



STOP à la répression absurde
OUI à une conduite responsable

RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITÉ

2018



**LIGUE DE DÉFENSE
DES CONDUCTEURS**
23, avenue Jean-Moulin
75014 Paris
www.liguedesconducteurs.org

RAPPORT D'ACTIVITÉ DE LA LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS 2018

LA LUTTE CONTRE LES EXCÈS DE LA RÉPRESSION ROUTIÈRE ET CONTRE LES MESURES QUI PÉNALISENT LES CONDUCTEURS, AU CŒUR DE NOTRE COMBAT

Tout au long de l'année 2018, la Ligue de Défense des Conducteurs a multiplié les actions contre les attaques répétées à l'encontre des automobilistes, et utilisé ses moyens humains et financiers pour lutter contre les baisses des limitations de vitesse et contre l'accroissement de la répression qui pèse sur les conducteurs.

NOTRE COMBAT	5
L'ANNÉE 2018 DE LA LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS EN QUELQUES CHIFFRES	6
LES TEMPS FORTS DE L'ASSOCIATION	8
I. DÉTERMINATION SANS RELÂCHE DANS LA LUTTE CONTRE LE 80 KM/H	8
A. 29 MANIFESTATIONS CONTRE LE 80 KM/H	8
B. DES AVIS DE PROTESTATION AU PREMIER MINISTRE ET DES CARTONS ROUGES AUX DÉPUTÉS	9
C. NOS ÉQUIPES SONT REÇUES AU SÉNAT POUR PORTER LE MESSAGE DES CONDUCTEURS	9
D. RECOURS CONTRE LE DÉCRET DU 80 KM/H	10
E. LA RÉSISTANCE S'ORGANISE AUSSI SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX	10
F. LETTRE OUVERTE AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE POUR EXPRIMER NOTRE COLÈRE !	10
II. UNE MOBILISATION PERMANENTE CONTRE LES POLITIQUES PUBLIQUES QUI VONT À L'ENCONTRE DES INTÉRÊTS DES CONDUCTEURS	12
A. PV POUR NON DÉSIGNATION DES CONDUCTEURS : UNE VICTOIRE !	12
B. LE DÉSINVESTISSEMENT DE L'ÉTAT POUR L'ENTRETIEN DES ROUTES : ACTIV'ROUTE	13
C. RIPOSTE CONTRE L'INTERDICTION DES SIGNALEMENTS : RESTONS SUR NOS GARDES !	14
D. RETOUR SUR LA CAMPAGNE POUR L'ASSOUPLISSEMENT DU BARÈME POUR LES EXCÈS DE VITESSE	15
III. DE NOMBREUSES PUBLICATIONS D'ARTICLES ET D'ENQUÊTES POUR LUTTER CONTRE LA DÉSINFORMATION	17
A. 35 ARTICLES	17
B. ÉTUDE	22
C. FICHES PRATIQUES ET VOS DROITS	23
IV. NOS MOYENS D'ACTION	24
A. UN BUDGET ISSU DE NOS MEMBRES ET DÉDIÉ AU COMBAT	24
B. L'ASSOCIATION ACCUEILLE UN NOUVEAU CHARGÉ D'ÉTUDES	25
C. COMMENT LA LIGUE DIFFUSE-T-ELLE SES INFORMATIONS ?	26
V. UNE PRÉSENCE RENFORCÉE SUR INTERNET, LES RÉSEAUX SOCIAUX ET LES MÉDIAS	27
A. UNE PRÉSENCE RENFORCÉE SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX	27
B. UNE LARGE COUVERTURE MÉDIATIQUE POUR RELAYER NOS ACTIONS	28

Depuis trois décennies, les gouvernements successifs ont fait de la sécurité routière une priorité. À raison, puisque la France détenait le triste record de mortalité sur les routes.

Campagnes de sensibilisation, répression ciblée, lutte contre l'alcoolisme au volant, sécurité améliorée dans les véhicules, modernisation du réseau routier, ont permis, année après année, de réduire le nombre d'accidents et de faire passer le nombre de tués sur les routes de 14 000 en 1973 à 5 000 en 2003.

Le problème se posait alors en des termes sains : comment épargner un maximum de vies pour un coût acceptable pour la collectivité.

CES VALEURS SE SONT TOTALEMENT INVERSÉES DEPUIS QUELQUES ANNÉES...

On assiste maintenant à :

- ▶ 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 automobilistes, 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 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.

LA LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS 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 informant le plus grand nombre. Tant que les Français seront victimes de la désinformation sur les moyens et les résultats réels de la répression routière, il sera difficile de mettre un terme à ses excès.
- ▶ En organisant des campagnes de mobilisation auprès des élus et du gouvernement pour faire évoluer les politiques et les moyens mis en œuvre pour garantir notre sécurité sur les routes.

L'ANNÉE 2018 DE LA LIGUE DE DÉFENSE DES

Une équipe au service des libertés des conducteurs...

