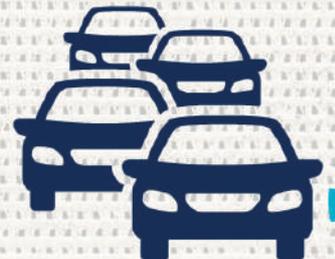
Octobre

Publication de notre nouvelle étude choc, intitulée "Voitures-radars privatisées : le scandaleux détournement de la sécurité routière"



Octobre

Ralentisseurs illégaux : la bataille continue avec un passage par la case Conseil d'État, attentivement suivi par la LDC



Novembre

Le permis à vie, c'est bientôt fini ? Pas question pour la Ligue de Défense des Conducteurs, qui organise un grand mouvement de résistance contre cette proposition de l'Europe. Vous êtes des centaines de milliers à signer notre pétition.



Décembre

Première édition de nos Trophées "Trop c'est trop" : plus de 11 000 Français élisent les pires mesures automobiles de l'année !



Toujours plus active sur les routes, notre appli de signalement de zones dangereuses Activ'Route : en 2023, vous avez passé le cap des 10 000 Activ'Routeurs !

LE MOT DU PRÉSIDENT

Répression routière implacable, menaces sur le permis de conduire des seniors, avalanches d'arnaques liées à la dématérialisation des PV, politique pro-voitures électriques hasardeuse et mal ficelée, ostracisation des Français dépendants de l'automobile, infrastructures routières qui se dégradent... Il n'est pas exagéré de parler de harcèlement au quotidien des conducteurs. Au point que parfois, dans vos mails, vos courriers ou vos coups de fil, apparaissent de compréhensibles signes de découragement. On vous sent presque à deux doigts de jeter l'éponge, lorsque vous nous interrogez : « *Ces pétitions que nous signons, cette mobilisation que la Ligue de Défense des Conducteurs vous demande de déployer, est-ce que cela sert vraiment à quelque chose ?* »

Soyez convaincus de leur utilité. Nos combats pour votre liberté de conduire sont âpres, de longue haleine, mais lorsqu'une victoire se profile, qu'une avancée se concrétise, quelle satisfaction... En 2023, notre opiniâtreté et votre engagement ont notamment été récompensés par la confirmation de l'abandon du retrait d'un point sur votre permis de conduire pour les « excès » de vitesse de moins de 5 km/h au-delà de la limite autorisée. Une exigence que nous avons formulée dès 2022, lorsque nous avons appris que « *ces manquements* », comme les qualifie Gérard Darmanin, relevant « *d'avantage du manque d'attention que de la volonté délibérée de s'affranchir de la règle* » (c'est toujours le ministre de l'Intérieur qui s'exprime), comptent pour 58 % des infractions à la vitesse.



Près de six PV sur 10 pour de tout petits dépassements, qu'on ne peut décemment associer à une volonté farouche de ne pas respecter le Code de la route ! Durant ces longs mois, nous sommes montés au créneau, vous sachant à nos côtés. Ce sont donc bel et bien vos signatures en bas de nos pétitions, nos actions mises en place pour faire bouger les lignes (solicitation d'élus, médiatisation du sujet...), qui ont permis d'aboutir à ce résultat. Certes, l'amende est maintenue – nous continuons toutefois à nous battre pour que ce racket caractérisé prenne fin –, mais depuis le 1^{er} janvier 2024, c'est un fait, vous ne perdez plus de point pour ces « infractions ».

Ce rapport annuel compile tous les autres sujets dont nous nous sommes saisis en 2023... et pour lesquels nous avons obtenu satisfaction. Comme les Zones à faibles émissions (ZFE), sujet socialement explosif. En effet, sous couvert d'écologie, des millions de Français n'allaient plus pouvoir circuler à bord de voitures jugées trop anciennes. Mais en 2023, il a quasiment perdu toute sa substance puisque de plusieurs dizaines de ZFE, nous sommes passés à deux (Paris et Lyon). Là non plus, nous n'avons rien lâché pendant les années qui ont précédé cette annonce : publication d'une étude corrosive (« *ZFE : la grande cacophonie* »), sensibilisation des parlementaires, pétition (240 000 signatures « *Pour la suspension des ZFE* »)... et on a gagné ! Victoire la plus récente : le renoncement de l'Europe à imposer une visite médicale dans le cadre de la future obligation de renouveler son permis de conduire tous les quinze ans. Soyez assurés que vos 340 000 signatures à la pétition s'insurgeant contre cette épée de Damoclès, particulièrement effrayante pour nos aînés, ont largement pesé dans le débat.

Alors oui, mille fois oui, votre soutien à la Ligue de Défense des Conducteurs est précieux et indispensable. Comme chaque année, je profite donc de ce rapport annuel pour vous remercier de votre confiance en notre équipe, mais aussi de vos efforts pour nous permettre de mener ces croisades en votre nom.

Gérard Landry,
Président de la Ligue de Défense des Conducteurs

NOS COMBATS

Malgré les quelques victoires décrochées de haute lutte en 2023, améliorant le quotidien des conducteurs (abandon du retrait de point pour les dépassements de moins de 5 km/h de la limitation de vitesse, recul des Zones à faibles émissions...), nos sujets de mobilisation restent nombreux. 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 désormais habilités à installer et gérer des radars automatiques, discours moralisateur et culpabilisant qui stigmatise tous les conducteurs en les rendant responsables de nombreux maux, dégradation du réseau routier... Ce n'est pas le moment pour la Ligue de Défense des Conducteurs de baisser les armes ! Mais si notre association n'a jamais été aussi occupée, au cœur de nos combats, figure toujours 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 progressé

à pas 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 près de vingt ans, depuis 2004, première année de recettes pleines (le premier radar ayant été installé fin 2003), les sanctions automatisées ont rapporté 13,5 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. Alors qu'en 2021, le « redressement » se confirme, il flirte à nouveau avec le milliard d'euros en 2022 et 2023. À noter que depuis 2020, le montant des amendes forfaitaires majorées n'est plus systématiquement précisé. Il faut alors se contenter d'estimations.

Le rapport simpliste entre accidentologie et vitesse permet de faire passer toutes les pilules : à terme, 4 700 radars automatiques quadrilleront la France (auxquels s'ajoutent 1 000 cabines-leurres !), 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. Peu à peu, toutes les régions de France seront « conquises ». Enfin, la loi de décentralisation adoptée en décembre 2021, dont le décret d'application a été publié en mars 2024, permet dorénavant aux collectivités locales d'ajouter des radars supplémentaires, là où bon leur semble. Ils vont se compter par centaines voire, qui sait, par milliers ? 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.

La Ligue de Défense des Conducteurs a donc pour but de

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

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.

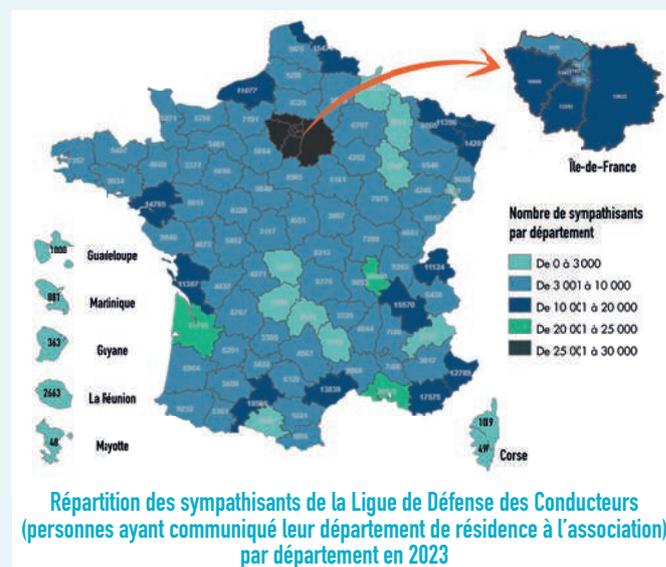
L'association agit :

- 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.

* 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 à plus de 20 000 conducteurs impliqués dans notre action dans certains départements. Au total, ce sont 1 million d'automobilistes et de motards qui nous ont communiqué leurs coordonnées afin que nous leur fassions parvenir notre information sur les excès de la répression routière, les alternatives au tout-radar (réfection des routes, formation à la conduite, etc.), les actions à mettre en place pour garantir leur mobilité individuelle... Notre association répond évidemment aux exigences du Règlement général sur la protection des données (RGPD).



L'année 2023 de la Ligue de Défense des Conducteurs en quelques chiffres

1 000 000

SYMPATHISANTS

qui relaient chaque jour notre information



40 900

DONS



EXPERTE ET ENTENDUE

Reçue et écoutée à l'Assemblée nationale, au Sénat, dans les départements - Entendue par la directrice de la Sécurité routière - Très médiatisée

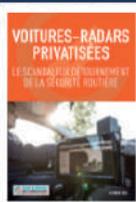


44

ARTICLES PUBLIÉS



1 ÉTUDE
SUR LES
VOITURES-RADARS
PRIVATISÉES



1 OBSERVATOIRE NATIONAL DU 90 KM/H FACE AU 80 KM/H



1 SOIRÉE TROPHÉES TROP C'EST TROP



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

Une équipe à la compétence reconnue, au service des libertés des conducteurs



62 220 followers Facebook

3 000 abonnés X - Twitter

630 abonnés LinkedIn

330 followers Instagram



+ 1 chaîne Youtube **NOUVEAU**

Une forte présence sur les réseaux sociaux



5 collaborateurs permanents

au siège de l'association

I- LES TEMPS FORTS DE L'ASSOCIATION EN 2023

A- Radars et répression automatisée : sus au duo infernal

La répression automatisée, industrialisée, dont les conducteurs font l'objet a depuis longtemps viré au harcèlement. Aux radars habituels de plus en plus sophistiqués, se sont notamment ajoutés les voitures radars gérées par des organismes privés – un scandale que nous avons dénoncé dans une nouvelle étude. Si, en 2023, nous avons encore échappé aux radars urbains dont la loi 3DS de 2022 autorise le déploiement par les collectivités locales, avec de premières amendes prévues pour 2025 (un sujet qui nous occupe beaucoup en 2024), force est de constater qu'on attend toujours des automobilistes qu'ils remplissent les tirelires de l'État ! Reste que les actions, pétitions et articles de la Ligue de Défense des Conducteurs se sont une nouvelle fois révélées particulièrement utiles à servir notre cause.

1- Dépassements de vitesse de moins de 5 km/h : une vraie victoire à savourer mais on en veut plus

C'est une vraie victoire que celle de l'abandon du retrait d'un point en cas de dépassement de vitesse de moins de 5 km/h. Ce qui représente près de 6 infractions sur 10... Toutefois, cela ne représente que la moitié du chemin parcouru. Car si cette infraction est désormais considérée comme le résultat d'une inattention plutôt qu'une volonté affichée de ne pas respecter le code de la route, bénéficiant ainsi de la « mansuétude » de l'État, le paiement de l'amende ne se justifie plus non plus. Dès lors, pourquoi devrait-on sortir son chéquier ? C'est bien la question que nous posons au gouvernement, qui accorde manifestement ici plus d'importance à la rentabilité qu'à la sécurité.

ZÉRO SANCTION
POUR LES MINI-DÉPASSEMENTS

ABANDON DU RETRAIT DE POINT

Ni contravention
Ni retrait de point
pour les dépassements de moins de 5 km/h*

ON A GAGNÉ!

SIGNEZ NOTRE PÉTITION !

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

Ce visuel « Zéro sanction » a accompagné toutes les actions de la Ligue de Défense des Conducteurs liées aux dépassements de vitesse inférieurs à 5 km/h : pétitions, articles, communiqués de presse... jusqu'à la victoire !

a- Rappel de la chronologie des événements

En avril 2022, l'État finit par admettre que 58 % des « excès » de vitesse sont inférieurs 5 km/h. Il a fallu se battre pour obtenir ce pourcentage, sachant que le seul diffusé jusqu'à présent concernait les petits dépassements inférieurs à 20 km/h – c'est ainsi qu'ils sont officiellement qualifiés –, qui représentent 95 % des infractions. À notre instigation, la sénatrice du Var Françoise Dumont avait en effet demandé à recevoir des données plus détaillées... en 2021. C'est donc un an plus tard que l'information nous est parvenue et que Gérard Darmanin, ministre de l'Intérieur, a évoqué la possibilité de ne plus retirer de point pour les infractions inférieures à 5 km/h. Entretemps, vous aviez été plus de 200 000 à signer notre pétition « Zéro sanction pour les mini-dépassements », ce qui nous a bien aidés à plaider notre cause au ministère de l'Intérieur. En revanche, pas question de renoncer à la manne sonnante et rébuchante... Quant à la date d'application de cette potentielle mesure d'assouplissement, elle reste encore un mystère. Évidemment, votre association décide aussitôt de se battre bec et ongles pour l'obtenir.

b- Avril 2023 : la LDC a la primeur de la bonne nouvelle

« Cette mesure prendra effet le 1^{er} janvier 2024 ». C'est par cette phrase laconique que Gérard Darmanin confirme, en avril 2023, la fin d'une des nombreuses inepties de la politique de « sécurité » routière actuelle : la perte d'un point pour les dépassements de vitesse inférieurs à 5 km/h. C'est à nouveau la Ligue de Défense des Conducteurs qui annonce la bonne nouvelle aux Français, encore une fois grâce à la sénatrice du Var Françoise Dumont. Dans un courrier lui étant adressé et qu'elle a bien voulu nous faire parvenir, le ministre de l'Intérieur confirme en effet la date d'application de sa décision. L'abandon du retrait de point est donc acté. Cette nouvelle apparaît comme un ballon d'oxygène pour tous ceux qui voient leurs points de permis s'envoler les uns après les autres, pour des infractions mineures. Une conclusion à laquelle le ministre de l'Intérieur est lui-même parvenu, puisqu'il justifie sa décision « d'introduire une indulgence administrative » par sa prise de conscience que « ces manquements [relèvent] davantage du manque d'attention que de la volonté délibérée de s'affranchir de la règle. »

Sans surprise, la sanction pécuniaire pour ces dépassements inférieurs à 5 km/h au-delà de la limitation de vitesse reste donc d'actualité. Soit 68 € (minorée à 45 €) voire, en agglomération, 135 € (minorée à 90 €) pour un excès compris entre 1 et 5 km/h. C'est sûr que l'État a tout intérêt à maintenir ce racket, que nous évaluons à plus de 400 millions d'euros par an. En maintenant l'amende, ce dernier confirme qu'il vise un objectif de rentabilité, pas de sécurité. Un constat confirmé par l'analyse du Compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers », publié en 2023 par la Cour des comptes. Laquelle conclut, cinglante : « [...] il est difficile de faire le lien entre le



La LDC a eu la primeur de l'information : l'abandon du retrait de point, c'est pour le 1^{er} janvier 2024.

nombre de morts sur les routes, indicateur-clé de la mission "Sécurité", et l'utilisation des crédits du Compte d'affectation spéciale ». Tout est dit.

Si l'abandon du retrait de point pour ces mini-infractions ne constitue qu'une demi-victoire pour notre association, il prouve aussi la force de votre mobilisation : nous vous remercions donc d'avoir été à nos côtés pour ce combat... Lequel n'est pas encore terminé, car nous continuons à réclamer le « Zéro sanction » pour ces infractions.

c- Le député Pierre Vatin à nos côtés

Nous avons aussi pu compter sur le député Les Républicains de l'Oise, Pierre Vatin. Lequel, avec vingt de ses collègues, a déposé, le 10 mai 2023, une proposition de loi « visant à supprimer la contravention lorsque la vitesse retenue est comprise entre 1 et 5 km/h au-delà de la vitesse autorisée, hors agglomération ». L'élu cite d'ailleurs notre association dans son exposé des motifs et surtout, rappelle que « [...] la totalité de ces excès de vitesse inférieurs à 20 km/h font l'objet d'une même contravention : amende forfaitaire (68 € hors agglomération ou 135 € en agglomération) et perte de 1 point sur le permis de conduire. Cependant c'est au détour d'un

énième changement de limitation de vitesse, ou lorsqu'il détourne les yeux du compteur pour se concentrer sur les véritables dangers potentiels de la route, que le conducteur se retrouve très légèrement au dessus du 80 ou du 110 km/h fatidique... Cette inflexibilité se révèle intéressante pour les finances publiques puisque le paiement des 7,3 millions de contraventions dressées pour ces dépassements de moins de 5 km/h (1,44 million en agglomération et 5,85 millions hors agglomération) a rapporté, en 2020, pas loin de 400 millions d'euros, selon les calculs de la Ligue de Défense des Conducteurs qui se basent sur le règlement de 100 % d'amendes minorées (soit 45 € hors agglomération ou 90 € en agglomération). [...] Aujourd'hui, [...], il est grand temps de reconnaître les limites du tout répressif en matière de politique de Sécurité routière [...].

Dans ces conditions, il est justifié de supprimer, pour les automobilistes et les motards, la contravention (amende forfaitaire et perte d'un point sur le permis de conduire) pour les dépassements de vitesse retenue inférieurs à 5 Km/h au delà de la vitesse autorisée, hors agglomération. Une telle mesure serait de nature à montrer la volonté des pouvoirs publics de dissocier, enfin, la sécurité routière de la rentabilité routière. »

Cette proposition de loi, nous l'espérons, fera bientôt l'objet d'une étude attentive de la part des parlementaires et du gouvernement... En tout cas, de notre côté, encore une fois nous ne lâchons pas. Si ce n'est déjà fait, n'hésitez pas à signer notre pétition liée à cette mobilisation pour continuer à nous soutenir sur ce sujet où l'intérêt financier, de manière scandaleuse, remplace l'intérêt général.