1 612 101

SYMPATHISANTS
QUI RELAIENT CHAQUE JOUR
NOTRE INFORMATION

5

COLLABORATEURS
PERMANENTS AU SIÈGE
DE L'ASSOCIATION

2 472

ABONNÉS
SUR TWITTER

45 651

MEMBRES
ACTIFS

56 893

ABONNÉS SUR
FACEBOOK

2 026 896

NOMBRE DE VISITEURS
SUR LE SITE WEB

35

ARTICLES PUBLIÉS
SUR NOTRE SITE WEB

10

COMMUNIQUÉS
DE PRESSE

120

REPRISES PRESSE

29

MANIFESTATIONS

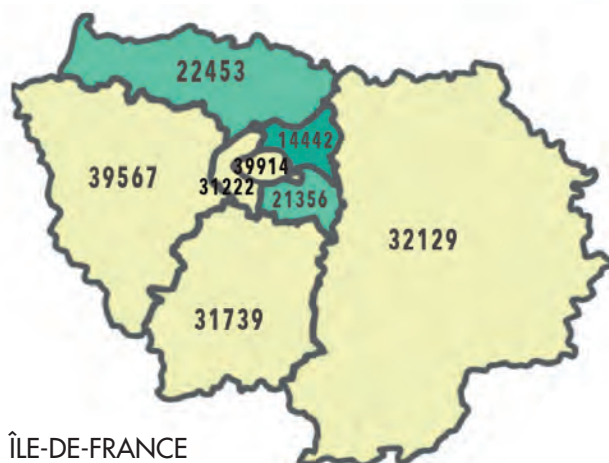
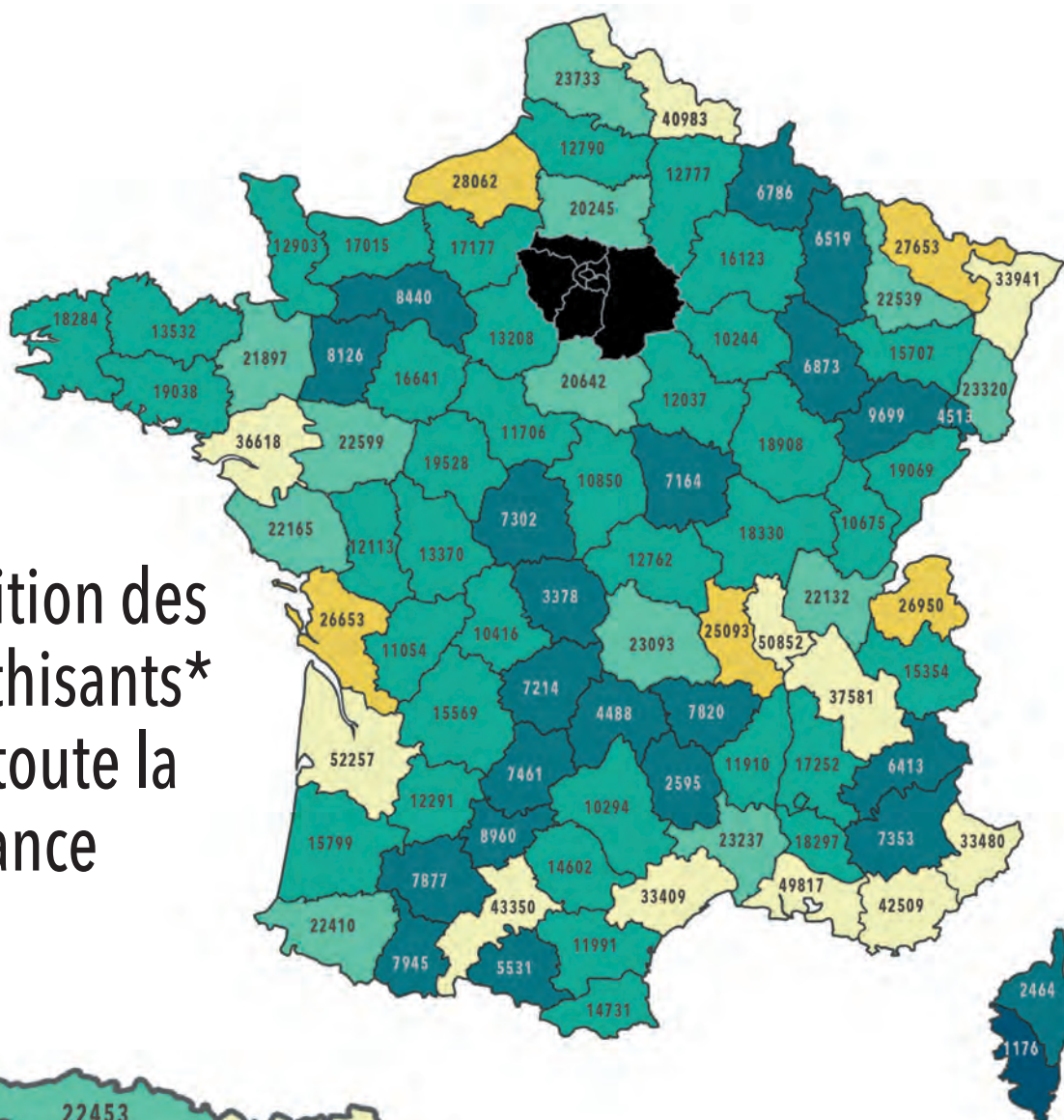
1

ÉTUDE

Une expertise reconnue

CONDUCTEURS EN QUELQUES CHIFFRES :

Répartition des sympathisants* dans toute la France



Sympathisants par département



*Personnes ayant communiqué à la LDC son département de résidence

LES TEMPS FORTS DE L'ASSOCIATION

I - DÉTERMINATION SANS RELÂCHE DANS LA LUTTE CONTRE LE 80 KM/H SUR LES ROUTES

Manifestations, résistance sur les réseaux sociaux, interpellation du Premier ministre puis des députés... Face à la volonté du gouvernement d'abaisser la limitation de vitesse à 80 km/h, la Ligue de Défense des Conducteurs se mobilise et multiplie les actions contre cette mesure injuste et contre-productive, et la résistance s'organise sur tous les terrains, partout en France !

A. 29 MANIFESTATIONS CONTRE LE 80 KM/H

Depuis l'annonce du Premier ministre, le 9 janvier 2018 qui a décidé sans concertation de l'application de cette mesure, en ignorant l'avis des conducteurs, des parlementaires et même des scientifiques, la Ligue de Défense des Conducteurs mobilise de nombreux automobilistes dans toute la France. Associée aux antennes départementales de la FFMC (Fédération française des motards en colère), votre association rassemble chaque semaine de nombreux automobilistes qui se joignent aux autres usagers de la route pour manifester notre colère et dire au gouvernement que nous ne voulons pas du 80 km/h sur route !



La ligue de Défense des Conducteurs est descendue dans la rue ! Plus de 29 manifestations durant 6 mois !



Dans les manifestations comme au quotidien, de nombreux supports permettent aux conducteurs de montrer leur résistance à cette mesure absurde. Motards et conducteurs se mobilisent ainsi ensemble dans des rassemblements hebdomadaires en affichant leurs ballons. Par ailleurs, 90 000 vignettes ont été envoyées et sont apposées sur les pare-brises des conducteurs.

Les journalistes décrivent ainsi des défilés communs d'automobilistes et de motards : « *Toutes ces manifestations réunissent à chaque fois automobi-*

LE FIGARO

listes et deux-roues motorisés » (Le Figaro, Angélique Négroni, 30/01/2018). De même, « ce sont déjà 120 manifestations qui ont été organisées un peu partout par les motards en colère avec – c'est quasi inédit – le renfort d'un nombre croissant d'automobilistes ! » (Auto Plus, Pascal Penneç, 16/03/2018).