2- Voitures-radars privatisées : un bilan navrant après cinq ans de déploiement

Pour améliorer la rentabilité de la répression automatisée, jamais suffisante, les moyens sont multiples : l'abaissement des limitations de vitesse (80 km/h sur le réseau secondaire, 30 km/h généralisé dans plus de deux cents villes, passage à 110 km/h sur autoroute revenant régulièrement sur le devant de la scène) et le matériel de plus en plus sophistiqué font des « miracles ». Parmi cet arsenal, les voitures-radars privatisées, apparues en 2018 sur nos routes, constituent le dévoiement ultime d'une politique ultra répressive. Ce que nous dénonçons dans une étude implacable largement diffusée auprès des parlementaires et des médias en 2023.

a- Toujours plus nombreuses sur nos routes

Le 23 avril 2018, cinq premiers véhicules ont été mis en service dans l'Eure, en Normandie, dont les routes ont servi de laboratoires d'expérimentation. L'État avait alors prévu de déployer ce dispositif en deux ans seulement... Entretemps, mouvement des Gilets jaunes et crise du Covid ont ralenti ce calendrier de mise en place à marche forcée, au point qu'à mi-2023, huit régions et 55 départements métropolitains « seulement » ont subi cette contagion. Autrement dit, en Auvergne-Rhône-Alpes, Corse, Île-de-France, Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur,

les voitures-radars sont encore conduites par les forces de l'ordre. Sur les 487 voitures-radars recensées par la Cour des Comptes à fin 2023, 223 sont privatisées (nombre probablement obsolète qui n'a pas été officiellement réactualisé, lui, depuis fin 2022 !) et sévissent sur 39 départements. Bien que leur multiplication ne soit pas aussi rapide que ce que souhaitent les autorités, le remplacement des voitures officielles est acté et leur présence dans la totalité de l'Hexagone un but évident. La vigilance s'impose face à cette trahison du gouvernement envers ses automobilistes.



Cette illustration réalisée par la LDC explique le fonctionnement pervers des voitures-radars.

b- Premiers dégâts graves sur le terrain

« Certains chauffeurs roulent moins vite que de raison pour obliger les automobiles à doubler et à commettre un excès de vitesse ».

L'ancien conducteur de voiture-radar privatisée que le quotidien L'Alsace a interrogé, dans un article publié fin mars 2023, ne fait que dramatiquement confirmer les informations que les sympathisants de notre association nous confient régulièrement. Pire, il décrit dans cette interview choc l'état déplorable des véhicules dans lesquels lui et ses collègues circulent. « Les voitures-radars sont des dangers, explique-t-il. Au point qu'il m'est arrivé d'espérer me faire arrêter par les forces de l'ordre ».

Un autre exemple met en avant l'aspect dangereux des voitures-radars, à l'image de ce qu'a vécu Michel, sympathisant de la Ligue de Défense des Conducteurs dont l'accident de la route, survenu en mai 2023, a été extrêmement médiatisé. Et pour cause : c'est une voiture-radar privatisée qui l'a provoqué, mettant sa vie et celle de son épouse en danger. « Je venais de regarder mon compteur de vitesse pour m'assurer que je respectais bien la limitation. J'avais même réglé mon limiteur à 77 km/h, sur une départementale à 80 km/h. J'étais sur une belle ligne droite, il faisait beau, tout allait bien », nous a-t-il confié. « Avec ma femme à mes côtés, notre petite chienne à ses pieds, nous roulions entre Saint-Lô et Coutances, dans la Manche, où nous nous réjouissions de retrouver notre famille. Tout à coup, la voiture qui arrivait en face de nous s'est déportée sur notre file et est venue s'encastrer dans notre Ford Mustang. Je n'ai rien pu faire, elle nous a percutés de plein fouet,

impossible de l'éviter ! ». La voiture en question se révèle être un de ces véhicules conduits par un chauffeur privé... Michel enrage : « La femme qui conduisait est sortie de sa voiture et s'est dirigée vers nous, dans le fossé où on avait fini par s'immobiliser après je ne sais combien de tête-à-queue, pour nous demander si on n'avait pas trop de mal. Tu parles qu'on allait bien ! Nos huit airbags ont explosé, nous sauvant la vie, mais aujourd'hui mon épouse, blessée au cou, porte toujours une minerve et moi, j'ai reçu des débris de verre dans l'œil gauche. J'en suis à ma deuxième opération... Notre petite chienne, enfermée deux jours dans un chenil municipal, le temps qu'on reçoive les premiers soins, est tout aussi traumatisée. Le pire, c'est que cette femme nous a spontanément avoué s'être endormie au volant ! Je suis scandalisé. » Michel, 75 ans, n'avait jamais eu un accident de sa vie. Sur son permis, douze points. Par le passé, il a même été inspecteur départemental de sécurité routière... Pas complètement le profil du délinquant routier. De retour dans le Lot où il réside, notre sympathisant ne lâche pas le morceau. « J'ai évidemment porté plainte ». Pour s'enquérir de la santé de Michel, côté État, c'est silence radio. « Je n'ai reçu de coup de fil ni du préfet, ni du ministère de l'Intérieur. Le seul qui m'ait appelé, c'est le patron de Mobiom, l'entreprise qui emploie la conductrice de la voiture-radar. Il est confus, mais aussi furieux, parce que j'ai parlé à la presse. Vous pensez bien que je n'allais pas passer mon accident sous silence ! Ce que je constate, c'est que ces véhicules, sur le papier, sont censés renforcer la sécurité routière alors qu'en réalité ce sont de vrais dangers.. »

UNE VOITURE-RADAR PRIVATISÉE RESPONSABLE D'UN GRAVE ACCIDENT



Mai 2023 : une voiture-radar privatisée provoque un accident grave.

c- Une étude pour dénoncer ce dispositif

Cinq ans après le début de leur déploiement, notre association a voulu réaliser un premier bilan sur les voitures-radars privatisées. Nos conclusions sont le résultat du gros travail d'enquête, publié dans une étude choc, intitulée « *Voitures-radars privatisées : le scandaleux détournement de la sécurité routière* ». Des informations compilées avec toutes les difficultés du monde, puisque l'omerta règne autour du sujet.

Le premier objectif que nous avons visé avec cette étude constituait à faire le point sur le déploiement, la rentabilité et l'efficacité de ces véhicules-radars qui ne sont plus conduits par les forces de l'ordre, mais par des salariés de sociétés privées. Aux témoignages de nos sympathisants, nous avons ajouté la parole de représentants des forces de l'ordre, d'élus locaux... tous vent debout contre l'abandon manifeste par l'État d'une des missions régaliennes : la sécurité routière. Que les véhicules restent la propriété du ministère de l'Intérieur et que leurs trajets quotidiens soient déterminés par les préfets ne justifie en rien leur présence sur les routes. Sournoises car indétectables, flashant incognito grâce à la technologie infrarouge, interdites d'intervention en cas de comportement dangereux d'autres conducteurs, elles engendrent un stress contre-productif auprès des usagers, davantage préoccupés à « coller » aux moindres variations de limitations de vitesse – elles pullulent dans notre pays – plutôt que de se concentrer sur les dangers de la circulation.

Deuxième objectif : exiger le retrait, le plus rapidement possible, de ces véhicules de la circulation. Dépourvues de véritable mission de sécurité routière, les voitures-radars privatisées sont en effet l'expression la plus caricaturale d'une politique de sécurité routière quasi uniquement focalisée sur la vitesse, dont seules les caisses de l'État tirent bénéfice. Avec les limites que l'on sait : la mortalité sur les routes n'a quasiment pas bougé depuis dix ans.

d- Notre étude diffusée auprès des parlementaires et des médias

Cette étude, complète et étayée, a donc permis à la Ligue de Défense des Conducteurs de communiquer plus précisément sur les voitures-radars privatisées et les risques qu'elles représentent, aussi bien sur la route qu'en matière de déontologie. Un citoyen français peut-il accepter d'être verbalisé par... un citoyen français ? Notre réponse est un non franc et massif et nous l'avons fait savoir aux députés et sénateurs, en leur faisant parvenir le fruit de nos travaux. Nous avons également largement médiatisé cette étude et surtout, dans le cadre de nos nouveaux Trophées TROP C'EST TROP (voir chapitre I-B-4), vous avez été 11 000 à élire le déploiement des voitures-radars privatisées comme la pire mesure automobile de l'année 2023. De quoi nous motiver encore plus, si cela était nécessaire, pour exiger que ce dispositif, dont la mise en place est bien davantage liée aux perspectives de rentabilité que d'amélioration de la sécurité routière, disparaisse définitivement.

VOITURES-RADARS PRIVATISÉES

LE SCANDALEUX DÉTOURNEMENT DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



De longs mois ont été nécessaires à notre association pour rédiger cette étude, consacrée aux voitures-radars privatisées. C'est que l'omerta règne sur ces véhicules banalisés conduits par des salariés de sociétés privées, payés pour cliquer le moindre km/h en trop

3- Nos actions sur le terrain pour porter votre voix

L'automatisation de la répression, la stagnation de la mortalité depuis dix ans alors que les radars pullulent et le racket des conducteurs sont autant de sujets qui méritent que nous interpellions les ministres, parlementaires et élus en tous genres, afin de les sensibiliser à nos problématiques. Pour ce faire, les pétitions que vous signez, les témoignages que vous nous envoyez, le soutien indéfectible que vous nous apportez, constituent une force de frappe qui nous permet d'avoir leur écoute et de solliciter des rendez-vous.

a- Rencontre avec la directrice de la Sécurité routière

Pour une fois, l'État a nommé une femme de terrain à la tête de la Sécurité routière. La Ligue de Défense des Conducteurs tenait donc absolument à rencontrer Florence Guillaume, générale de gendarmerie, ex-commandante du groupement de gendarmerie de l'Ain, pour lui faire connaître notre point de vue sur l'affligeant déploiement des radars alors que la mortalité stagne, ainsi que sur les vraies autres pistes à explorer pour diminuer le nombre d'accidents... moins lucratives, c'est sûr. Si nos perches tendues pour dénoncer les excès de la répression routière n'ont évidemment pas été saisies, plusieurs portes ont tout de même été ouvertes. Souvenez-vous : Marie Gautier-Melleray, la précédente Déléguée interministérielle à la Sécurité routière – elle n'a d'ailleurs pas fait long feu – était auparavant maître des requêtes au Conseil d'État et, avant elle, Emmanuel Barbe officiait comme conseiller diplomatique ! Autant dire qu'avec eux, en matière d'échanges constructifs, il y avait peu de chances que la Ligue de Défense des Conducteurs obtienne autre chose qu'un dialogue de sourds : leur position dogmatique reposait quasi exclusivement sur la répression systématique de la vitesse.

La nomination d'une gendarme à la tête de la Sécurité routière nous est donc parue enfin pertinente. D'autant que notre association milite pour que les forces de l'ordre soient davantage présentes sur les routes pour assurer la prévention et la répression des comportements vraiment dangereux... C'est pourquoi nous avons souhaité rencontrer Florence Guillaume : nous savions que cette fois, les sujets que nous allions aborder seraient écoutés sans mépris ni condescendance. Ce qui a été le cas, même si notre préoccupation principale, à savoir mettre fin à une politique ultra répressive où le contrôle automatique de la vitesse constitue la valeur-refuge de

l'État, n'a guère trouvé d'écho auprès de notre interlocutrice.

Toutefois, Florence Guillaume, à qui nous faisons connaître notre pétition « Zéro sanction pour les mini-dépassements » s'est prononcée en faveur de la mesure proposée par le ministre de l'Intérieur, Gérald Darmanin, concernant l'abandon du retrait de point dans le cadre de ces « excès » de moins de 5 km/h hors agglomération.

« On peut admettre une petite tolérance pour les infractions à caractère involontaire. Il faut distinguer irresponsabilité et inattention », a commenté la Déléguée interministérielle à la Sécurité routière. Dommage qu'elle ne nous rejoigne pas sur le fait que si on ne retire plus de point pour ces toutes petites infractions, mais que l'on conserve l'amende, cela confirme que pour l'État, l'essentiel c'est les recettes engendrées par ces « inattentions »...

Vous le savez, notre association ne se contente pas de se montrer impitoyable vis-à-vis de la répression aveugle et automatisée. Nous avons également apporté des solutions concrètes, pour vraiment sauver des vies. Nous avons ainsi présenté à Florence Guillaume notre proposition de transformer l'actuelle formation post-permis (sept heures de théorie entre 6 mois et un an après le permis, permettant de gagner de six mois à un an de permis probatoire, sur la base du volontariat) en une session de même durée, mais se déroulant majoritairement sur circuit, au volant... avec des moniteurs capables d'enseigner les réflexes d'urgence (évitement, freinage d'urgence...). La Déléguée interministérielle a trouvé cette initiative « intéressante », même si elle doit « voir dans quelles conditions elle pourrait être mise en place ». Ça change du « ça coûte trop cher » de sa devancière au même poste !

Florence Guillaume nous a aussi prêté une oreille très attentive, lorsque nous lui avons présenté Activ'Route, notre plateforme communautaire de signalement de zones dangereuses (lire page xx). Enfin, l'état des routes concernant tous les usagers, nous avons abordé le sujet du partage de la route avec les « nouvelles mobilités ». Ici, le constat de la Déléguée interministérielle rejoint complètement le nôtre : « Chacun doit respecter la règle et la connaître. Pour les automobilistes, l'enseignement de la conduite et le passage du permis permettent de partir du postulat que c'est le cas. Ils ont conscience d'utiliser un moyen de transport, et ça passe par des étapes telles que mettre sa ceinture ou allumer ses phares pour circuler la nuit. En revanche, à vélo ou trottinette, les gens ne sont pas forcément conscients qu'ils utilisent, eux aussi, un moyen de transport. C'est sur cela qu'il faut travailler. » Pour une fois que la Sécurité routière et nous, nous sommes d'accord...

La Ligue de Défense des Conducteurs porte votre voix auprès de la Déléguée interministérielle à la Sécurité routière



b- Plus un euro pour les radars

Comme chaque année, en septembre, le Projet de loi de finances (PLF) propose d'allouer un budget conséquent à l'entretien et à l'acquisition de radars automatiques (environ 200 millions d'euros). Pourtant, la mortalité sur les routes stagne depuis dix ans, montrant les limites de cette politique du flicage systématique de la vitesse. Avec notre pétition « Plus un seul euro pour les radars », lancée fin août 2023, notre association a voulu dénoncer cet entêtement, motivé en priorité par la rentabilité et continuant donc à investir non seulement dans la réparation des modèles existants, mais aussi dans des engins toujours plus performants, plus

implacables pour détecter le moindre dépassement de vitesse. En quelques semaines, plus de 100 000 signataires se sont mobilisés. Rappelons que pendant ce temps, les autres facteurs d'accidents demeurent les parents pauvres de la sécurité routière, à commencer par les routes qui se dégradent. Chaque année d'ailleurs, nous soutenons les députés demandant que ce budget soit justement alloué à l'entretien du réseau routier, dans le cadre du PLF. L'an dernier, ceux-ci n'en ont pas eu l'occasion, Élisabeth Borne, alors encore Première ministre, ayant engagé la responsabilité du gouvernement et dégainé l'article 49.3 trop vite, stoppant net tous les projets d'amendements au Projet de loi.



Notre pétition à la Première ministre, Élisabeth Borne, a rassemblé plus de 100 000 signatures en quelques semaines

B- Au quotidien, la vie des conducteurs est toujours plus compliquée

La prolifération des radars automatiques et la répression aveugle ne sont pas, loin de là, nos seuls sujets de mobilisation. En 2023, notre association a également été particulièrement active pour défendre les intérêts des conducteurs sur d'autres champs de bataille. À l'image du permis de conduire à renouveler tous les quinze ans avec volonté d'imposer une visite médicale, suscitant une inquiétude certaine chez les seniors, de la dématérialisation des PV alors que les arnaques pullulent, ou encore de la politique du tout électrique, menée à marche forcée. À ce harcèlement incessant, nous avons aussi voulu répondre par la dérision, avec la première édition de nos Trophées TROP C'EST TROP.