B. DES AVIS DE PROTESTATION AU PREMIER MINISTRE ET DES CARTONS ROUGES AUX DÉPUTÉS

Votre association utilise tous les moyens et tous les canaux pour faire comprendre au gouvernement l'hostilité générale des conducteurs.

Pour faire remonter l'opposition farouche des usagers de la route au Premier ministre, face à cette mesure symptomatique d'une politique inutilement répressive, 281 000 avis de protestation ont été envoyés à Matignon.

Les députés sont également fortement sollicités par les membres de la Ligue de Défense des Conducteurs. Nos « cartons rouges » sont ainsi envoyés directement par des électeurs de leur circonscription à chaque député. Les députés de la majorité en recevant des milliers de cartons rouges, vont faire remonter la colère des conducteurs et se faire l'écho de cette exaspération auprès du gouvernement. De leur côté, les députés de l'opposition, en recevant également des cartons rouges, pourront, d'une part, relayer l'hostilité générale des usagers de la route contre cette mesure, et d'autre part, demander de nouveau l'ouverture d'une Commission d'enquête parlementaire sur l'échec patent de la politique de sécurité routière, qui se solde aujourd'hui par cette punition absurde du 80 km/h.

C. NOS ÉQUIPES SONT REÇUES AU SÉNAT POUR PORTER LE MESSAGE DES CONDUCTEURS

Fort de toute cette agitation, un groupe de travail sur la sécurité routière a été créé au Sénat. Le 6 mars 2018, ce groupe a auditionné la Ligue de Défense des Conducteurs. L'association a ainsi apporté son expertise, ainsi que celle de son réseau de spécialistes, auprès des sénateurs dans le cadre de leur mission d'information.

Reçue à Matignon, votre association a pu porter la voix des conducteurs contre la baisse de la limitation de vitesse à 80 km/h sur le réseau secondaire. Outre la remise en cause de la formule de Nilsson, qui n'a aucun fondement scientifique, et sur laquelle s'appuient pourtant les autorités, la Ligue de Défense des Conducteurs a également évoqué la stratégie grossière de l'État pour mener à bien la baisse de la vitesse réglementaire sur les routes départementales et nationales. En effet, malgré l'annonce d'une expérimentation « *transparente, honnête et rigoureuse* » promise par Bernard Cazeneuve, ministre de l'Intérieur en mai 2015, d'importants travaux d'amélioration de la voirie ont été réalisés sur les tronçons concernés par l'expérimentation. En outre, face au refus d'informer les Français sur les résultats de l'expérimentation, le gouvernement se justifie en expliquant que : « *deux ans sur un tronçon aussi court, ce n'est pas suffisant pour faire une bonne étude d'accidentalité.* ». Les autorités annoncent même que l'expérimentation ne visait pas à mesurer

l'impact du 80 km/h sur les accidents mais simplement à vérifier qu'en abaissant la vitesse... la vitesse diminue. La Ligue de Défense des Conducteurs a donc rappelé que l'expérimentation soi-disant scientifique, qui était censée démontrer les bienfaits d'un abaissement de la limitation de vitesse à 80 km/h sur l'accidentalité a été totalement faussée !

D. RECOURS CONTRE LE DÉCRET PORTANT SUR LE 80 KM/H :

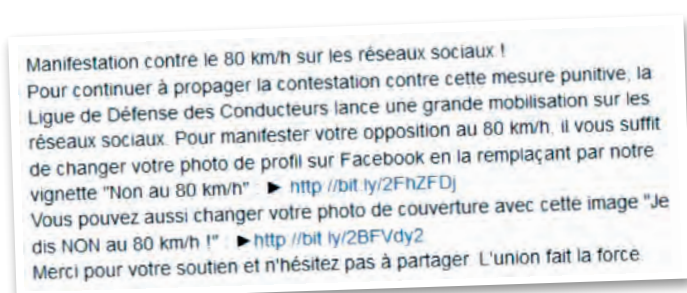
Malgré l'opposition des plus de 2,1 millions de Français qui ont dit « NON » à la baisse des limitations de vitesse en signant notre pétition en ligne, le gouvernement s'est entêté à nous imposer coûte que coûte cette mesure d'abaissement de la vitesse sur le réseau secondaire. C'est pourquoi la Ligue de Défense des Conducteurs avec le soutien de ses sympathisants a bâti un dossier solide pour attaquer le décret promulguant l'abaissement de la vitesse à 80 km/h avec l'appui d'avocats spécialisés en droit routier et droit administratif.

Un recours pour excès de pouvoir devant le Conseil d'État a été introduit dès la publication du décret portant l'abaissement de la limitation de la vitesse. Notre association poursuit son combat judiciaire pour en finir avec cette mesure absurde.

E. LA RÉSISTANCE AUSSI SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

Avec une campagne d'information et de mobilisation lancée sur les réseaux sociaux et baptisée **#1jour1nonau80kmh**, votre association a recensé et relayé, jour après jour, près de **150 initiatives de résistance** à cette mesure qui se multiplie partout en France. Ces actions illustrent le refus des Français de laisser passer cette mesure injuste, punitive et stupide !

Pour retrouver tous les posts cliquez ici : <https://www.liguedesconducteurs.org/repression/1jour1nonau80kmh-grande-campagne-dinformation-et-de-mobilisation>



Au travers de nombreuses actions, et grâce à votre soutien indispensable, votre association continue de porter la mobilisation au quotidien pour faire comprendre au gouvernement que cette mesure est contre-productive, néfaste et injuste et qu'il doit faire machine arrière !

F. LETTRE OUVERTE AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE POUR EXPRIMER NOTRE COLÈRE !

Tous les moyens d'action sont utilisés pour faire plier le Gouvernement. C'est pourquoi la Ligue de Défense des Conducteurs a décidé d'interpeller directement le Président Emmanuel Macron en publiant une lettre ouverte qui a largement été médiatisée pour demander à stopper cette mesure :

*Baisse de la limitation de vitesse à 80 km/heure : ne ralentissez pas les citoyens
en reniant les principes que vous avez vous-même édictés pour dynamiser le pays.*

« Monsieur le Président,

Le 5 septembre dernier, dans votre discours aux préfets, vous avez constaté en évoquant la sécurité routière « *nos chiffres ne sont pas bons* » et demandé « *qu'un nouveau plan puisse être adopté à l'automne.* »

La principale mesure de ce plan risque fort d'être un abaissement généralisé de la limitation de vitesse à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles, soit sur la quasi-totalité du réseau secondaire.