1- Le permis des seniors menacé

Nous savons depuis le 28 février 2024 que le renouvellement du permis de conduire tous les quinze ans ne sera a priori pas assujéti à un examen médical, mesure rejetée par le Parlement européen (la vigilance reste cependant de mise, car le Conseil des ministres de l'Union européenne doit également se prononcer sur le sujet). Mais ce recul est aussi le fruit d'une vaste mobilisation de la part de nos sympathisants, au dernier trimestre 2023 : notre pétition pour s'opposer à cette nouvelle incursion dans notre vie de conducteurs a recueilli plus de 430 000 signatures (283 000 à fin décembre) ! Une victoire sur laquelle nous revenons ici.

a- Une initiative franco-européenne

Quelle angoisse pour nos aînés que de voir régulièrement resurgir le sujet d'une visite médicale obligatoire pour être autorisé à conduire. Cela ne manque jamais, dès qu'un fait-divers tragique implique une personne âgée ayant perdu le contrôle de son véhicule. Ce qui est arrivé courant 2023, faisant naître une proposition de loi « à chaud » chez un député Modem, « visant à mettre en place une visite médicale de contrôle à la conduite pour les conducteurs de soixante-quinze ans et plus ». En parallèle, l'Europe aussi travaillait sur le sujet, avec notamment une obligation de renouveler son permis tous les cinq ans après 70 ans (Karima Delli, à la tête de la commission des transports au Parlement, ayant ensuite joué la surenchère et demandé que ce délai passe à deux ans à partir de 80 ans, sans oublier des tests médicaux dès 60 ans). Ce n'est pas la dénégration de Clément Beaune, ministre des Transports, qui allait rassurer les seniors. Pouvait-on le croire lorsqu'il déclarait, du bout des lèvres, que la France « ne soutient pas l'idée qu'on impose une forme de contrainte ou de mur, de date de péremption, avec un âge pour le permis de conduire » ? Quand il avait affiché la même détermination pour abroger la mise en place du contrôle technique des deux-roues en juillet 2022, finalement entériné courant 2023 ? Or, que s'est-il passé début décembre 2023 ? Les institutions européennes se sont prononcées pour la suspension du permis de conduire tous les quinze ans. Exit les engagements de Clément Beaune, dont le bel exercice d'enfumage avait étouffé, deux mois

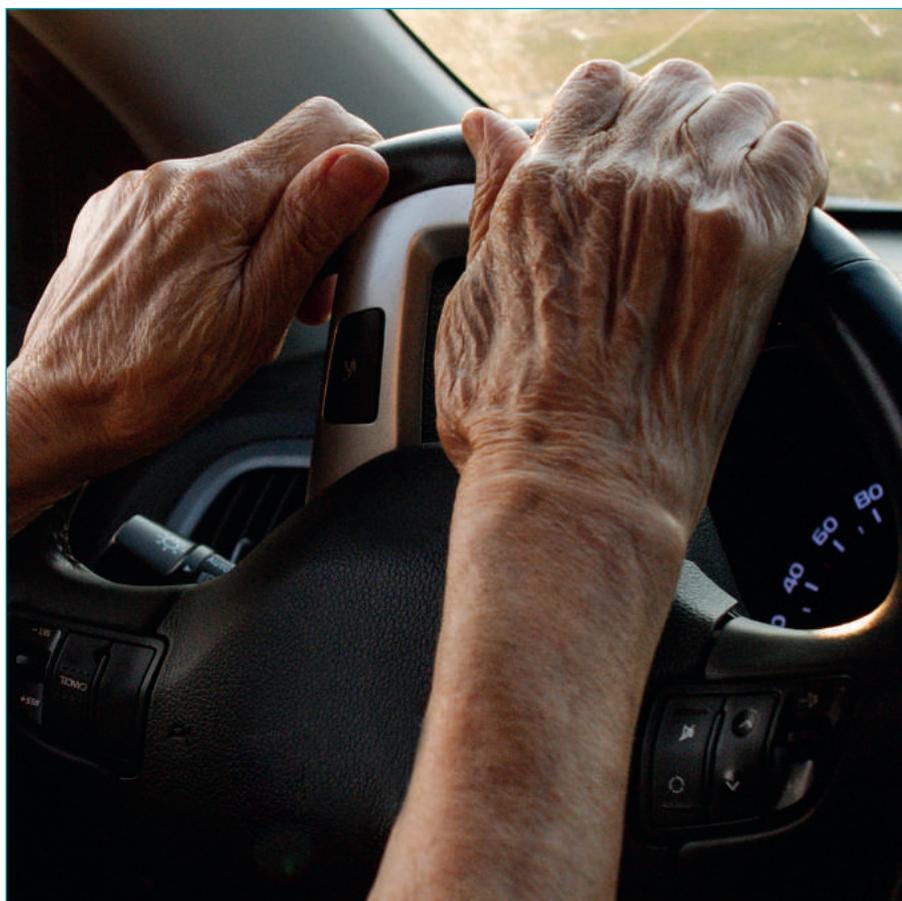
plus tôt, toute contestation. Permettant à l'Europe de faire avancer, tranquillement, cette idée. Avec une nuance subtile : la suspension automatique du permis serait appliquée À TOUS, tous les quinze ans, et il faudrait le revalider par des formalités médicales. Ainsi, la péremption n'est effectivement pas « liée à l'âge », mais à toute une batterie de critères médicaux qui, évidemment, sont de plus en plus difficiles à remplir à mesure que l'âge avance.

Contrairement aux assertions de Clément Beaune, si la France ne le « demand[ait] pas », elle a finalement soutenu cette initiative, comme tout le monde a pu le constater à l'issue du Conseil des ministres de l'Union européenne du 4 décembre, après l'intervention officielle du représentant du gouvernement français pendant cette réunion. À la fin du même mois, l'affaire est pliée : les députés de la Commission transport approuvent, à une voix près (22 voix pour, 21 contre et 2 abstentions), le projet de suspension automatique du permis de conduire tous les quinze ans... Pour le récupérer, il faudra passer par la case visite médicale.

Heureusement, reste encore l'étape déterminante de l'adoption en séance plénière du Parlement européen, fin février 2024 (voir plus loin). Mais avouons qu'en cette fin de 2023, l'inquiétude régnait.

b- Les vrais chiffres de l'accidentologie des seniors

Vent debout contre cette mesure dès le départ, la Ligue de Défense des Conducteurs n'a cependant pas lancé sa pétition « Non à la suspension automatique du permis de conduire des seniors ! » sans



**SENIORS
AU VOLANT**

**FAUX
PROCÈS**

**VRAIS
CHIFFRES**

baser ses exigences sur des arguments incontestables. Car les chiffres montrent que les conducteurs les plus âgés provoquent infiniment moins d'accidents graves que les jeunes dans l'Hexagone.

En effet, selon l'ONISR (Observatoire national interministériel de la Sécurité routière), si un conducteur de 75 ans et plus est impliqué dans un accident mortel, il en est responsable dans 81 % des cas. Mais, car il y a un mais d'importance, ces mêmes plus de 75 ans et plus ne causent que 9 % des accidents mortels. À titre de triste comparaison, lorsqu'ils sont à leur tour impliqués dans un accident mortel, les 18-24 ans en sont responsables à 80 %, eux aussi... En revanche, ils causent 19 % de ces accidents. Deux fois plus ! En résumé, les promoteurs des dispositions « anti-vieux » communiquent volontiers sur leur part de responsabilité dès lors qu'ils sont impliqués dans un accident mortel, sans préciser de manière claire que, en volume, le nombre d'accidents ainsi causés est le plus faible de tous.

Un autre chiffre interroge également. Ce même observatoire a constaté que les accidents mortels, toutes catégories confondues (de 2020 à 2022), sont dus à un malaise dans 27 % des cas pour les 75 ans et plus (et même 31 % pour les 65-74 ans). Or, comment peut-on prévoir qu'une personne, qu'elle soit âgée ou non d'ailleurs, pourra être victime d'un malaise à l'heure H et au lieu L d'un accident mortel ? Quelle visite médicale, la plus approfondie soit-elle, pourra-t-elle le déceler ?

Certes, nous n'allons pas nier qu'à mesure que l'âge avance, la vision, l'audition ou les réflexes peuvent se dégrader. Mais au-delà d'une nouvelle liberté individuelle bafouée, au-delà de l'aspect humiliant de ce type de mesure, cette « date de péremption » du permis de conduire s'assimile à la péremption de l'automobiliste lui-même. Or, décider de continuer à conduire ou non appartient indiscutablement à la personne concernée et à sa famille, pas à l'État. Surtout, ne plus pouvoir conduire sa propre voiture représente un premier pas vers la dépendance.

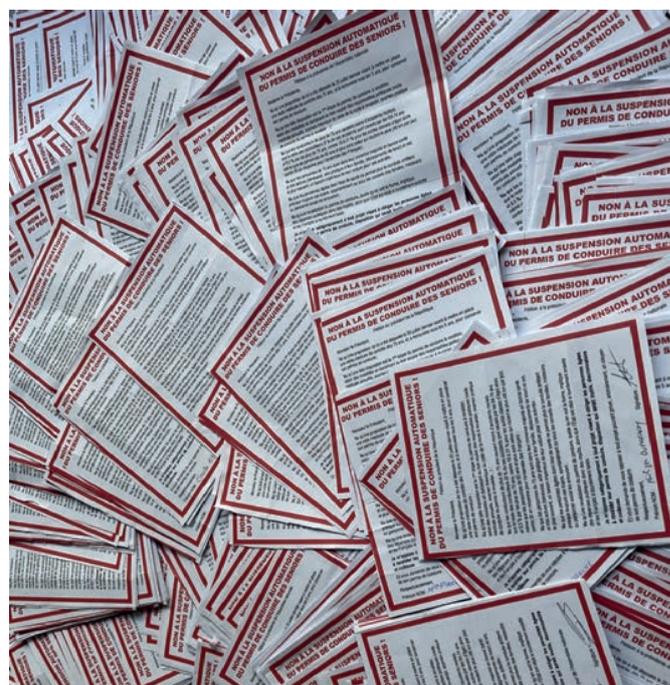
Ainsi, la loi en cours d'adoption en décembre 2023 s'appropriait-elle à priver, arbitrairement, des personnes n'ayant commis aucune faute et faisant même partie de la population provoquant le moins d'accidents mortels, de leur droit de circuler en voiture, moyen de transport qui leur est généralement indispensable.

c- Notre pétition pèse dans le débat

Lancée dès octobre 2023, notre pétition a aussitôt obtenu un raz-de-marée de signatures. À fin 2023, nos sympathisants étaient 283 000 à s'associer à notre démarche. Au moment où nous écrivons ces lignes, au printemps 2024, la mobilisation est loin d'être retombée, comptant plus de 340 000 signatures. Nos exigences, adressées au président de la République, sont édictées comme suit :

Monsieur le Président,

Vu qu'une directive européenne en cours de discussion vise à rendre



Massive mobilisation de votre part dans le cadre de notre pétition contre la suspension du permis de conduire.

obligatoire la revalidation du permis de conduire par des formalités médicales, à chaque renouvellement, soit tous les 15 ans ;

*Vu que **cette disposition pénalisera tout particulièrement les seniors**, les critères médicaux à valider étant de plus en plus difficiles à remplir à mesure que l'âge avance – certains demandant d'ailleurs de réduire la durée validité du permis des conducteurs de 65 ans ;*

***Vu que de telles dispositions sont la 1^{ère} étape du permis de conduire à revalider, selon des modalités se durcissant au bon vouloir des responsables politiques (visite médicale annuelle, examen théorique du code de la route à revalider, examen pratique de conduite du permis à revalider...)** ;*

Vu qu'en dehors de la Finlande, aucun État membre de l'Union européenne ne recueille des données fiables sur l'état de santé des conducteurs impliqués dans des accidents graves ;

Vu que les conducteurs seniors (catégorie de population qui roule le plus) causent deux fois moins d'accidents mortels que les plus jeunes en meilleure santé ;

Vu qu'une revalidation du permis de conduire par des formalités médicales, implique des coûts et des budgets qui seraient, eux, si utiles pour améliorer par exemple les secours et la médecine d'urgence qui sauvent des vies ;

Je m'oppose catégoriquement à la revalidation du permis de conduire tous les 15 ans, disposition qui serait inutile, discriminatoire, et coûteuse.

Et vous demande de bloquer tout projet pouvant priver, arbitrairement, un citoyen de son permis de conduire.

d- Restons mobilisés en 2024

Certes, en séance plénière, fin février 2024, le Parlement européen a rejeté le principe de la visite médicale dans le cadre du renouvellement du permis de conduire. Pour autant, la directive contenant cette mesure est toujours en discussion et on y retrouve toujours le principe du « feu vert médical ».

Aussi est-il nécessaire de rester mobilisés, tant qu'il existe une infime possibilité pour l'Europe d'imposer cette aberration. Nous invitons donc nos sympathisants qui ne l'auraient pas encore fait à se connecter sur le site de la Ligue de Défense des Conducteurs, rubrique « Agissez avec nous », et à cliquer sur notre pétition.



2- Dématérialisation des PV : amendes majorées et arnaques à la clé

Avec la généralisation des PV dématérialisés, une étape vers la déshumanisation des « services » publics est franchie. Ou comment ouvrir grandes les portes aux hackers en tous genres, aux erreurs inhérentes à une telle automatisation... et transformer les contestations les plus légitimes en véritables chemins de croix. Mais c'est aussi la promesse, pour l'État, d'économies substantielles. Une fois de plus, c'est le conducteur qui trinque.

a- Les PV dématérialisés, c'est quoi ?

Annoncée par Éric Dupont-Moretti, garde des Sceaux, en janvier 2023, la généralisation des PV envoyés par mail (ils ne représentaient que 9 % des avis de contravention en 2021, soit 2,5 millions sur 28 millions), n'a tout d'abord qu'un seul objectif, côté gouvernement : que nous matraquer de contraventions lui coûte moins cher en papier et envois postaux. La mise en place de cette mesure n'a d'ailleurs pas tardé : dès juin suivant, c'était fait ! À partir de cette date, si votre adresse mail figure dans le fichier central des immatriculations – on vous la demande lors de l'établissement de votre carte grise, sachez toutefois que vous n'êtes pas obligé de la donner –, les envois électroniques ont donc commencé à remplacer les avis de contravention traditionnels envoyés par courrier, lesquels n'arrivent désormais dans votre boîte aux lettres que si vous ignorez le mail (le délai avant majoration est alors recalculé à partir de cet envoi postal). Peu importe que cette décision entraîne, pour les conducteurs, davantage de

difficultés pour le paiement des amendes (car le processus est loin d'être clair, en particulier pour les usagers qui sont peu au fait des règlements par internet), pouvant déboucher sur un PV majoré, ou encore un gros risque de devenir la cible d'arnaqueurs en série.

Concrètement, vous recevez dans un premier temps un mail vous informant que vous avez reçu une contravention. Il faut alors cliquer sur le lien figurant dans le message, pour accéder à une page vous demandant si vous souhaitez que cet avis de contravention soit dématérialisé. Si vous cliquez « oui », vous avez accès au PV en question au format PDF. Une fois ce bouton coché, vous ne pouvez plus faire machine arrière. Il faut alors obligatoirement régler la contravention en ligne, sans possibilité de régler par chèque. Idem si vous voulez contester : tout doit obligatoirement se faire en ligne. Tant pis pour vous si vous avez cliqué sur « oui » par erreur, ou bien si vous n'arrivez pas à générer le PDF de l'avis de contravention : l'appui logistique prévu, du côté de l'Agence de traitement automatisé des infractions (ANTA), est si mal dimensionné qu'il faut s'armer d'une patience infinie pour, peut-être, l'obtenir. Bien souvent, c'est au conducteur de se débrouiller seul. Y compris ceux qui ont du mal à manier l'outil informatique, à commencer par les personnes âgées. De quoi démultiplier le risque, pour tous ceux qui n'auront pas réussi à télécharger leur PV ou à le payer en ligne, de voir arriver, quelque temps plus tard, le PV majoré...



Notre pétition exige que le gouvernement s'assure que la dématérialisation des PV reste optionnelle.

b- La LDC alerte sur les risques d'arnaques et lance une pétition

Lorsque le ministre de la Justice a confirmé sa volonté de dématérialiser l'intégralité des amendes forfaitaires, la Ligue de Défense des Conducteurs s'est aussitôt inquiétée de la multiplication des risques d'arnaques en ligne, invitant ses sympathisants à signer sa pétition à la Première ministre Élisabeth Borne (puis à Gabriel Attal, son successeur), « Non à la dématérialisation des PV », rebaptisée depuis « Stop au

scandale des PV dématérialisés » et qui comptabilise aujourd’hui plus de 184 000 signatures (n’hésitez pas à y ajouter la vôtre). Car cela n’a pas manqué : un mois plus tard, nos sympathisants nous ont informés en nombre qu’ils recevaient déjà des SMS et mails malveillants les enjoignant à payer de faux PV « en retard de paiement ». Ces prétendus avis de contravention sont non seulement destinés à soutirer de l’argent à ceux qui les reçoivent, mais aussi à voler les données personnelles (permis de conduire, carte d’identité...) : c’est très grave.

Notre exigence est simple : que l’envoi des PV par mail reste optionnel, à la demande du conducteur exclusivement, et qu’il ne soit en aucun cas généralisé.

c- La Ligue contacte le Défenseur des droits

Face aux arnaques qui découlent de la dématérialisation des PV, notre association a écrit au Défenseur des droits en novembre 2023. Dans le courrier que nous avons adressé à Claire Hédon, l’actuelle titulaire du poste, nous avons attiré son attention sur la généralisation de la dématérialisation de l’envoi des procès-verbaux du Code de la route.

Surtout, face aux conséquences néfastes de cette démarche pour les automobilistes, nous l’avons alertée sur trois points précis :

- Le premier problème identifié par notre association réside dans le défaut d’information clairement communiquée par l’État quant aux nouvelles démarches liées à la dématérialisation des PV. Il est crucial de déterminer quand et comment ces changements ont été portés à la connaissance du public.
- Un autre défaut majeur concerne le manque d’avertissement explicite pour les automobilistes. En effet, bon nombre d’entre vous ignorent que cliquer sur le lien dans un PV électronique équivaut à une acceptation formelle de la contravention, excluant ainsi la possibilité de recevoir le PV par voie postale. Cette ambiguïté a entraîné bon nombre d’amendes majorées.
- Enfin, le troisième défaut réside dans l’absence d’une campagne de communication adéquate pour aider les automobilistes à distinguer un courrier électronique légitime de l’Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions (ANTAI) d’une arnaque. De plus, la non-utilisation de SMS comme moyen d’avertissement de contravention n’a pas été suffisamment clarifiée.