Cette mesure n'est pas seulement impopulaire, comme le prouvent les 2 millions de signatures qu'a recueillies notre pétition "Non à la baisse des limitations de vitesse".

Elle est également en totale contradiction avec les principes que vous avez vous-même édictés en introduction de ce même discours pour « *transformer en profondeur le pays autour de deux fils conducteurs qui en assurent la cohérence* » :

« D'une part libérer et protéger, cela vaut pour l'économie, la sécurité publique (...). En sur-administrant, (...) nous avons étouffé l'économie et la société en faisant croire que l'État était omnipotent, qu'il pouvait répondre à tout en déresponsabilisant progressivement, en sur-réglémentant bien souvent. (...)

Le deuxième fil directeur c'est investir et faire confiance, nous dépensons trop par volonté de tout faire mais nous n'investissons pas assez.

Libérer et protéger, investir et faire confiance sont ces deux fils directeurs. »

Procéder à cet abaissement généralisé de la vitesse à 80 km/h, c'est priver les Français de la liberté de rouler à une vitesse adaptée, sans pour autant les protéger puisqu'il n'y a pas de lien scientifique établi entre vitesse et accidents.

C'est continuer à les déresponsabiliser comme le fait la politique de répression par les radars depuis quinze ans, en leur faisant croire qu'obéir mécaniquement à une règle administrative (un panneau de limitation de vitesse) est gage de sécurité, alors que l'élément essentiel de la sécurité est une conduite responsable, faite de vigilance et d'anticipation.

Limiter uniformément la vitesse à 80 km/h sur toutes les routes, c'est le contraire même de « faire confiance » aux citoyens et à leur capacité à adapter leur conduite et leur vitesse aux circonstances. C'est ralentir et infliger une punition collective à des millions de conducteurs qui n'ont jamais eu le moindre accident.

Cette punition est d'autant plus insupportable qu'elle fait suite à un manque d'investissement public dans l'entretien et l'amélioration des routes. Avec plusieurs années de baisses de budget, les pouvoirs publics s'exonèrent de leur principale responsabilité en matière de sécurité : l'entretien et l'amélioration du réseau routier. Or il s'agit bien là, non pas de dépense vaine, mais d'investissement dans la sécurité et dans la fluidité des trajets qui sont aux sources du dynamisme économique et du lien social et familial.

Monsieur le Président, nous vous demandons de ne pas avaliser la baisse de la limitation de vitesse à 80 km/h, contraire aux principes que vous souhaitez pour transformer et dynamiser le pays.

Enfin, si certains conseillers prétendent que baisser la vitesse est la seule solution pour réduire accidents et mortalité routière, c'est faux.

Nous en voulons pour preuve l'expérimentation durant deux ans de cet abaissement à 80 km/h qui s'est soldée par un fiasco.

Un fiasco parce que, pour améliorer la sécurité des usagers des tronçons où le 80 km/h était expérimenté, les pouvoirs publics ont réalisé des travaux de rénovation et d'aménagement de ces tronçons.

Ce faisant, ils ont fait la démonstration tout à la fois du manque d'efficacité à attendre de cette baisse de vitesse et de l'urgence qu'il y a à entretenir, réparer et améliorer les endroits dangereux propices aux accidents.

A la place du 80 km/heure, mesure de régression et de punition qui se doublera d'une explosion de PV-vitesse, la Ligue de Défense des Conducteurs demande de revenir à une politique humaine, faite en accord avec les principaux intéressés, à partir de règles respectables, et qui ont permis de baisser la mortalité routière depuis les années 70 (outre les améliorations spectaculaires des véhicules) :

- campagnes d'information et de prévention ;

- présence des forces de l'ordre pour interpeller et sanctionner les conducteurs au comportement dangereux ;

- enfin et surtout, amélioration constante du réseau routier. Cela pourrait même être fait à moindre coût pour les finances publiques, en réaffectant les budgets alloués aux radars. Plutôt que de multiplier un peu partout les obstacles à la circulation, les feux à récompense, chicanes, rétrécissements et innombrables dos d'âne, qui coûtent un argent fou, il vaudrait mieux aménager les intersections dangereuses, rénover la signalisation au sol et réparer les nids de poule.

Ce sont deux millions de conducteurs responsables, soucieux de leur sécurité et de celle des autres, qui vous demandent de renoncer à l'abaissement de la vitesse à 80 km/h pour le remplacer par des mesures conformes à l'esprit des réformes que vous souhaitez mener : libérer et protéger, investir et faire confiance. »

II - UNE MOBILISATION PERMANENTE CONTRE LES POLITIQUES PUBLIQUES MENÉES CONTRE LES CONDUCTEURS

A. NON DÉSIGNATION DES CONDUCTEURS : UNE VICTOIRE !

Souvenez-vous, le premier janvier 2017, sont apparus les PV pour non-désignation de conducteur (article L 121-6 du Code de la route). Ils obligent l'employeur qui ne dispose pas de salarié mais qui, lors de son activité professionnelle, a commis une infraction routière, à se désigner comme conducteur. Sinon, au lieu d'un seul PV, il reçoit un second PV, beaucoup plus cher que le premier.

Très rapidement, La Ligue de Défense des Conducteurs se saisit du sujet !

Face à de si nombreux cas, souvent ubuesques, la Ligue de Défense des Conducteurs s'est mobilisée : publication d'articles, fiche pratique ; analyses d'avocats en droit routier ; e-mailing, communiqué de presse et mode d'emploi pour saisir le Défenseur des droits.

Les PV et formulaires ont été modifiés pour aider les conducteurs !