Pour que Claire Hédon prenne bien conscience de l’ampleur du phénomène et de notre inquiétude à tous, la Ligue de Défense des Conducteurs invite tous ses sympathisants et les automobilistes concernés à se joindre à cette action. Alors, en appui de notre démarche, que tous ceux qui ont été victimes d’arnaques ou ceux ayant reçu un PV majoré sans avoir reçu le PV initial par courrier, témoignent directement sur le site du Défenseur des droits (www.defenseursdesdroits.fr).

À ce jour, notre courrier n’a pas reçu de réponse. Si le Défenseur des droits a bel et bien émis une « Fiche réforme n°10 » en juillet 2023, consacrée aux problèmes liés à la dématérialisation, nous continuons d’attendre des signes plus concrets pour l’amélioration et la meilleure sécurisation de ce nouveau système d’envoi des procès-verbaux par voie électronique.

COMMENT ÉVITER DE TOMBER DANS LES PIÈGES ?

Prudence et vérification minutieuse sont deux étapes auxquelles il faut procéder avant toute autre action. Il faut être attentif aux détails du mail, tels que l’adresse de l’expéditeur, les fautes de grammaire ou d’orthographe et/ou le contenu de l’avis. Il ne faut surtout pas payer sur un coup de tête. En cas de doute, la meilleure solution est de joindre l’ANTAI (Agence nationale de traitement automatisé des infractions). Sachant que il faut s’armer de patience pour parvenir à ses fins !

- 0806 606 606 pour les infractions concernant les radars automatiques ;
- 0806 609 625 pour le procès-verbal électronique (PVe) : stationnement gênant et interception ;
- 0806 607 145 pour le forfait de post-stationnement (FPS) usagers ;
- 0806 605 381 pour les amendes délictuelles.

Par ailleurs, l’ANTAI n’envoie jamais de notification de PV par SMS. Toute réception d’un message invitant à régler ou à prendre connaissance d’une amende par ce biais doit être considérée comme une tentative d’arnaque.



Pour distinguer le site officiel pour payer les amendes des multiples faux sites qui l’imitent, il faut avoir l’œil attentif.

3- On nous impose la voiture électrique mais on le fait mal

Contrainte par l'Europe d'abandonner les moteurs thermiques d'ici à 2035, l'industrie investit des milliards dans la voiture électrique. Mais il faut surtout séduire les acheteurs, loin d'être tous convaincus par cette bascule technologique. Pour faire passer la pilule du prix ultra majoré, de l'autonomie réduite ou du temps de recharge décuplé, les marques automobiles délivrent les chiffres les plus favorables, tandis que les réseaux de distribution d'électricité, eux, optent le plus souvent pour l'opacité la plus totale de leurs tarifs aux bornes de recharge rapide. Un intolérable manque de transparence contre lequel la Ligue de Défense des Conducteurs, ayant identifié des failles très concrètes dans l'information des consommateurs, se mobilise activement.

a- L'électrique ne fait pas dans la transparence

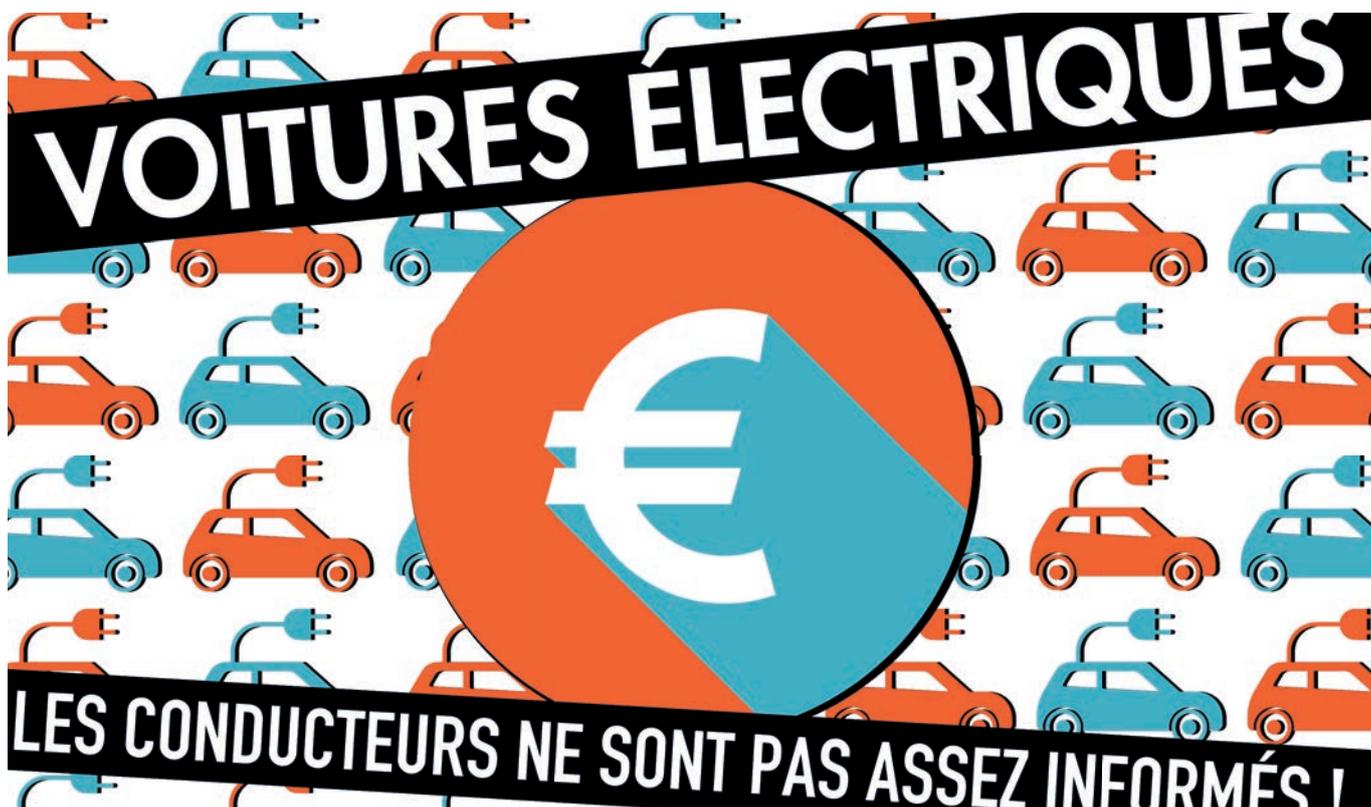
Avec 17 % de parts de marché en 2023, la voiture électrique se place désormais troisième en France, derrière les voitures essence (36 %) et hybrides non rechargeables (24 %). Une progression de 47 % par rapport à l'année précédente, mais qui reste forcément fragile puisqu'elle repose principalement sur le bonus de 5 000 € proposé par l'État (4 000 € depuis le 1^{er} janvier 2024). Si l'aide nationale est comprise de tous, la Ligue de Défense des Conducteurs regrette en revanche que les diverses aides et subventions, régionales ou encore plus locales, ne soient pas mieux détaillées et répertoriées, par exemple via un portail unique sur internet où chacun pourrait découvrir précisément quelle somme il ou elle peut déduire de son achat. Une requête que nous avons émise en 2022, notamment dans le cadre des Zones à faibles émissions (voir Chapitre I-C-1).

Mais en 2023, ce sont d'autres manquements à l'information des usagers que notre association a voulu dénoncer. En effet, il manque aux acheteurs souhaitant acquérir un véhicule 100 % électrique nombre de données pour effectuer leur choix : flou artistique dans la communication des marques automobiles sur les batteries, le temps de recharge ou la garantie de leurs

modèles, manque de transparence dans les tarifs de l'électricité délivrée aux bornes de recharge... Un déficit d'information d'autant plus regrettable que ces modèles ne répondent pas aux attentes d'une large part des Français. Or, ce n'est pas en délivrant des informations incomplètes ou trop favorables, voire en n'en délivrant pas, qu'ils changeront d'avis.

b- Les exigences de la LDC

Ce constat fait, notre association s'est mobilisée auprès des médias et des parlementaires, afin de les sensibiliser à l'urgence de combler les quatre principales failles de « communication » que nous avons identifiées. Notre objectif : nous assurer, par voie législative, que les professionnels donneront systématiquement les informations détaillées ci-dessous à leurs acheteurs. Il ne faudrait pas que ceux-ci se sentent arnaqués, parce que les prestations de leur véhicule ne correspondent pas à celles qui leur ont été présentées. Ce serait contre-productif pour tout le monde. Nous avons donc divisé nos demandes en deux parties, la première s'adressant aux constructeurs automobiles et la seconde, aux réseaux de bornes de recharge



EXIGEONS PLUS DE TRANSPARENCE DE LA PART DES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES

1/ Obligation légale d'informer les acheteurs sur le temps de recharge à 100 %

Dans l'immense majorité des cas, les acheteurs repartent avec une seule information concernant le temps de charge de leur nouvelle voiture électrique : le nombre de minutes nécessaire pour recharger à 80 % par une température extérieure de 20 degrés (ces données fluctuant selon la température). Or, il faut souvent autant de temps pour passer de 10 % (charge minimale le plus souvent citée) à 80 % que de 80 à 100 %. Par exemple, pour recharger une Renault Mégane e-Tech de 10 à 80 %, il faut 37 minutes (Source : Automobile-propre.com). Puis, de 80 à 100 %, 38 autres minutes... Cette donnée est importante lorsqu'on circule sur autoroute, puisqu'on roule plus vite (à 130 km/h, la consommation d'électricité augmente grandement et les clients en sont rarement conscients) et plus loin. Se priver de 20 % de recharge pour gagner ce long temps de charge au-delà de 80 % dégrade d'autant l'autonomie, ce qui débouche sur davantage d'arrêts pour « faire le plein ». Ce que la Ligue de Défense des Conducteurs demande : En plus du temps de recharge à 80 % à 20 degrés, rendre obligatoire la communication du temps de recharge à 100 %, à température identique. Cette donnée permettra à l'acheteur de savoir si le véhicule – neuf ou d'occasion – est adapté à son usage (autoroute fréquente ou autoroute pour les vacances notamment).

2/ Obligation d'indiquer la capacité batterie utilisable plutôt que la capacité totale

Tous les constructeurs ne communiquent pas la « capacité batterie » en kWh, qui serait l'équivalent de l'information « contenance du réservoir » pour les véhicules thermiques. Par ailleurs, ceux qui divulguent cette information le font souvent en donnant la capacité « brute », sachant que la capacité « utilisable » est en fait sensiblement inférieure. Peugeot ouvre la voie, annonçant avec transparence par exemple pour son e-208 2023 une batterie dont la « capacité brute [est] de 51 kWh pour 48,1 kWh utilisables ». L'information est d'importance, car sur autoroute on ne recharge généralement que de 10 à 80 % de cette capacité utile pour ne pas perdre trop de temps, soit 70 % de la capacité réellement utilisable dans cet usage. Ce que la Ligue de Défense des Conducteurs demande : rendre obligatoire l'information « capacité batterie utilisable » en kWh, permettant de déduire l'autonomie réelle utilisable.

3/ Obligation de communiquer clairement sur la garantie vieillissement de la batterie

Acheter une voiture électrique, c'est bénéficier de deux garanties :

l'une sur le véhicule (courant sur 2 à 7 ans selon les marques, avec ou sans kilométrage limité), l'autre sur la batterie. Pour cette dernière, la garantie la plus courante est la suivante : au terme de 8 ans d'utilisation ou 160 000 km, la capacité « résiduelle » garantie est de 80 % de la capacité initiale. Mais les termes précis de cette garantie ne sont pas obligatoirement publiés, alors qu'ils sont déterminants, surtout lorsqu'on achète sa voiture électrique d'occasion.

Ce que la Ligue de Défense des Conducteurs demande : un engagement contractuel des constructeurs, stipulant par exemple : « La batterie de votre [marque et modèle] est garantie [x] années, [xxx xxx] kilomètres et pour [xx %] de batterie ». L'idéal étant évidemment que ce pourcentage soit communiqué sur la capacité de batterie utilisable

EXIGEONS PLUS DE TRANSPARENCE DE LA PART DU RÉSEAU DE BORNES DE RECHARGE

4/ Obligation d'affichage du prix « normal » du kWh dans les points de vente

Selon l'abonnement, la négociation du constructeur de son modèle avec les différents réseaux..., le prix du kWh peut varier énormément. En revanche, il est quasiment impossible pour l'automobiliste de savoir combien il va payer lorsqu'il se présente à une borne de recharge (à l'exception notable du réseau e-Vadea et de quelques initiatives récentes, notamment d'Engie). Certains proposent certes de se connecter à un site via un QR code sur la borne et en fouillant dans la page web ainsi obtenue, il est possible de trouver quelques tarifs... Mais concrètement, connaître le prix du kWh en amont du « plein » est très compliqué. Enfin, en plus du prix du kWh, il faut souvent attendre sa facture une fois par mois pour savoir combien a coûté le « plein ».

Ce que la Ligue de Défense des Conducteurs demande : lorsqu'on fait le plein d'essence ou de gazole, on trouverait inadmissible que le prix TTC du litre de carburant ne soit pas clairement affiché, que ce soit sur des « totems » en amont des pompes ou sur les pompes elles-mêmes. Tout comme de ne pas connaître le montant du plein que l'on vient d'effectuer... Il faut donc rendre obligatoire l'affichage du prix TTC en euros du kWh sur l'écran des bornes de recharge, mais également l'affichage en euros du montant total de la recharge effectuée, apparaissant lui aussi sur la borne.

c- Une proposition de loi et une conférence de presse pour enfoncer le clou

Convaincu par notre démarche, Dino Cinieri, député de la Loire, a déposé une proposition de loi cosignée par vingt-sept de ses homologues « visant à renforcer la transparence de l'information relative à la commercialisation des voitures électriques et à la distribution d'énergie » dès le 15 juin 2023 (proposition n°1368). Il fait ainsi écho aux failles détectées par notre association, décrites au chapitre précédent. Dans sa proposition, il explique : « Garantir une parfaite transparence lors de la transaction, qu'elle consiste à acquérir une voiture électrique ou à simplement "faire le plein de watts" dans les stations service ou tout autre réseau permettant de recharger son véhicule ». La voix de la LDC a donc été entendue. « En tant que député, j'ai été alerté, à plusieurs reprises ces derniers mois, des difficultés rencontrées par des habitants de ma circonscription qui venaient de faire l'acquisition d'une voiture électrique, développe Dino Cinieri. Au-delà du côté "épique" de longs déplacements effectués par certains, qui n'avaient pas le bon embout pour procéder à des recharges sur autoroute, tous m'ont fait part du défaut d'information auquel ils sont confrontés de la part des constructeurs au moment de l'achat – temps de recharge de la batterie à 100 % ou durée de vie garantie de la batterie, par exemple – comme des distributeurs d'énergie, qu'il s'agisse du prix du kWh qui n'est pas affiché ou du prix total d'un plein qu'il paye et qu'ils ne connaîtront qu'un mois plus tard à réception de leur facture. »

Lors de la conférence de presse du 3 octobre 2023 qui s'est déroulée en présence des députés et des représentants des médias au palais Bourbon, à laquelle la Ligue de Défense des Conducteurs était bien sûr invitée à s'exprimer, le député Cinieri s'est adressé au gouvernement : « J'attends avant tout de la cohérence et de la transparence. On incite les particuliers à passer au véhicule électrique. Soit. Mais alors, il faut leur donner les moyens de les acheter – les voitures électriques sont vraiment trop chères ! – et de les utiliser en en connaissant, à tout moment, le coût. Or, tout semble fait pour que le véhicule électrique reste confiné à une certaine élite urbaine ou à quelques happy few, peu soucieux de leur porte-monnaie. Oui à une démocratisation qui va de pair avec les besoins et les possibilités de chacun. Et, reste bien sûr l'épineuse question de la production – en quantité suffisante ! – et du prix de l'électricité... ! Donc, je souhaite que le gouvernement permette l'adoption de ma proposition de loi, qui relève du plus simple bon sens, dans les meilleurs délais ! »

La Ligue de Défense des Conducteurs et ses sympathisants, eux aussi partisans du bon sens, attendent beaucoup de cette proposition de loi qui va dans l'intérêt des consommateurs. Nous voulons croire que l'initiative du député Dino Cinieri (remplacé fin 2023 par la députée Sylvie Bonnet, qui s'est aussitôt saisie du sujet) débouchera sur une législation ferme et précise qui permettra d'acquérir un véhicule électrique en disposant de toutes les informations pertinentes, que ce soit au moment de l'achat ou à l'usage

Voitures électriques et information des conducteurs

La LDC soutient une proposition de loi pour plus de transparence à l'Assemblée nationale



Le député Dino Cinieri a donné la parole à la LDC à l'Assemblée nationale dans le cadre de son action pour plus de transparence dans les transactions liées aux voitures électriques.

4- Trophées TROP C'EST TROP de la LDC : pour crier le ras-le-bol des conducteurs



a- Appel aux conducteurs : exprimez-vous !

La politique automobile n'est jamais à court de radars, taxes, malus et autres restrictions de circulation pour pourrir la vie des conducteurs. Sous couvert de sécurité routière ou de transition écologique, le Français au volant est une cible de choix pour les pouvoirs publics. C'est devenu si caricatural que la Ligue de Défense des Conducteurs, avec la complicité de l'Association des médias auto et moto (AM-AM), a voulu créer des « récompenses » pour les pires décisions de l'année... Pour élire ces Trophées TROP C'EST TROP, nous avons pu compter sur nos sympathisants, mais aussi sur les lecteurs férus d'automobile et les citoyens engagés. Pour faciliter la tâche des participants, nous avons sélectionné cinq thèmes brûlants et pour chacun, nous avons proposé trois réponses possibles. Il suffisait de choisir la pire, la plus insupportable, la plus injuste, par thème.

Les 5 Trophées TROP C'EST TROP qu'il s'agissait d'attribuer étaient les suivants :

- Trophée TROP C'EST TROP de répression routière
- Trophée TROP C'EST TROP de taxes à l'achat d'une voiture
- Trophée TROP C'EST TROP de ponctions au portefeuille
- Trophée TROP C'EST TROP d'infrastructures stupides sur nos routes
- Trophée TROP C'EST TROP d'infos auto qui font bondir

Dans le détail, voici les 5 questions posées aux participants dans chaque catégorie :

1/ Trop de répression routière

En 2023, les voitures-radars privatisées, conduites par des chauffeurs salariés d'entreprises privées, ont continué à conquérir la France. Pendant ce temps, les villes s'équipent peu à peu de centaines de radars urbains et avec le vote de la loi de Sécurité globale il y a un an, ce n'est pas près de s'arrêter ! Enfin, les radars chantiers que les forces de l'ordre positionnent là où c'est le plus intéressant pour eux – et pas forcément à proximité de chantiers hyper actifs... – se multiplient.

L'eau est en train de bouillir sérieusement dans la marmite : les automobilistes et les motards en ont plus qu'assez qu'on les prenne pour des enfants et/ou des chéquiers à roulettes. C'est pourquoi, fin 2023, notre association a créé les trophées TROP C'EST TROP pour lesquels les Français ont voté avec passion, afin de faire connaître leur exaspération aux médias et aux pouvoirs publics. Au total, nous avons recueilli 11 000 votes pour les « pires mesures automobiles de l'année ».

De toutes ces mesures qui n'ont fait que renforcer la répression routière ces derniers mois, laquelle vous semble la plus insupportable ?

Choisissez une seule réponse :

- Montée en puissance des voitures-radars privatisées
- Implantation de radars urbains
- Radars chantiers qui se multiplient

2/ Trop de taxes à l'achat d'une voiture

Un malus CO₂ qui peut atteindre 50 000 euros en 2023 (ce sera pire en 2024), nouvelle taxe sur le poids pour les véhicules de plus de 1,8 tonne (en 2024 ce sera 1,6 tonne), remplacement de la taxe sur les véhicules de société (TVS) par une taxe sur les émissions de CO₂ + une taxe sur l'ancienneté des véhicules de tourisme qui complique la donne... Les conducteurs assistent littéralement à une escalade fiscale dont on ne voit pas le bout !

Laquelle vous a le plus contrarié en 2023 ?

Choisissez une seule réponse :

- Hausse du malus CO₂
- Hausse du malus au poids
- Taxes sur les véhicules de société durcies

3/ Trop de ponctions sur notre portefeuille

Il n'y a pas que les taxes à l'achat qui font fondre notre portefeuille, il y a aussi toutes les autres dépenses liées à l'usage de la voiture qui nous coûtent de plus en plus cher ! En 2023, lequel de ces trois postes de dépenses a le plus empiété sur votre budget d'automobiliste ?

Choisissez une seule réponse :

- Hausse du tarif des autoroutes
- Yoyo du prix du litre de carburant
- Prix du stationnement

4/ Trop d'infrastructures absurdes sur nos routes

Les ralentisseurs trop hauts, trop abrupts sont notre lot quotidien. Rares sont ceux qui les font construire et qui respectent la réglementation... Si l'actualité a été riche en 2023 autour des dos

d'âne, nombre d'élus « testent » de nouvelles infrastructures soi-disant douces, mais qui mettent à mal nos véhicules et souvent, bien pires, qui dégradent la sécurité sur les routes. Lesquelles, durant l'année passée, vous ont fait le plus pester ?

Choisissez une seule réponse :

- Les ralentisseurs illégaux omniprésents
- Les chaucidous, ces chaussées à voie centrale banalisée où les automobilistes circulant dans les deux sens sont supposés utiliser... la même voie (pour permettre aux vélos de rouler « en toute sécurité »)
- Les chicanes, ces bordures de trottoir, pots de fleurs ou autres aménagements en relief, réduisant la largeur de la route, souvent installés à la va-vite, mal signalés, qui menacent autant la sécurité des voitures que des deux-roues

b- 11 000 votes et des résultats sans ambiguïté

Les résultats de ce vote ont été rendus publics le mercredi 20 décembre 2023. Entre les sympathisants de notre association qui se sont mobilisés, mais également les Français ayant découvert nos Trophées dans les nombreux médias qui leur ont assuré une très large notoriété (L'Argus, Auto Moto, L'Automobile Magazine, Caradisiac, Motor Legend, RMC...), nous avons recueilli près de 11 000 votes !

5/ Trop d'infos auto qui font bondir

Avec la généralisation de la dématérialisation des PV, nous sommes de plus en plus nombreux à recevoir nos avis de contravention par mail... Une grande porte ouverte aux arnaques, dont vous avez peut-être déjà fait l'objet ! Mais parmi les nouvelles épées de Damoclès suspendues au-dessus de notre tête, il y a surtout le permis de conduire à vie dont la remise en cause est en cours d'étude, au grand dam des seniors, ou encore l'impitoyable (et ridicule) chasse aux SUV menée par la mairie de Paris. Parmi ces infos qui ont été communiquées ces derniers mois, laquelle trouvez-vous la plus inquiétante ?

Choisissez une seule réponse :

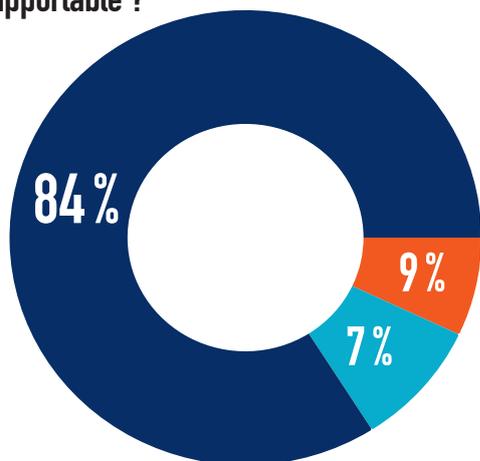
- Arnaques aux faux PV par SMS et mails
- Permis des seniors menacé
- Chasse aux SUV à Paris

VOICI LES RÉSULTATS EN DÉTAIL :

1/ TROPHÉE TROP C'EST TROP DE RÉPRESSION ROUTIÈRE

Question posée :

De toutes ces mesures qui n'ont fait que renforcer la répression routière ces derniers mois, laquelle vous semble la plus insupportable ?

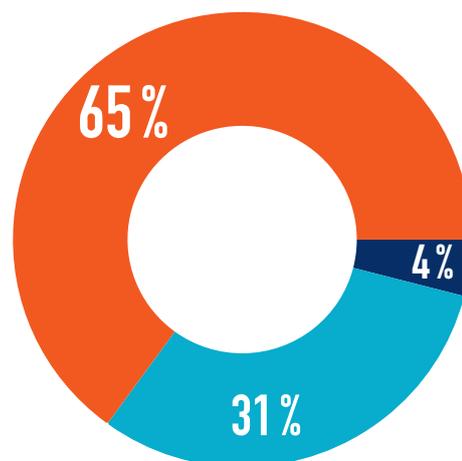


- MONTÉE EN PUISSANCE DES VOITURES-RADARS PRIVATISÉES
- IMPLANTATION DE RADARS URBAINS
- RADARS CHANTIERS QUI SE MULTIPLIENT

2/ TROPHÉE TROP C'EST TROP DE TAXES À L'ACHAT D'UNE VOITURE

Question posée :

De toutes ces mesures, laquelle considérez-vous comme celle qui vous pourrit le plus la vie lorsque vous achetez une voiture ?

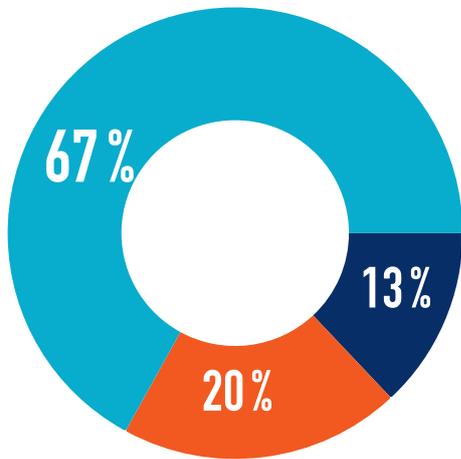


- HAUSSE DU MALUS CO₂
- HAUSSE DU MALUS AU POIDS
- TAXES DE MALUS SUR LES VÉHICULES DE SOCIÉTÉ DURCIES

3/ TROPHÉE TROP C'EST TROP DE PONCTIONS SUR NOTRE PORTEFEUILLE

Question posée :

Parmi ces ponctions, quelle est celle qui a le plus d'influence négative sur votre pouvoir d'achat au quotidien ?

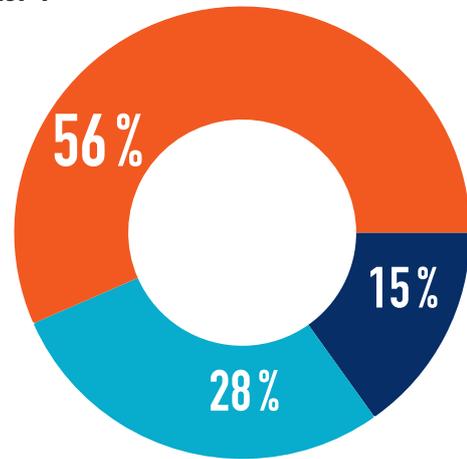


- YOYO DU PRIX DU LITRE DE CARBURANT
- HAUSSE DES TARIFS SUR LES AUTOROUTES
- EXPLOSION DU PRIX DU CARBURANT

4/ TROPHÉE TROP C'EST TROP D'INFRASTRUCTURES ABSURDES SUR NOS ROUTES

Question posée :

Parmi ces infrastructures routières, laquelle durant l'année passée vous a fait le plus pester ?

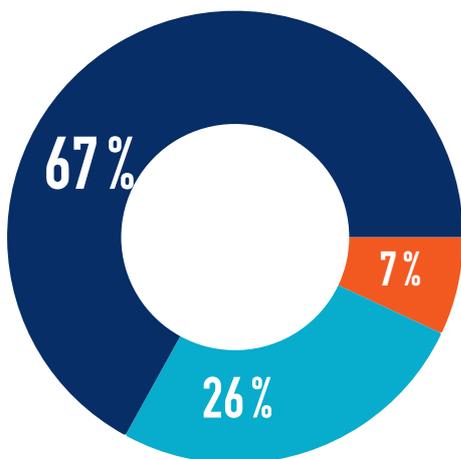


- LES RALENTISSEURS ILLÉGAUX OMNIPRÉSENTS
- LES CHICANES
- LES CHAUDIDOUX

5/ TROPHÉE TROP C'EST TROP D'INFOS AUTO QUI FONT BONDIR

Question posée :

Parmi ces infos qui ont été communiquées ces derniers mois, laquelle trouvez-vous la plus inquiétante ?



- PERMIS DES SENIORS MENACÉ
- ARNAQUES AUX FAUX PV PAR SMS ET MAILS
- CHASSE AU SUV À PARIS

Notre conclusion, devant le raz-de-marée de participation et le classement des « pires mesures automobiles » : sous couvert de sécurité routière ou de transition écologique, le Français au volant se révèle une cible de choix pour l'État, et cette cible est exaspérée... Nos Trophées TROP C'EST TROP montrent que la coupe est pleine et qu'il est urgent de le réhabiliter. Il ne tolère plus d'être considéré comme un citoyen de seconde zone et ce sondage est une sorte d'alerte vigilance que les pouvoirs publics seraient bien avisés de considérer avec attention. Le journaliste Nicolas Heidet, président de l'AM-AM, association « complice » de notre initiative : « *Nous sommes surpris par la mobilisation des participants. Presque 11 000 votes, c'est énorme ! Mais qu'ils soient simples consommateurs d'automobile et de moto ou passionnés, nos lecteurs savent aussi passer les messages. Les Trophées TROP C'EST TROP en sont un bel exemple.* »

Cette première édition des Trophées TROP C'EST TROP sera évidemment suivie d'une deuxième...

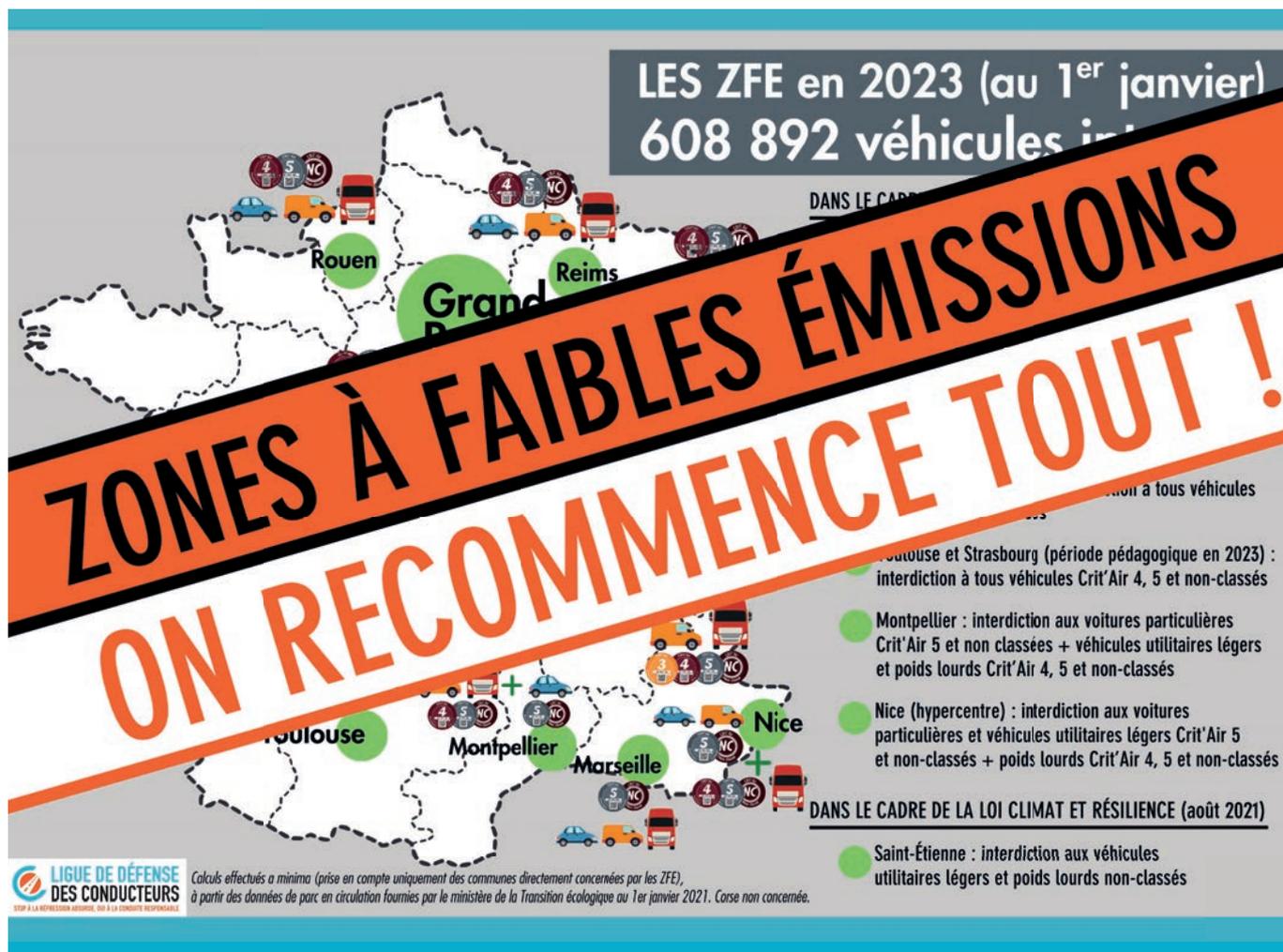
Rendez-vous en décembre 2024 pour voter.

C- Les autres dossiers de la LDC en 2023

La Ligue de Défense des Conducteurs aura toujours du pain sur la planche tant la « réflexion » en matière de sécurité routière et de politique automobile se révèle, sinon obscure, du moins confuse dans l'esprit de nos dirigeants. En effet, au-delà des sujets spectaculaires que nous suivons de très près (menaces sur le permis des seniors, odieuses voitures radars privatisées, dématérialisation des PV avec leurs lots d'arnaques...), d'autres dossiers prennent de l'altitude sur nos bureaux. Ainsi, entre la cacophonie des Zones à faibles émissions, le retour progressif du 90 km/h sur route en raison de statistiques peu encourageantes et les infrastructures routières anarchiques, il est important de rester vigilants pour tenter de contenir un nombre de mesures, le plus souvent mal fagotées, et parfois même inacceptables parce qu'inefficaces. C'est pourquoi nous tenons à rester fièrement sur le pont et à agir pour faire avancer les choses. À l'image de notre application « Activ'Route » qui permet, grâce à vous, de localiser et signaler, pour les améliorer, les zones dangereuses. Agir est la meilleure des thérapies face aux initiatives trop souvent à côté de la plaque de l'État.