En effet, le 03/10/2017, le député de Côte-d'Or Rémi Delatte a posé une question écrite au ministère de l'Intérieur à ce sujet (question n° 1716). Le 19/06/2018, une réponse du ministère est publiée, qui indique notamment : « Afin de faciliter les démarches des représentants légaux, l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) a procédé à l'adaptation des documents qu'elle leur envoie dans le cadre du contrôle automatisé. En outre, ces documents tiennent compte des recommandations du Défenseur des droits en date du 15 novembre 2017. Par ailleurs, l'ANTAI a développé un nouveau site web sur lequel les représentants légaux disposent d'un espace dédié (<https://www.antai.gouv.fr/gestionnaire-flotte>). Ils y trouveront les différents outils de désignation intégralement dématérialisés mis à leur disposition en fonction de la taille de la flotte qu'ils gèrent. Pour les petites flottes (moins de 10 véhicules), le site web de l'ANTAI oriente les représentants légaux vers un parcours de désignation individuelle en 6 étapes. Ce parcours est adapté aux représentants légaux d'entreprise unipersonnelle qui ont à se désigner en tant que personne physique. Le centre d'appels de l'ANTAI, au sein duquel existe une file dédiée à l'orientation des représentants légaux dans leurs démarches, est également à la disposition des usagers. Cette file est accessible au 0811 871 871. »

La Ligue de Défense des Conducteurs se réjouit de cette victoire à laquelle elle a largement contribué en mobilisant les conducteurs et en mettant ce sujet sous les projecteurs.

Dans cette même logique, La Ligue de Défense des Conducteurs a soutenu la démarche du député Patrick Hetzel qui a présenté, le 18 janvier 2018, **deux amendements à l'Assemblée nationale** au sujet des PV pour non désignation de conducteur (amendements numéros 150 et 151, relatifs au projet de loi « pour un Etat au service d'une société de confiance »). L'objectif est notamment de faire intégrer, sur ce point, la notion de droit à l'erreur dans le Code de la route. L'enjeu est de tenir compte de la situation du conducteur travaillant seul qui a payé de bonne foi un premier PV et qui a la surprise de recevoir ensuite un second PV beaucoup plus onéreux du seul fait de ne pas s'être auto-dénoncé comme conducteur lors du premier PV.

B. LE DÉSINVESTISSEMENT DE L'ÉTAT POUR L'ENTRETIEN DES ROUTES

Un audit publié par le ministère des Transports lui-même signale le délabrement de 17 % des routes gérées par l'État : ce dernier n'a pas suffisamment investi dans l'entretien de ses routes, ce qui met en péril la sécurité des usagers. Grâce à son site Internet et son application « Activ'Route », la Ligue de Défense des Conducteurs met les autorités face à leurs responsabilités et leur enjoint de rénover le réseau routier : avec cette communauté, les conducteurs signalent les emplacements dangereux qu'ils constatent sur leur route, et l'association transmet ces signalements aux autorités en charge de l'entretien des routes, afin qu'ils soient aménagés.



Les routes gérées par l'État, ne représentent qu'1,2 % du réseau mais sont les plus empruntées (18,5 % du trafic). Or chaque conducteur empruntant régulièrement son véhicule a déjà pu faire l'expérience du piteux état de ce réseau mais c'est maintenant un audit commandé par le Ministre des Transports lui-même qui vient de jeter un pavé dans la mare : 17 % des chaussées du Réseau routier national non concédé

sont « gravement endommagées », auxquelles s'ajoutent 36 % de « chaussées moyennement endommagées »¹. Donc plus de la moitié (53 %) de ces routes manquent d'entretien ! En outre, un tiers des 12 000 ponts nécessitent des réparations, sans parler du mauvais état de nombreux panneaux de direction.

Les causes de cette situation inquiétante sont connues : alors que le gouvernement investit sans cesse dans de nouveaux radars, recrute à grands frais des chauffeurs privés pour conduire les voitures-radars partout en France, et que la répression routière lui rapporte pas moins d'1,8 milliard d'euros par an, les travaux routiers servent souvent de variable d'ajustement budgétaire. L'audit cité plus haut évalue ainsi, sur les dix dernières années, l'investissement annuel moyen de l'État dans l'entretien de son réseau routier à 666 millions d'euros, ce qui ne permet pas d'assurer la pérennité de ces équipements ; d'où des situations difficilement rattrapables. Ceci affecte la sécurité au point qu'il faille fermer à la circulation certains ponts et routes : le 15 mai 2018, l'affaissement du viaduc de Gennevilliers a ainsi entraîné la fermeture de l'autoroute A15.



Or à ce défi matériel, les politiques de sécurité routière répondent souvent par l'abaissement de la vitesse réglementaire, comme en témoigne la récente généralisation du 80 km/h ; comme si l'État, tout à son rôle de sanction des infractions routières, était nettement moins rigoureux dans l'exercice de ses propres responsabilités, notamment le maintien en

1. Bureaux d'études Nibux et IMDM, Réseau routier national non concédé : résultats d'audits, Dicom, Citizen Press, Ministère de la transition écologique et solidaire, juin 2018.

bon état des routes qui relèvent de lui. À rebours des solutions faciles, la Ligue de Défense des Conducteurs plaide pour la réhabilitation des trois piliers de la sécurité sur les routes : le conducteur, qui doit être davantage formé et responsabilisé ; le véhicule dont il faut encourager l'amélioration technique ; et, avant toute chose, les infrastructures (routes, signalisation...) qui nécessitent un entretien et un investissement régulier et soutenu.

Pour conforter ce troisième pilier, la Ligue de Défense des Conducteurs a donc lancé en 2013 le site internet communautaire « Activ'Route », également disponible sous la forme d'une application pour téléphone portable (Android et Apple).

Activ'Route permet à tout conducteur de faire gratuitement et facilement le signalement d'un endroit dangereux sur la route, en y joignant une photo du lieu. Si ce signalement est pertinent, l'association se charge ensuite de le transmettre aux autorités responsables de la route en question. Celles-ci peuvent alors engager les réparations ou aménagements nécessaires. La Ligue de Défense des Conducteurs et l'ensemble des "activ'routeurs" favorisent ainsi l'amélioration des équipements de circulation, pour concourir à la sécurité de tous sur la route. Concrètement, les 2 583 activ'routeurs ont été à l'origine de 6 816 signalements dont 427 sont déjà résolus. Ce sont donc 427 endroits où le risque d'accident est désormais moindre. En cinq ans d'existence, c'est un résultat appréciable pour Activ'Route ! L'ergonomie de ce site a d'ailleurs été récemment améliorée pour faciliter la démarche des utilisateurs. Quant aux autres signalements, l'association ne les laisse pas dormir dans un tiroir : par des relances successives, la Ligue de Défense des Conducteurs maintient ces dossiers sous les projecteurs, de façon à ce qu'une solution y soit apportée.