1- Zones à faibles émissions : victoire pour la LDC... mais des perspectives toujours menaçantes

Pour exiger la suspension des Zones à faibles émissions (ZFE), votre association aura mouillé sa chemise ! C'est donc avec satisfaction que nous voyons aujourd'hui le gouvernement renoncer aux grandes lignes de cette mesure injuste de restriction de la circulation. Une victoire donc, mais pas totale. Car des menaces planent encore au-dessus de la tête des conducteurs, entre les métropoles toujours concernées et la verbalisation automatisée à venir.



**Socialement explosif, le dossier « ZFE » s'est peu à peu vidé de sa substance...
Mais 1,6 million de conducteurs restent directement concernés.**

a- De 42... à deux métropoles concernées

« L'objectif n'est pas d'ennuyer les Français ni de faire des mesures anti-pauvres », déclare Christophe Béchu, le 23 juillet 2023. La prise de conscience du ministre de la Transition écologique est bien tardive. Car dans leur forme initiale, les Zones à faibles émissions allaient bel et bien provoquer de sérieux dégâts sociaux ! Ce n'est pas faute d'avoir alerté le gouvernement. En 2021, nous avons notamment publié notre étude « ZFE : la grande cacophonie » qui, justement, avait fait grand bruit. Puis, début 2022, la demande pour un report des Zones à faibles émissions (le 1^{er} janvier 2025, c'était bien trop tôt !) avait figuré en bonne place de nos dix mesures de politique automobile, envoyées aux candidats à l'élection présidentielle. À la fin de la même année, nous avons également été auditionnés dans le cadre d'une mission d'information parlementaire par des députés, à l'Assemblée nationale, tandis que les médias nous avaient largement ouvert leurs pages ou leurs antennes.

Dans le même temps, nous avons aussi rassemblé près de 265 000 signatures à notre pétition « Pour une suspension des ZFE » jusqu'en 2030 : l'implication de nos sympathisants a pesé lourd tout au long de nos démarches pour obtenir, dans le domaine de la mobilité individuelle, une transition écologique socialement acceptable. N'oublions pas que, sous prétexte de lutter contre la pollution, ces ZFE allaient interdire l'accès à une quarantaine des plus grandes agglomérations du pays à tous ceux n'ayant pas les moyens d'avoir un véhicule récent. Les premières interdictions avaient d'ailleurs déjà commencé à voir le jour dans onze métropoles. Le pire était donc à venir : l'extension à toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants, aux quatre coins du pays.

Face à nos alertes répétées, aux rapports de l'Assemblée nationale et du Sénat, aux retours inquiets des élus locaux, en juillet 2023, le gouvernement a enfin pris acte de la menace d'un retour des Gilets jaunes et a trouvé plus sage de mettre le holà : le terme « ZFE » s'applique toujours à 42 métropoles, mais pour 37 d'entre elles, il se vide presque de tout sens.

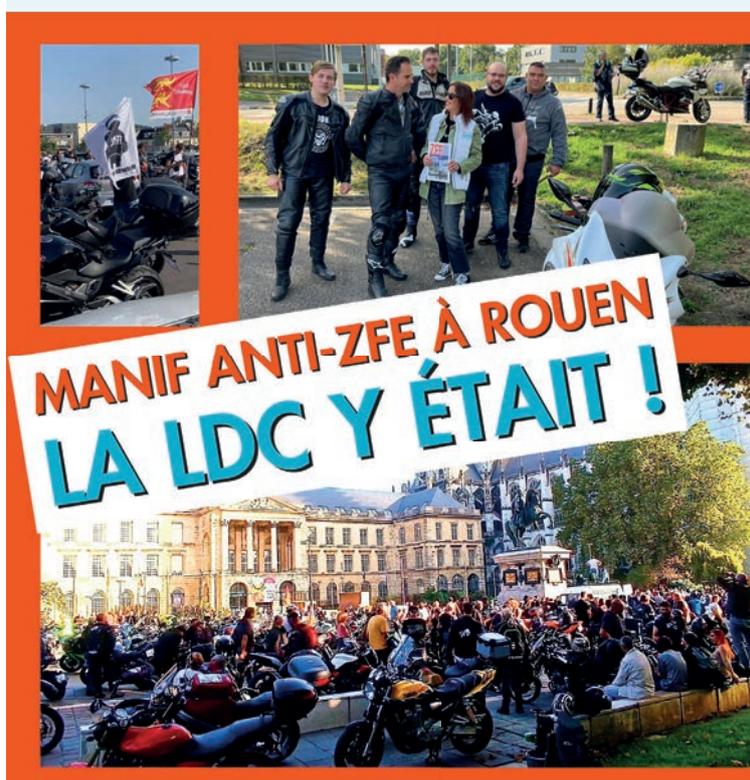
Quels sont les gros changements alors annoncés par Christophe Béchu ?

**Ne reste plus que 5 « ZFE effectives »...
avec 1,6 million de voitures « non grata »**

Il faut désormais faire le distinguo entre les « territoires ZFE effectifs » et les « territoires ZFE de vigilance ». Ainsi, seules les agglomérations qui dépassent de manière régulière les seuils réglementaires de qualité de l'air demeurent obligées de respecter l'interdiction des voitures Crit'Air 3 au 1^{er} janvier 2025. Ce qui ne concerne « plus que » Paris, Marseille, Lyon, Strasbourg et Rouen. Au total, cela fait quand même 1,6 million de véhicules directement concernés (les 11 558 000 restants l'étant également lorsqu'ils

CONDUCTEURS ET MOTARDS ENSEMBLE À ROUEN CONTRE LA ZFE

Aux avant-postes de la lutte contre la Zone à faibles émissions (ZFE) à Rouen, la Fédération française des motards en colère 76 (Seine-Maritime), a manifesté contre sa mise en place lors d'une manifestation qui s'est déroulée le 7 octobre 2023. La Ligue de Défense des Conducteurs à ses côtés. « Pour nous il s'agit d'élargir notre combat et montrer que la ZFE n'est pas seulement l'affaire des motards, mais de tous les usagers », explique son coordinateur Jean-Philippe Ridel. Et pour cause : mise en place le 1^{er} septembre 2022, la ZFE rouennaise concerne déjà plus de 30 000 véhicules (20 000 Crit'Air 4, 4 500 Crit'Air 5 et 7 000 non-classés), interdits d'accès 7 jours sur 7, 24 heures sur 24, dans un périmètre qui comprends treize communes de la métropole (Rouen, Amfreville-la-Mi-Voie, Bihorel, Grand-Quevilly, Saint-Léger-du-Bourg-Denis, Bois-Guillaume, Le Mesnil-Esnard, Sotteville-lès-Rouen, Bonsecours, Notre-Dame-de-Bondeville, Darnétal, Déville-lès-Rouen, Petit-Quevilly). C'est donc naturellement que notre association a répondu à l'appel de nos confrères de la FFMC 76 pour venir grossir les rangs des quelque 5 000 motards présents. La revendication principale du jour : obtenir de la Métropole qu'elle mette en place « des assises de la mobilité, afin de parler de ce qu'est la mobilité à Rouen, qui ne peut se résumer au seul vélo électrique », précise Jean-Philippe Ridel.



ULTRA COMPLEXE, LA VERBALISATION POUR NON-RESPECT DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS EST UN FUTUR NID À ERREURS ET ABUS



entreront dans ces zones même s'ils n'y habitent pas). Ce sont 1,6 million de conducteurs qu'il va falloir continuer à sensibiliser et à accompagner, notamment financièrement, pour qu'ils ne se retrouvent pas du jour au lendemain à la porte de ces cinq métropoles.

Les 37 autres agglomérations ne sont quasiment plus concernées

Les 37 autres agglomérations de plus de 150 000 habitants deviennent quant à elles des « territoires de vigilance ». Seule obligation légale ? Interdire d'ici au 1^{er} janvier 2025, les voitures particulières « non-classées » (immatriculées avant le 31 décembre 1996). Soit des véhicules de plus de 26 ans représentant moins de 3 % du parc automobile français. Les six métropoles (Nice, Grenoble, Toulouse, Montpellier, Reims, et Saint-Etienne) ayant déjà atteint cette étape n'ont donc « plus aucune obligation de renforcer les restrictions actuelles », confirme le gouvernement. À noter que depuis la loi Climat et Résilience de 2021, venue renforcer les dispositions entérinées par la loi LOM de 2019, nous sommes donc passés de 45, puis 43, et enfin 42 ZFE. Dernière agglomération à disparaître de la liste, Saint-Nazaire.

Les professionnels finalement non concernés

Souvent sans alternative de motorisation satisfaisante, sur fond de forte inflation, les professionnels passent finalement entre les

gouttes des ZFE. Le gouvernement le confirme : les métropoles n'ont « aucune obligation légale de calendrier concernant les poids lourds, [...], les véhicules utilitaires légers ». Alors même qu'une partie de ces mêmes véhicules, arborant une vignette 3, 4 ou 5, étaient d'ores et déjà bannis de certaines ZFE...

Les véhicules diesels récents épargnés

Les métropoles qui réfléchissent à interdire tous les véhicules diesels, à l'instar de Paris ou Strasbourg, font clairement du zèle puisque que le gouvernement confirme : « la loi ne prévoit en aucune manière l'interdiction de l'ensemble des véhicules diesel (dont les Crit'Air 2) ».

Les ZFE « de vigilance » en avance sur le calendrier feront... ce qu'elles veulent

Toulouse et Reims, par exemple, ont déjà exclu tous les véhicules Crit'Air 4 au 1^{er} janvier 2023. Ces ZFE qui se retrouvent finalement en avance sur leur temps « doivent pouvoir être adaptées à la suite d'une fin de dépassement des seuils réglementaires d'émissions », selon le gouvernement. Par ailleurs, si certaines métropoles décident d'aller au-delà de leurs simples obligations légales, elles pourront tout à fait le faire.

À l'origine, malgré les propos tenus par Christophe Béchu, c'était bel et bien 13 millions de véhicules qui allaient être interdits de circuler

à cause des ZFE. Si l'on s'est félicités qu'à la suite de l'annonce de juillet 2023, leur nombre redescende à 1,6 million, cela reste encore beaucoup de Français qui devront rester sur le bas-côté de la transition écologique... sans compter ceux qui ne résident pas dans les métropoles concernées, mais qui devront s'y rendre en voiture pour une raison ou pour une autre. Enfin, n'oublions pas que parallèlement, l'État peaufine le processus de verbalisation appliqué dans le cadre des « violations » de restrictions de circulation (voir ci-dessous).

b- Des avalanches de PV à venir pour non-respect des ZFE

Certes, les ZFE ont pris du plomb dans l'aile en juillet 2023. Mais elles restent de potentielles sources de revenus, lesquels seront ponctionnés aux Français les plus pauvres n'ayant pu changer leur véhicule trop ancien... Quelques jours avant l'annonce du ministre de la Transition écologique, la Ligue de Défense des Conducteurs avait mis la main sur un document délivrant tous les détails du futur contrôle automatisé... et en a bien sûr informé médias et grand public.

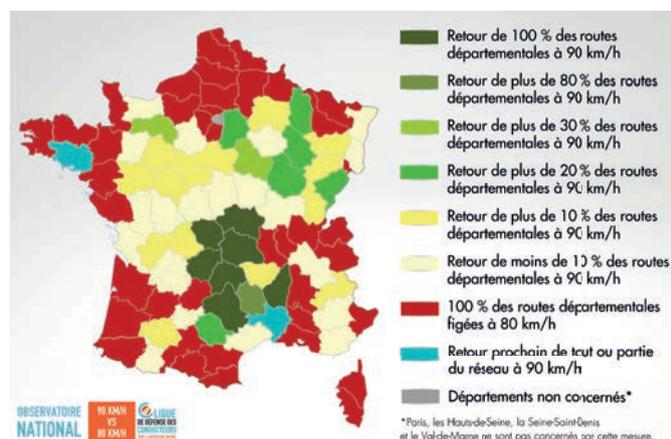
Rédigé par la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM), le « schéma de principe du contrôle automatisé » des ZFE semble en effet d'ores et déjà figé (voir ci-contre).

2- Le 90 km/h regagne du terrain sur le 80 km/h

Depuis que les départements sont autorisés à renoncer au 80 km/h sur leur réseau routier, c'est-à-dire fin 2019 (alors que la mesure a été imposée en juillet 2018 !), la Ligue de Défense des Conducteurs n'a jamais cessé de suivre l'évolution du retour à la limitation de vitesse « historique », à savoir 90 km/h.

Dans le cadre de notre « Observatoire du 90 km/h vs 80 km/h », réactualisé dès qu'un département « basculait », notre association s'est peu à peu érigée en source la plus fiable pour connaître le kilométrage de routes où la vitesse a été rehaussée, le pourcentage de tronçons à 90 km/h par département, les déclarations d'intention des uns et des autres...

Afin de rappeler que notre mobilisation pour que tout le réseau secondaire repasse à 90 km/h restait vive- charge aux élus locaux,



Au programme, six étapes qui déboucheront sur un PV dont devront s'acquitter des automobilistes dont le seul tort sera de conduire des véhicules à vignette Crit'Air 3, 4 ou 5, parfaitement fonctionnels mais immatriculés avant le 1^{er} janvier 2011 (carburant diesel) et avant le 1^{er} janvier 2006 (essence). Non contents de ne pouvoir s'associer à la politique de transition écologique faute de moyens financiers, il leur faudra payer en plus des contraventions (135 € d'amende forfaitaire)... C'est la double peine ! Sans compter qu'à chacune de ces étapes, se posent les questions du quota de véhicules contrôlés imposé par la CNIL, du respect de l'effacement des données, du croisement adéquat des différentes bases de données, de la pertinence pour les municipalités de consacrer du personnel pour la vérification des contraventions, de la facilité de contestation d'un PV indûment dressé... La DGITM, avec une pudeur de chaisière, évoque par ailleurs un « retard probable pour les premiers tests » du dispositif de verbalisation (dont on ne doute pas de la redoutable efficacité), ne les prévoyant pas avant « fin 2024 ». Une échéance vouée à être modifiée... Information rassurante que nous avons toutefois glanée : les maires des communes incluses dans une ZFE pourront refuser d'installer des équipements de contrôle. Notre association compte bien leur mettre la pression.

les plus à même d'ajuster la limitation de vitesse, de l'abaisser dans les zones dangereuses -, notre association a donné la parole à Olivier Amrane, président du Conseil départemental de l'Ardèche, l'un des sept départements ayant franchi le pas (tout comme, trois ans plus tôt, nous l'avions fait avec son homologue de l'Allier, Claude Riboulet, véritable précurseur en la matière). « En Ardèche, le 80 km/h n'a pas permis de faire chuter la mortalité, tranchait le président de ce département, lors de cet entretien accordé à notre association. Les services de gendarmerie et de police nationale me disent que les décès sur les routes du département sont liés en grande partie à la prise de stupéfiants ou d'alcool. [...] Il y a un énorme travail à faire là-dessus de la part des forces de l'ordre, plus que sur la vitesse. »

L'Ardèche, l'Allier, mais aussi l'Aveyron, la Corrèze, la Creuse, le Cantal et le Puy-de-Dôme ont donc complètement réhabilité le 90 km/h. Reste que dans les autres départements, les incessantes variations de vitesse constituent des sources inutiles de stress pour les conducteurs, que le 80 km/h favorise les situations de danger notamment lors des dépassements de poids lourds et que tout cela coûte cher au contribuable, entre les changements de panneau et les radars qui flashent encore plus qu'avant. Conclusion, si la barre des 50 000 kilomètres à 90 km/h a été franchie, c'est bien à cette limitation homogénéisée partout sur le réseau secondaire que nous aspirons. Et que nous continuerons à exiger.

Au 1^{er} mars 2024, 56 000 kilomètres de routes départementales étaient repassés à 90 km/h.

3- Gros plan sur les infrastructures routières à problèmes

a- Les ralentisseurs illégaux au Conseil d'État

L'association Pour une mobilité sereine et durable (PUMSD), avec qui nous avons produit notre étude sur les ralentisseurs illégaux en 2022 (démontrant et mesurant l'impact de ces infrastructures qui engendrent plus d'émissions de CO₂, de consommation de carburant, de bruit, d'inconfort...), avait saisi le Conseil d'État dans la foulée, à la suite des décisions de différentes juridictions administratives refusant l'application de la réglementation en vigueur sur les ralentisseurs.

Ce n'est que le 4 octobre 2023 que le Conseil d'État a consacré une audience au sujet... à laquelle La Ligue de Défense des Conducteurs s'est évidemment rendue. Toutefois, ce jour-là, le rapporteur public s'est bien gardé de trancher en faveur de l'application du décret et de la norme de 1994 sur ces ouvrages surélevés, tous conçus pour faire baisser la vitesse. Car cela reviendrait à dire que l'immense majorité des ralentisseurs sont illégaux.

Rappelons que cette bataille se déroule sur fond de réglementations (décret 94-447 et norme 98-300 de 1994), de recommandations sans valeur légale émanant du Cerema (établissement public dédié aux politiques publiques d'aménagement et de transport), de terminologies obscures (absence de définition pour les plateaux

traversants, ralentisseurs trapézoïdaux, plateaux ralentisseurs, plateaux surélevés...) et de caractéristiques géométriques (en l'occurrence, le trapèze).