Alors, vous aussi, devenez un activ'routeur ! Rendez-vous sur le site internet Activ'Route et regardez, sur la carte de France qui y figure, quels sont, dans votre département, les signalements d'endroits dangereux sur la route. Puis, si vous le souhaitez, créez un compte sur www.activroute.org afin de signaler vous-même les chaussées à réparer ou les lieux à aménager. Vous participerez ainsi directement, avec la Ligue de Défense des Conducteurs, à l'amélioration du réseau routier, en incitant les autorités à entretenir leurs routes et en préservant la capacité de tous à circuler librement sur des routes en bon état !

Déjà 427 signalements résolus sur l'ensemble du territoire français et plus de 2 583 Activ'Routeurs sillonnent les routes pour signaler les dangers du réseau routier !

C. RIPOSTE CONTRE L'INTERDICTION DES SIGNALEMENTS : RESTONS SUR NOS GARDES !

Suite à la découverte d'un article visant à interdire le signalement des contrôles de vitesse, camouflé dans le projet de Loi d'Orientation des Mobilités, la Ligue de Défense des Conducteurs a organisé la mobilisation avec une pétition qui a rassemblé près de 131 000 signatures. Le 19 novembre 2018, l'article en question était retiré du texte adopté par le Conseil des ministres ; le gouvernement a donc fait machine arrière... pour le moment : la vigilance reste de mise !

Avant son adoption par le Conseil des ministres, la Ligue de Défense des Conducteurs prenait connaissance de la tentative du gouvernement de faire passer discrètement son projet d'interdire le signalement des contrôles de vitesse sur Waze et Coyote en le dissimulant dans un article de la Loi d'Orientation des Mobilités. Face à ce projet scandaleux, la Ligue de Défense des Conducteurs a immédiatement organisé la mobilisation en lançant



une pétition qui a déjà recueilli près de 131 000 signatures. Grâce à cette mobilisation rapide des conducteurs, le gouvernement a reculé : l'article visant à interdire le signalement des contrôles de vitesse a été retiré du projet de loi présenté en Conseil des ministres !

C'est une première victoire qui enrayer, pour le moment, la vague supplémentaire de contraventions et de retraits de points qui s'annonçait avec cette mesure. Celle-ci aurait signé la mort programmée des applications d'aide à la conduite, qui constituent pourtant de réels outils bénéfiques pour la sécurité de tous sur les routes.

La Ligue de Défense des Conducteurs peut se féliciter du travail accompli mais reste vigilante. En effet, l'article « retiré » pourrait bien refaire surface et être replacé furtivement dans ce projet de loi par le biais d'un amendement lorsque la Loi d'Orientation des Mobilités sera examinée par le Parlement à partir de février prochain : il est donc indispensable de continuer à faire pression sur les députés et sénateurs, pour qu'ils fassent barrage à cette mesure intolérable !

Nous devons rester mobilisés contre ce projet liberticide qui a déjà tenté d'apparaître sous forme de décret en 2017. Décret contre lequel la Ligue de Défense des Conducteurs avait alors récolté plus de 224 000 signatures.

L'épée de Damoclès reste suspendue, le combat continue : alors, si vous ne l'avez pas encore fait, signez et partagez la pétition [“Non à l'interdiction de signaler les contrôles de vitesse”](#) !

D. RETOUR SUR LA CAMPAGNE POUR L'ASSOUPLISSEMENT DU BARÈME POUR LES EXCÈS DE VITESSE

L'instauration de la vitesse réglementaire de 80 km/h le premier juillet 2018 déplace de 10 km/h le seuil de l'excès de vitesse. Le résultat ne s'est pas fait attendre : le nombre de flashes de radars a doublé au mois de juillet 2018 ! Ceci ne manquera pas de faire exploser le nombre de PV.

Mais surtout, nous sommes entrés dans un système de sanctions complètement disproportionnées : désormais, il vous suffit de vous faire flasher une seule fois à 101 km/h sur une belle ligne droite – ce qui n'est jamais que la

vitesse normale sur le réseau secondaire en Allemagne et en Angleterre, où la sécurité routière est meilleure qu'en France – et c'est directement le coup de massue, sans sommation :

- 135 € d'amende
- 2 points en moins sur le permis
- et surtout 3 années entières, sans commettre la moindre petite erreur, pour récupérer vos points !

En clair, c'est le début de l'engrenage fatal vers la perte de plus en plus de points et, au final, du permis, avec, pour beaucoup de conducteurs, la perte derrière de leur activité ou de leur emploi. Se pose donc la question d'un légitime assouplissement du barème des sanctions pour excès de vitesse, pour éviter cette véritable casse sociale qui s'annonce.

Des questionnaires sur papier et sur internet ont permis aux conducteurs d'indiquer à la Ligue de Défense des Conducteurs leurs souhaits et priorités au sujet du barème des sanctions. En s'appuyant sur ces avis de terrain, l'association a réfléchi à des pistes pour améliorer la situation. Puis elle a engagé une action en ce sens.

Interpellés en septembre 2018 par les conducteurs (par carte-pétition et par e-mail), dans le cadre d'une campagne organisée par la Ligue de Défense des Conducteurs, les députés ont pris position. Voici les réponses qu'ils ont adressées à l'association : <https://www.liguedesconducteurs.org/legislation/revision-du-bareme-des-sanctions-pour-exces-de-vitesse-vos-deputes-vous-repondent>

Il ressort de ces réponses et contacts que les députés fourmillent d'idées et d'initiatives (questions écrites au ministre de l'Intérieur, propositions de loi...) sur ce sujet comme par exemple :



Christophe Jerretie, député (LREM) de Corrèze (19),



a formulé la question suivante au ministre de l'Intérieur : *« face à ce problème, il lui demande de bien vouloir lui indiquer dans quelle mesure le Gouvernement entend répondre à cette revendication et s'il envisage d'assouplir le barème des sanctions prévues par le code de la route pour excès de vitesse ».*

(Question écrite n° 13841, publiée au Journal Officiel le 30/10/2018, page 9639).