Mais c'était compter sans la complexité de ce dossier qui s'impose au Conseil d'État, saisi par PUMSD pour qu'il casse deux arrêts de la Cour administrative d'appel de Marseille. Tout repose sur la géométrie : d'un côté, le département du Var soutient que malgré leur forme de trapèze, les plateaux traversants ne sont pas soumis au décret 94-447, car ils n'ont pas toutes les caractéristiques d'un ralentisseur trapézoïdal. De l'autre, PUMSD affirme que quelle que soit leur appellation, tous les ralentisseurs sont soumis à la réglementation du décret... En résumé, le débat porte sur la qualification juridique des ouvrages dit « plateaux traversants et coussins » et donc, sur le terme juridique qui devrait leur être appliqué.

Quelques semaines plus tard, fin octobre, le Conseil d'État a fini par trancher, faisant un premier pas vers les conducteurs.

Sans trancher dans le vif en imposant à tous les ralentisseurs de respecter la réglementation de 1994, l'institution a tout de même cassé l'arrêt de la Cour administrative d'appel de Marseille, qui entérinait de facto la possibilité pour le département du Var de



Le dossier des ralentisseurs illégaux est loin d'être clos... Mais la LDC ne lâche pas l'affaire, aux côtés de l'association Pour une mobilité sereine et durable.

construire ces infrastructures à la « va-comme-je-te-pousse ». Un premier pas, mais un long chemin reste à parcourir pour venir à bout de toutes les irrégularités. Affaire à suivre donc.

b- Les chaucidou, nouveaux fléaux de la route

Le chaucidou, néologisme né de la contraction de « chaussée pour les circulations douces », décrit une chaussée à voie centrale banalisée ou CVCB, dont le principe est le suivant : plutôt que deux voies bien distinctes, une voie centrale est créée à destination des automobilistes roulant dans les deux sens. Autour de cette voie centrale, des « rives » de chaque côté, doivent permettre aux vélos et autres usagers d'évoluer « en toute sécurité ».

Si son principe est validé par une modification de l'article R.431-9 du code de la Route (décret n°2015-808 du 2 juillet 2015), aucune norme, aucun décret ne vient encadrer les conditions de construction d'un chaucidou : largeur et longueur minimum/maximum, description de la chaussée type sur laquelle cette solution s'avère la plus adaptée, évaluation de la densité de circulation... Jusqu'à présent, cet aménagement ne faisait guère débat tant il était peu courant (ils étaient 105 en 2019, selon un recensement réalisé par des universitaires), mais il en va tout autrement depuis que la loi d'orientation des mobilités, adoptée fin 2019, impose des « itinéraires cyclables pourvus d'aménagements », à l'occasion « des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et des voies rapides ». Un tour d'horizon de la presse quotidienne régionale permet de constater que des dizaines de projets de chaucidou sont tout juste réalisés ou en passe de l'être, partout en France (dans l'Aisne, l'Aude, les Côtes-d'Armor, les Deux-Sèvres, le Doubs, la Haute-Garonne, l'Indre-et-Loire, le Morbihan, la Somme, l'Yonne...).

Or, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) n'a de cesse de souligner, à l'occasion de diverses études d'évaluation et notamment celle qu'il a publiée après analyse du chaucidou de Saint-Omer (Pas-de-Calais), que « cet aménagement de chaussée à voie centrale banalisée doit rester exceptionnel ».

Si notre association s'interroge sur la pertinence du recours à haute dose aux chaucidou, c'est aussi à cause des témoignages que nous recevons sur le sujet : nos sympathisants s'inquiètent de cette fraction de seconde, nécessaire pour comprendre et réagir à la situation à laquelle ils se retrouvent nouvellement confrontés. Ce délai pourrait se révéler extrêmement dangereux, sachant que sur ces chaussées, la vitesse limite peut atteindre 70 km/h. Jean-Max Gillet, délégué général de l'association Maintenance des routes de France, confirme notre scepticisme : « Pour casser les vitesses, certains sont prêts à tout et à n'importe quoi. On se trouve aujourd'hui dans des configurations où l'automobiliste ne sait plus quoi faire et qui vont à l'encontre de ce que les ingénieurs avaient créé précédemment. Ces innovations locales ne font qu'accroître le risque d'accident. »



Comme les ralentisseurs illégaux, les chaucidou sont implantés à tort et à travers. Encore un dossier à surveiller pour notre association.

À l'échelle locale, de nombreux collectifs s'inquiètent eux aussi. Ainsi, dans la Sarthe, l'association de promotion du vélo Cyclamaine dénonce : « non seulement la peinture n'apporte jamais de sécurité aux gens qui se déplacent à vélo, mais dans ce cas le marquage est fait pour être franchi ». À Marsac-sur-l'Isle, en Dordogne, le collectif « Marsac bon sens » regrette le fait qu'ait été abandonné un projet de voie verte et de passerelle avec piste cyclable au profit « d'une voie partagée [...], avec tous les dangers que cela comporte ». Dans le Doubs, la Maison de la sécurité routière 25 insiste elle aussi sur le fait que les chaucidou doivent demeurer le refuge ultime, précisant que « les expérimentations réalisées en France et à l'étranger ont montré que ce type d'aménagement peut convenir, suivant les configurations rencontrées, à des trafics allant jusqu'à 5 000 véhicules par jour ». Un point de vue passé à la trappe dans l'exemple de Saint-Omer cité plus haut : cet aménagement a été réalisé sur une chaussée où, toujours selon le Cerema, « Le trafic moyen journalier est de 12 259 véhicules »... à comparer avec un « trafic moyen journalier cycliste [...] de l'ordre de 107 vélos ». Soit 0,8 % des usagers au quotidien. Tout ça pour ça !

Pour finir dans le genre ubuesque, le Cerema a constaté que la distance entre les voitures et les vélos avait tendance à se resserrer après implantation d'un chaucidou... Pour rappel, l'article R.414-4 du code de la route stipule que tout dépassement doit se faire à plus d'un mètre du cycliste en agglomération et à plus d'un mètre et demi hors agglomération, dans des « conditions normales de sécurité ».

En mai 2023, nous n'avons donc pas hésité à alerter la presse sur la prolifération des chaucidou. Notre demande, notre urgence : faire adopter des textes réglementaires régissant de manière très stricte le recours à ce dispositif. Mais aussi, il faut mieux en expliquer le principe aux conducteurs. Car cette manie de mettre la charrue avant les bœufs, en matière de sécurité routière, pourrait ici s'avérer criminelle.

c- Activ'Route : la montée en puissance continue

En 2023, la barre des 10 000 « Activ'Routeurs » a été franchie ! Ils n'étaient que 7 000 un an plus tôt, soit une impressionnante progression de 43 %. Qui sont ces Français, que nous appelons aussi des « acteurs de la sécurité routière » ? Ce sont des automobilistes, des motards, de cyclistes et même des piétons qui utilisent l'application Activ'Route, développée par la Ligue de Défense des Conducteurs et conçue pour faciliter le signalement de zones dangereuses sur leur chemin. Notre plateforme est en effet née du constat de la difficulté rencontrée par les citoyens à alerter les gestionnaires de voirie, que ce soit par manque de temps ou à défaut de savoir vers qui se tourner. Pourtant guidés par un acte citoyen et désintéressé, nombreux sont ceux qui se retrouvent confrontés aux décourageants méandres de la décentralisation et de l'administration, voire à des collectivités se renvoyant mutuellement la balle pour un même signalement. Pourquoi notre association a-t-elle pris cette initiative, de plus en plus souvent saluée par les élus, les collectivités et les médias pour sa pertinence ? Parce que l'infrastructure routière est l'un des

facteurs mise en cause dans 30 % des accidents mortels. Repérer un nid-de-poule, un défaut de marquage au sol ou un ralentisseur trop haut, le géolocaliser via notre appli et nous faire parvenir ce signalement, c'est donc participer à l'amélioration de la sécurité routière.

Car contrairement à d'autres applis qui se contentent de proposer de signaler ces problèmes aux usagers lorsqu'ils passent au même endroit, la Ligue de Défense des Conducteurs, elle, récupère chaque dossier et le transfère au gestionnaire de voirie concerné, que son équipe aura auparavant identifié. Avertis par nos soins, les départements, les directions interdépartementales des routes, les communes n'ont plus qu'à intervenir. Depuis que nous avons renouvelé l'appli Activ'Route, téléchargeable gratuitement sur Android ou iOS et particulièrement ergonomique, notre communauté d'Activ'Routeurs s'élargit à vue d'œil. Alors que la dégradation de l'état des routes se constate au quotidien, nous sommes particulièrement fiers d'avoir mis en place cette solution simple, qui convainc tous les usagers sans distinction.



Signalez les zones dangereuses !

VOUS ÊTES PLUS DE 10 000 À AVOIR REJOINT NOTRE COMMUNAUTÉ DE SIGNALEMENT DES ZONES DANGEREUSES

MERCI POUR VOTRE ENGAGEMENT !

Vous aussi, agissez pour des routes plus sûres avec Activ'Route
Téléchargez gratuitement notre appli

ACTIV'ROUTE
CONDUCTEURS & ACTEURS DE LA SÉCURITÉ

Animé par la **LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS**

II- LES MOYENS D'ACTION DE L'ASSOCIATION

L'objectif de notre association 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. Nous nous battons également pour que ceux qui ont besoin de leur voiture au quotidien puissent continuer à jouir de leur liberté de mouvement individuelle sans être stigmatisés.

Notre indépendance, notre liberté de ton, nous les devons à nos donateurs, dont la générosité nous permet d'agir très concrètement pour la défense des conducteurs. Notre association ne bénéficie d'aucun autre appui que le leur : nous ne sommes adossés à aucune institution, qu'elle soit publique ou privée. Ces dons constituent notre unique source de revenus.

C'est au nom de tous nos sympathisants, donateurs ou pas, que notre équipe 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 signalement de zones dangereuses, dédié à l'amélioration du réseau routier. Au quotidien, l'équipe de la LDC se tient aussi à la disposition des sympathisants qui la contactent, pour répondre à tous types de questions liées aux missions et activités de l'association.

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. Cette totale transparence, nous la devons aux sympathisants et donateurs de la Ligue de Défense des Conducteurs. Ce présent rapport annuel constitue d'ailleurs l'occasion de leur exprimer 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 2023 (28 février, 14 juin et 3 novembre).

L'assemblée générale s'est tenue le 14 juin 2023 et a validé les comptes 2022, lesquels ont été publiés au *Journal officiel*, le 3 juillet 2023.

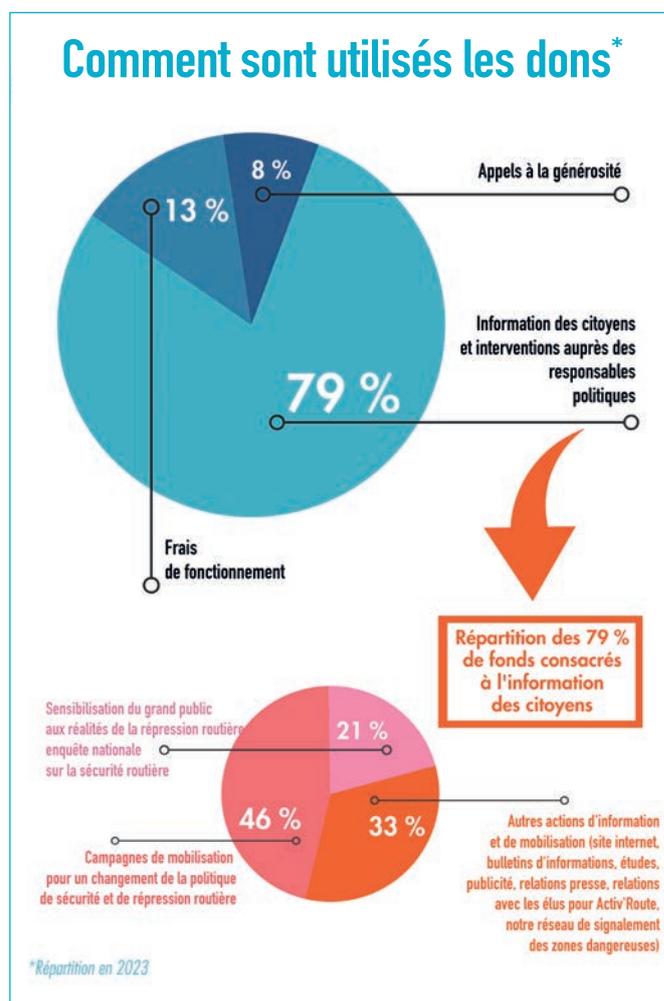
Le bilan 2023 de l'exercice présente un total de 762 144 €.

Le compte de résultat 2023 affiche un total de produits de 1 220 253 € et un total de charges de 1 185 162 €, dégagant un résultat positif de 35 090 €.

Ce compte de résultat, en hausse de 17 % par rapport à 2022 (année d'élection présidentielle compliquée où nous avons enregistré un important recul de nos levées de fonds), reflète l'activité toujours plus intense de notre association et la confiance renouvelée de nos donateurs pour porter leur voix. Tout au long de 2023, nos publications (études, articles, posts...), mais aussi nos multiples prises de parole dans les médias et auprès des élus, ont permis à nos sympathisants de suivre l'évolution de nos travaux et de nous soutenir avec conviction.

Notre stratégie a toutefois consisté à ralentir nos investissements en 2023, en prévision du colloque sur la politique de sécurité routière organisé à l'Assemblée nationale en mars 2024, nécessitant un gros effort financier de la part de notre association.

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



B- Les moyens humains de l'association

Les salariés de la Ligue de Défense des Conducteurs sont chargés de porter la voix de nos sympathisants auprès des élus et des médias. Au quotidien, ils assurent également l'administration de l'association.



En août 2023, l'équipe de la LDC a suivi une formation de culture historique et de technique délivrée par deux experts de l'automobile.

Notre équipe est constituée de Nathalie Troussard, secrétaire générale, Alexandra Legendre responsable du pôle Études et communication mais aussi porte-parole de l'association, assistées d'Amel Ammari. L'année 2023 a vu le départ de deux collaborateurs vers de nouveaux horizons : celui d'Arsène Vassy, rédacteur, et de Tristan Mabin, chargé d'études. Le processus de recrutement pour leur remplacement a abouti, début 2024, à l'embauche d'Axelle Tahon, content manager. Enfin, Kessie Mondzomba, étudiante en Master de Politiques de communication-influence et affaires publiques à l'Université Paris-Saclay, a poursuivi son contrat d'alternance dans notre structure pour la deuxième année consécutive.

Sur le terrain, auprès des institutions publiques, des élus ou des médias, Nathalie Troussard et Alexandra Legendre agissent au nom de l'association. La première émane du milieu associatif et la seconde, du journalisme automobile. Leur fonctionnement en binôme se poursuit depuis quatre ans (Nathalie Troussard a été recrutée en octobre 2016 et Alexandra Legendre en décembre 2019). Ensemble, elles s'assurent que la voix des conducteurs est entendue et, en accord avec le conseil d'administration, elles définissent la stratégie de l'association.

C- La communication, l'un des nerfs de la guerre

La Ligue de Défense des Conducteurs s'impose comme l'association la plus influente lorsqu'il s'agit de porter la voix des Français, principalement des automobilistes, attachés à leur liberté de mobilité individuelle. Notre équipe ne manque jamais une occasion de faire connaître notre positionnement vis-à-vis de la politique de sécurité routière, ou de la politique automobile en général. Pour ce faire, nous articulons nos interventions autour de trois axes d'échanges : avec les sympathisants, avec les élus (collectivités locales, notamment maires et instances départementales, mais aussi députés et sénateurs ainsi que membres du gouvernement) et, enfin, avec les médias. À noter que selon les sujets, nous sommes également parfois amenés à prendre la parole devant la filière automobile, côté constructeurs et équipementiers ou côté services, en tant que représentants des usagers. Les professionnels de la Plateforme automobile ou de Mobilians nous invitant à participer à leurs tables rondes ou webinaires reconnaissent ainsi de facto l'expertise de notre association. Alexandra Legendre, responsable du pôle Études et communication mais aussi porte-parole de la LDC, siège par ailleurs dans trois jurys prestigieux, offrant à nouveau une belle visibilité à notre structure : Trophées de L'Argus élisant les meilleurs véhicules de l'année et les personnalités de l'automobile le plus en vue, Trophées Ze Awards du Pneu, récompensant les professionnels du pneumatique dans plusieurs domaines (notamment la sécurité routière) et enfin Grand Prix du livre automobile et des mobilités.

1- La communication directe auprès de nos sympathisants

a- Newsletters et mailings

Plusieurs fois par an, nos sympathisants reçoivent par mail une newsletter reprenant les principaux articles publiés sur notre site internet, afin qu'ils ne manquent aucune des actualités les plus marquantes de notre association. Quiconque s'abonne à cette newsletter peut ainsi suivre nos combats, célébrer nos victoires, lire les témoignages d'autres conducteurs rapportant les excès de la répression routière et les débordements de mesures de restriction de circulation, liées notamment à la transition écologique. Ce rendez-vous régulier nous donne aussi l'occasion de faire le point

sur les actions que nous menons auprès des élus ou dans les médias.