Hervé Saulignac, député (Socialistes et apparentés) d'Ardèche (07),



a demandé *« dans quelle mesure le Gouvernement entend répondre aux craintes des citoyennes et citoyens ruraux et s'il envisage d'assouplir le barème des sanctions prévues par le code de la route pour excès de vitesse ».*

(Question écrite n° 14228, publiée au Journal Officiel du 13/11/2018, page 10112).

Dans les deux cas, en résumé, la réponse à ces questions a été : *« le Gouvernement n'envisage pas de modifier le barème des sanctions prévues par le code de la route pour excès de vitesse »* (Réponses respectives à M. Jerretie et à M. Hervé Saulignac, publiées au Journal Officiel le 25/12/2018, pages 12178 et 12181).

D'ailleurs, l'Assemblée Nationale a bien remarqué l'intérêt de cette question car la pétition de la Ligue de Défense des Conducteurs sur le barème a été inscrite au Rôle général des pétitions sous le no 24. C'est le signe que, parmi les nombreuses pétitions en circulation, celle de la Ligue de Défense des Conducteurs est sortie du lot. Elle a donc été examinée par la Commission des lois.

Forte de ce contexte, l'association se tient prête à soutenir les parlementaires courageux qui déposeront une proposition de loi en ce sens.

III - DE NOMBREUSES PUBLICATIONS D'ARTICLES ET D'ENQUÊTES POUR LUTTER CONTRE LA DÉSINFORMATION

A. 35 ARTICLES :

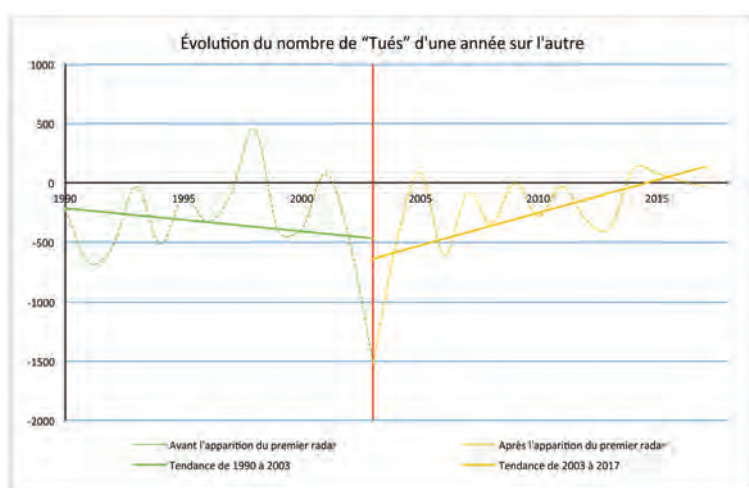
Fidèle à sa mission de production d'information, la Ligue de Défense des Conducteurs a rédigé, en 2018, 35 articles sur l'actualité spécifique des conducteurs. Ces réflexions sur les enjeux législatifs, techniques et sociaux de la mobilité ont été publiées sur le site internet de l'association qui est son outil principal de communication. Voici quelques-uns des sujets qui ont retenu l'attention des lecteurs.

2003 : le règne des radars débute, la sécurité routière se dégrade

Le 27 octobre 2003 marque le point de départ du « jour d'après » ; le premier radar est installé sur la Nationale 20 à hauteur de La Ville-du-Bois (Essonne). Et depuis, le gouvernement n'a eu de cesse de clamer que les radars sauvaient des vies. Mais qu'en est-il réellement ?

Ce fameux 27 octobre 2003 est le premier jour d'une ère nouvelle, celle de la répression automatique sur la vitesse, qui ne fera que s'intensifier.

En étudiant les données sur l'accidentalité et la mortalité routière en France métropolitaine délivrées par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR²) avant et après ce jour de l'année 2003, des surprises de taille nous attendent concernant l'efficacité de ces engins du tout répressif, appelés radars automatiques.



Tout d'abord, sur la période de quatorze années successives, 1990-2003, correspondant à l'époque précédant l'apparition du premier radar, il convient de noter que :

- l'évolution du nombre d'accidents corporels est, en moyenne, de -4,0 % d'un an sur l'autre,
- l'évolution du nombre de blessés est, en moyenne, de -5,0 % d'un an sur l'autre,
- l'évolution du nombre de « Tués » est, en moyenne, de -343 morts d'un an sur l'autre.

2. ONISR Bilans de l'accidentalité des années 1990 à 2017 :

<http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere>.

Or pour une période temporelle similaire (2004-2017), mais suivant l'instauration du premier radar, les chiffres de l'ONISR pour ces mêmes indicateurs de l'accidentalité et de la mortalité routière sont les suivants :

- ▶ l'évolution du nombre d'accidents corporels est, en moyenne, de -3,7 % d'un an sur l'autre,
- ▶ l'évolution du nombre de blessés est, en moyenne, de -4,0 % d'un an sur l'autre,
- ▶ l'évolution du nombre de « Tués » est, en moyenne, de -253 morts d'un an sur l'autre.

Tous ces indicateurs se détériorent depuis l'avènement du radar.

Qu'il s'agisse d'accidents corporels, de blessés et de « Tués », tous les indicateurs-clés de l'amélioration de la sécurité routière se dégradent pendant l'ère de domination de la répression de la vitesse.

L'inefficacité des radars est éclatante : la diminution de la mortalité routière était plus prononcée avant leur installation nationale, avec une baisse de 343 morts par an en moyenne de 1990 à 2003, contre 253 en moyenne de 2004 à 2017.

Pire, ces mauvais résultats sont obtenus alors même que le nombre de radars présents sur l'ensemble du territoire explose.

Car rappelons que depuis la mise en place du premier radar, 4 455 radars supplémentaires ont été installés, toujours plus perfectionnés, toujours plus invisibles : radars fixes, mobiles, tronçons, discriminants, double sens, radars feux rouges, autonomes, embarqués... Et maintenant ce sont les voitures-radars conduites par des chauffeurs privés qui viennent garnir l'arsenal de la politique de répression menée par l'État.

Le radar qui sauverait des vies n'est donc qu'un mythe, la Ligue de Défense des Conducteurs lutte pour que cesse cette répression contre-productive pour la sécurité de tous.