Les mailings, eux, parviennent à nos sympathisants par la poste ou via leur boîte mail. Il s'agit de messages très réguliers, se concentrant sur un seul sujet de mobilisation et incitant à signer une pétition, contacter son député, ou toute autre action permettant de nous faire entendre. C'est aussi une occasion pour la Ligue de Défense des Conducteurs d'effectuer des appels à dons : rappelons que seule la générosité de nos donateurs permet à notre association de fonctionner et d'agir.

b- Articles sur le site de la LDC

Répression et radars, infos et intox sur la vitesse, infrastructures, écologie et environnement, quotidien du conducteur, sécurité routière... Nos articles représentent la colonne vertébrale de nos argumentaires. Nos sources sont très diverses, mais à chaque fois, c'est à la lumière de points de vue d'experts qu'ils sont rédigés : spécialistes des différents domaines que nous abordons, élus de terrain, voire chiffres publiés par la Sécurité routière... avec notre propre interprétation évidemment. L'équipe du Pôle études et communication de la LDC est entièrement dédiée à la veille d'informations, à leur vérification, à la recherche d'intervenants pertinents et bien sûr, à la rédaction et à l'interprétation de toutes ces données. En 2023, nous avons publié plus de cinquante articles sur notre site. Les sujets traités sur le site internet de l'association sont consultables en fin de ce présent Rapport annuel, dans la liste en annexe. Les articles complets sont disponibles en ligne sur le www.liguedesconducteurs.org.

c- Omniprésence sur les réseaux sociaux

Les plus de 62 200 abonnés à notre page Facebook (au total, plus de 64 000 personnes « aiment la page ») peuvent suivre notre actualité au fil des jours. Ce public très engagé d'automobilistes et de motards nous sollicite aussi régulièrement sur Messenger, la plateforme de discussion de Facebook, pour les aider à régler leurs galères. L'an dernier, les posts les plus populaires (c'est-à-dire les plus partagés, les plus « likés », les plus commentés...) ont concerné les radars automatiques, les voitures électriques (voir chapitre I-B-3), les

voitures chinoises, les chaudiours (voir chapitre I-C-3-c) ou encore les Zones à faibles émissions (voir chapitre I-C-1).

Sur Twitter, nous comptons 3 000 abonnés. Rappelons que ce réseau social est extrêmement fréquenté par les anti-voitures, nos publications font donc l'objet d'attaques systématiques peu constructives et leur modération est très chronophage. Sur LinkedIn, le réseau professionnel de la LDC a atteint 630 abonnés (+ 19 % par rapport à 2022). Enfin, notre récent compte Instagram compte un peu moins de 320 abonnés.

À noter que début 2024, nous avons créé notre chaîne Youtube, afin de mieux diffuser nos vidéos. Nous espérons que notre communauté, sur ce réseau social, s'étoffera rapidement.

d- La LDC au Salon Memoria Mecanica de Montpellier

La Ligue de Défense des Conducteurs était l'invitée du Salon Memoria Mecanica, dont la première édition s'est déroulée au Parc des expositions de Montpellier, le week-end des 16 et 17 décembre 2023. Visité par 12 000 passionnés d'automobile pendant deux jours, ce rassemblement se voulait également pédagogique. Notre association a donc été sollicitée pour participer à la conférence intitulée « La sécurité : une question de savoir-vivre et de savoir-être », aux côtés de Cathy Briffa, spécialiste de la formation à la conduite et de la prévention en entreprise, Dominique Stempf, président du Syndicat du pneu et Maître Jean-Baptiste Le Dall, avocat en droit routier. Une occasion en or pour nous retrouver au plus près de nos sympathisants, nombreux à être repartis avec notre documentation en libre-service.



2- La sensibilisation des élus aux préoccupations des conducteurs

En 2022, entre autres actions de plaidoyer, notre manifeste de politique automobile (intitulé « Sortir du dogme anti-voiture, sortir de l'échec de la sécurité routière ») nous avait ouvert la porte des candidats à l'élection présidentielle. En 2023, nous n'avons pas ralenti le rythme de nos sollicitations des élus et représentants du gouvernement, afin de les sensibiliser aux problèmes toujours plus nombreux à perturber le quotidien des conducteurs. Au-delà des diverses actions citées dans les chapitres précédents, voici les sujets auxquels nous avons souhaité, courant 2023, qu'une attention particulière soit portée :

- Données générées par les conducteurs via leurs voitures connectées : en janvier 2023, nous avons fait part à Jean-Noël Barrot, alors ministre délégué chargé de la Transition numérique, de notre inquiétude concernant la protection et l'encadrement de l'exploitation de ces données. Notre courrier est resté sans réponse mais ce sujet reste central en 2024 pour la LDC.



Tisser des relations avec des parlementaires, des élus locaux... c'est aussi en procédant ainsi que notre association défend vos droits de conducteurs. Ici, Nathalie Troussard, secrétaire générale de la LDC, et Alexandra Legendre, porte-parole, avec le député Dino Cinieri, à l'Assemblée nationale, en octobre 2023.

- Zones à faibles émissions : nous avons reçu dans nos bureaux, en janvier 2023, le Coordinateur national des ZFE (débarqué quelques semaines plus tard), pour l'alerter sur le risque social qu'engendrait un calendrier d'application trop précipité. À la demande du sénateur Philippe Tabarot (Les Républicains), rapporteur d'une mission de contrôle des ZFE, nous avons aussi répondu à un questionnaire très détaillé sur le sujet au printemps. Le résultat de nos multiples démarches sur ce thème est décrit dans le Chapitre I-C-1.
- Infrastructures routières : en juin 2023, nous avons soutenu la question écrite alertant le gouvernement sur la prolifération des chaudières et l'absence de réglementation claire pour leur installation sur la chaussée (voir Chapitre I-C-3-b), posée par plusieurs députés : Dino Cinieri (Les Républicains, question n°9469), Nicolas Dupont-Aignan (non inscrit, question n° 9769), Emmanuelle Ménard (non inscrite, question n°9471). Une sénatrice a fait la même demande (Françoise Dumont, Les Républicains, question n°07521). Par ailleurs, la LDC a été consultée lors de plusieurs réunions de travail avec le département de l'Ariège, dédiées à l'aménagement et la gestion des itinéraires routiers, dans le cadre d'Activ'Route (voir Chapitre I-C-3-c).
- Répression routière : en avril 2023, nous avons soutenu la question écrite n°06298 au gouvernement, posée par le sénateur Philippe Bonnecarrère (Union centriste), demandant à connaître le nombre de radars détruits ou endommagés ainsi que le coût de leur remplacement ou réparation, dans un souci légitime de transparence. À l'automne 2023, nous avons par ailleurs écrit à la Première ministre d'alors, Élisabeth Borne, afin de lui demander d'orienter le budget du Projet de finances vers la répression des comportements dangereux plutôt que l'entretien des radars. Le fameux « 49-3 », aussitôt dégainé, a cependant mis fin à nos démarches.
- Sensibilisation aux actions de l'association : tout au long de l'année, nous avons échangé avec de nombreux députés, afin de leur présenter nos combats et les inviter à prendre position sur ceux qu'ils jugent les plus en adéquation avec leur positionnement.

LA LDC MAINTIENT SA POLITIQUE DE 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 2023

Télévision, radio, presse écrite et web, la Ligue de Défense des Conducteurs est aujourd'hui quasi quotidiennement sollicitée par les médias pour porter la voix de ses sympathisants. Logique : l'automobile et les mobilités demeurent des thèmes extrêmement populaires et prisés du grand public. Devant une caméra, un micro ou un bloc-notes, nous profitons de toutes les occasions qui se présentent pour défendre les intérêts des automobilistes, des motards et de tous les Français dépendant de leurs véhicules personnels pour leurs déplacements. Par ailleurs, à de nombreuses occasions, ce sont les actions de l'association elles-mêmes qui font l'actualité : c'est en effet de nos bureaux qu'est sortie l'information maintes fois reprise concernant la date à partir de laquelle les PV pour les dépassements de vitesse inférieurs à 5 km/h ne feraient plus l'objet d'un retrait de point. C'est également notre équipe qui a alerté les médias sur les multiples risques d'arnaques liées à la dématérialisation des contraventions (voir Chapitre I-B-2), de même que nous prenons régulièrement l'initiative de revenir sur le retour à 90 km/h sur de nombreuses routes du réseau secondaire. En sensibilisant les médias au manque de transparence des informations délivrées aux acheteurs de véhicules électriques, notamment au travers d'une conférence de presse en octobre 2023 (voir chapitre I-B-3-c), nous avons également rempli notre rôle de lanceurs d'alerte. Sur un seul thème, nous avons parfois compté des dizaines de citations dans la presse.

C'est pour accroître encore davantage notre visibilité dans les médias que nous avons créé les Trophées TROP C'EST TROP (voir chapitre I-B-4). La remise des « diplômes » pour les pires mesures de l'automobile de l'année a notamment eu lieu lors de la soirée de fin d'année de l'Association des médias auto et moto. Nombre de journalistes qui en sont membres avaient réservé un chaleureux accueil dans leurs colonnes à cette première édition de nos Trophées, en leur consacrant des articles. Grâce à eux, nous avons atteint un record de participation avec 11 000 votants, parmi lesquels nombre de sympathisants de la LDC bien sûr, mais aussi des milliers de lecteurs de ces titres de presse.



ANNEXE

Liste des articles publiés sur le site internet de la Ligue de Défense des Conducteurs en 2023.

Tous sont consultables en ligne, en tapant les mots-clés des titres.

DATE	ARTICLE	RUBRIQUE
02/01/2023	30 km/h à Paris : la mesure validée en justice	FICHES PRATIQUES
04/01/2023	Sortie de route pour la Suda SA01	SÉCURITÉ ROUTIÈRE
09/01/2023	ZFE : près de 610 000 véhicules interdits de circuler et des millions de Français oubliés	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
27/01/2023	Dématérialisation des PV : gare aux PV majorés et aux arnaques !	RÉPRESSION ET RADARS
06/02/2023	Répression tous azimuts : votre exaspération atteint des sommets	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
21/02/2023	Suppression des 12 points en cas de conduite sous stupéfiants : un summum de démagogie	RÉPRESSION ET RADARS
24/02/2023	Retour du 90 km/h sur le réseau secondaire : «En Ardèche, ce n'est pas Paris qui décide»	VITESSE INFOS ET INTOX
06/03/2023	Dématérialisation des PV : comme nous l'avions prévu, les arnaques aux faux «PV en ligne» démarrent au quart de tour	RÉPRESSION ET RADARS
10/03/2023	Tour de France de la LDC : un an après, notre grand témoin Emmanuel toujours aussi désespéré	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
13/03/2023	Fin ou pas des voitures thermiques en 2035 : l'Europe joue avec nos nerfs	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
17/03/2023	Entretien d'un radar, ça coûte toujours trop cher !	RÉPRESSION ET RADARS
20/03/2023	Tour de France de la LDC : un an après, notre grand témoin Véronique toujours aussi inquiète pour l'impact social des ZFE	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
20/03/2023	Faut-il accepter la lettre recommandée en cas de suspension préfectorale du permis ?	FICHES PRATIQUES
24/03/2023	Tour de France de la LDC : un an après, notre grand témoin Olivier se désespère de voir la voiture toujours utilisée comme bouc émissaire	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
24/03/2023	2022 : une nouvelle année de combats pour la Ligue de Défense des Conducteurs	AUTRES SUJETS
03/04/2023	Ligue de Défense des Conducteurs / Déléguee interministérielle à la Sécurité routière : rencontre entre deux visions de la Sécurité routière	SÉCURITÉ ROUTIÈRE
07/04/2023	Tour de France de la LDC : un an après, notre grand témoin Hervé toujours aussi remonté contre le 80 km/h	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
07/04/2023	Zones à faibles émissions : un Français sur deux reste dans l'ignorance	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
11/04/2023	Comportements pousse-au-crime, véhicules dangereux : la sécurité routière a tout à perdre avec les voitures-radars privatisées	RÉPRESSION ET RADARS
19/04/2023	Abandon du retrait de point pour les dépassements de vitesse inférieurs à 5 km/h : c'est pour le 1 ^{er} janvier 2024	RÉPRESSION ET RADARS
24/04/2023	Prothèses auditives, lunettes... : attention à bien respecter les mentions restrictives figurant sur votre permis de conduire !	FICHES PRATIQUES
05/05/2023	Retour à 90 km/h sur 100 % des routes : les arguments des présidents des sept départements pionniers	VITESSE INFOS ET INTOX
12/05/2023	Des recettes de radars en hausse mais qui sont toujours aussi peu affectées à la sécurité routière	RÉPRESSION ET RADARS
24/05/2023	Peut-on conduire avec un écran dans le champ de vision ?	FICHES PRATIQUES
01/06/2023	Données tronquées ou passées sous silence : les constructeurs automobiles et réseaux de recharge doivent mieux informer les consommateurs sur les voitures électriques	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
09/06/2023	Chaucidou : stupeur et frayeur en vue pour les usagers de la route	INFRASTRUCTURES
13/06/2023	Non-assurance : un fléau qui touche surtout les jeunes	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
15/06/2023	« Mon épouse et moi avons failli perdre la vie ! »	RÉPRESSION ET RADARS
19/06/2023	ZFE : la Ligue de Défense des Conducteurs et le Sénat s'accordent pour un report à 2030	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
20/06/2023	Transparence de l'information et voitures électriques : la LDC à l'origine d'un projet de loi	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
22/06/2023	Comment résilier son assurance auto en 3 clics	FICHES PRATIQUES
23/06/2023	ZFE : les PV se profilent	RÉPRESSION ET RADARS
12/07/2023	Zones à faibles émissions : le gouvernement retourne sa veste, au soulagement de (presque) tous	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
21/07/2023	La LDC sur tous les fronts : découvrez notre rapport annuel 2022	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
17/08/2023	Retrait du 80 : 50 départements ont renoué avec le 90 km/h	VITESSE INFOS ET INTOX
22/09/2023	Enterrement de la ZFE de Bordeaux : un cocktail de mauvaise foi, d'hypocrisie et de soulagement	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
28/09/2023	Malus CO ₂ : jusqu'à 60 000 euros de taxes en 2024	FISCALITÉ AUTOMOBILE
03/10/2023	«La bagnole, je l'adore»	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
04/10/2023	Voitures électriques : enfin une proposition de loi pour mieux informer les acheteurs	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
09/10/2023	ZFE de Rouen : la Ligue de Défense des Conducteurs et la FFMC76 unies contre sa mise en place	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
10/10/2023	Ralentisseurs illégaux : la bataille juridique continue	INFRASTRUCTURES
17/10/2023	Gros plan sur vos témoignages	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
18/10/2023	Les voitures-radars privatisées doivent disparaître de nos routes	RÉPRESSION ET RADARS
25/10/2023	Ralentisseurs illégaux : le Conseil d'État fait un premier pas vers les conducteurs	INFRASTRUCTURES
03/11/2023	Arnaques aux faux PV : nos conseils pour les repérer	RÉPRESSION ET RADARS
24/11/2023	PV dématérialisés : la Ligue de Défense des Conducteurs alerte le Défenseur des droits	RÉPRESSION ET RADARS
01/12/2023	Permis de conduire à vie : un ascenseur émotionnel pour les seniors	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
01/12/2023	Élisez vos Trophées TROP C'EST TROP !	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
08/12/2023	Suspension automatique du permis de conduire tous les 15 ans : la France approuve, contrairement aux promesses du ministre des Transports	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
08/12/2023	Abandon du retrait de point pour les dépassements de vitesse de moins de 5 km/h : on a gagné !	RÉPRESSION ET RADARS
20/12/2023	Trophées TROP C'EST TROP : les résultats !	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR



MERCI À VOUS, 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 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 !

« Merci à vous tous, ne nous lâchez pas, nous restons actifs avec vous »

*« Nous vous remercions pour votre investissement
dans la protection des conducteurs devenus des loups à abattre »*

FORCE ET PERSÉVÉRANCE DANS VOS ACTIONS

**« Merci pour votre travail, reconnu et juste ! Nos libertés sont de plus en plus menacées
et mises à mal ! Je vous remercie de ces luttes auxquelles j'adhère »**

*« Merci infiniment pour vos actions pour la défense des conducteurs !
Je suis avec beaucoup d'intérêt tous vos messages et veille à les partager
le plus possible autour de moi »*

**« Je vous félicite pour votre action continue
en faveur des conducteurs »**

« MERCI D'EXISTER »

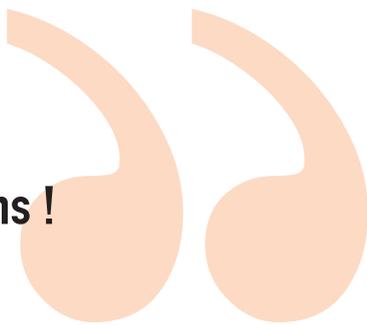
*« Je remercie la LDC pour son engagement pour poursuivre le combat. Pour ma part, je suis très reconnaissante
pour la compétence et l'énergie déployées dans cette bataille »*

« MERCI DE COMBATTRE POUR NOUS ! »

**« Je soutiens votre mouvement et crois que l'on gagnera
encore des combats. Des résultats ont déjà été obtenus ! »**

*« Je tiens à vous féliciter pour les résultats que vous
obtenez pour défendre l'intérêt des automobilistes
et vous encourage à persévérer dans ce sens ! »*

Bravo pour tout ce que votre équipe fait, dans le bon sens !





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

Téléphone : 01 43 95 40 20

Adresse : 23 avenue Jean Moulin - 75014 Paris



Retrouvez-nous aussi sur les réseaux sociaux
Facebook - X (ex-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.