Boîtes noires, limiteur de vitesse : Big Brother arrive dans nos voitures...



Bruxelles prévoit l'installation obligatoire de « nouveaux dispositifs de sécurité » dans nos véhicules. Des « boîtes noires » enregistrant les données de conduite dans les voitures et des « limiteurs de vitesse intelligents » s'adaptant automatiquement aux limitations de vitesse sont aussi prévus dans nos futurs véhicules... Et ils devraient être impossibles à désactiver !

En début d'année prochaine, une proposition de loi visant à rendre obligatoire de « nouveaux dispositifs européens de sécurité » dans les véhicules, sera soumise au vote des députés européens. Cachés parmi ces fameux « nouveaux dispositifs de sécurité obligatoires » supposés révolutionner la sécurité routière, se trouvent des équipements invasifs et liberticides, méfiance !

Les Enregistreurs de Données (« Boîtes Noires »)

Quoi de plus liberticide qu'un appareil dont le but est d'enregistrer les données routières du véhicule³ ? Dans un premier temps, L'Union Européenne annonce que cela devrait servir à enregistrer plusieurs types de

3. Proposition de loi du Conseil Européen.

données (comme la vitesse, l'activation ou non des systèmes de sécurité, la position GPS...) avant, pendant et après un accident pour rechercher une faute du conducteur en cas d'accident. Dans un deuxième temps, lorsque la technologie sera présente dans la voiture, qu'est ce qui empêchera les autorités de contrôler les données du conducteur en temps réel ou *a posteriori*, avec pour but final de fliquer le conducteur en permanence pour le sanctionner de toutes les infractions existantes. Il est légitime de s'inquiéter sachant qu'en 2016, le gouvernement français avait déjà essayé de mettre en place une fourberie similaire avec un amendement inséré discrètement dans le projet de loi "Justice du XXI^e siècle", qui prévoyait d'autoriser les forces de l'ordre à récupérer et utiliser toutes les données enregistrées dans l'ordinateur de bord de notre voiture. Mais que fera le gouvernement de ces données ? Serviront-elles à nous surveiller en temps réel comme le fait le gouvernement chinois ? Seront-elles vendues aux assurances pour asséner des « malus » à tout bout de champ ?

Les Limiteurs de vitesse intelligents

En parallèle des équipements censés révolutionner la sécurité routière (ceinture de sécurité améliorée et caméra de recul), le Conseil Européen, constitué des Chefs d'État des 28 pays membres, souhaite donc rendre obligatoire l'utilisation d'un limiteur de vitesse intelligent. Limiteur de vitesse intelligent ? Ne s'agirait-il pas d'une résurgence du fameux LAVIA (Limiteur de vitesse s'adaptant à la vitesse autorisée), « système embarqué qui fixe automatiquement la vitesse limite à la hauteur de la vitesse réglementaire⁴ », bridant automatiquement la vitesse du véhicule par suivi GPS ou reconnaissance des panneaux de limitation. Or le projet de loi veut compliquer, voire rendre impossible la désactivation de tels dispositifs... Pour prendre la main sur la conduite et accroître le contrôle permanent, l'Europe ne s'y prendrait pas mieux.

Bruxelles décide donc de faire porter définitivement le poids de la mortalité routière au facteur vitesse alors que l'infrastructure routière est en cause dans 40 % des accidents mortels⁵ (seulement 16 % pour la vitesse sur autoroute, par exemple).

Le Conseil Européen ayant validé le projet de loi, seul le vote des eurodéputés, en début d'année, nous sépare de cette mesure. Il est donc envisageable de voir installés prochainement ces dispositifs liberticides dans nos voitures. Entre vitesse bridée automatiquement, surveillance permanente et enregistrement des données, l'avenir européen de la conduite fait peine à voir...

Mais il n'est pas trop tard ! Une nouvelle fois, la Ligue de Défense des Conducteurs mène le combat et lance sa pétition "Non au flicage permanent des conducteurs" pour inciter les députés européens à s'opposer au projet odieux, qui va surveiller les conducteurs en permanence, et priver l'ensemble des citoyens européens de leur liberté de se déplacer en toute quiétude.

Au passage, il est sans doute inutile de rappeler que le meilleur dispositif de sécurité dont est doté un véhicule, est installé entre le siège et le volant... Et si on le laissait un peu fonctionner tranquillement ?

Alors signez et partagez : <https://mobilisezvous.liguedesconducteurs.org/non-au-flicage-permanent-des-conducteurs/>

4. securite-routiere.gouv.fr

5. Étude du Syndicat des Équipements de la Route

Des centaines de milliers de personnes roulent sans permis et/ou sans assurance : halte à la casse sociale due à la politique du tout radar !

En France, 750 000 personnes roulent sans assurance. Quasiment autant de gens conduisent sans permis. Vu les conséquences gravissimes de ces situations en cas d'accident, il est urgent de réformer une des causes des pertes de permis : la politique du tout-radar qui entraîne des retraits de points en masse.

En France, environ 750 000 véhicules ne sont pas assurés⁶. Un tel chiffre fait frémir quand on en connaît les conséquences : certes, dans un premier temps, les victimes d'un conducteur non assuré sont indemnisées par le *fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages* (FGAO). Mais ensuite, le conducteur sans assurance, qui ne peut prétendre à aucune indemnisation pour ses propres blessures, devra rembourser le FGAO des dépenses de ce dernier envers les victimes (119 millions d'euros au total en 2018)⁷. Au vu des sommes en question, le remboursement peut durer toute une vie⁸. Or en 2018, le FGAO a pris en charge 30 873 victimes d'accidents dus à des conducteurs non assurés⁹... Avec une telle occurrence, le défaut d'assurance fait courir un risque à toute la société.



En outre, environ 680 000 personnes rouleraient actuellement sans permis de conduire¹⁰. Le délit de défaut de permis est d'ailleurs en hausse de 0,9 % en 2017, avec 112 888 cas relevés (ONISR)¹¹.

Se pose alors une question : s'agit-il des mêmes personnes qui roulent sans permis ni assurance ? Un élément de réponse réside dans des estimations du Ministère de la justice, d'où il ressort que « ces infractions relatives à l'absence de permis de conduire et au défaut d'assurance se constatent fréquemment à l'occasion d'autres infractions et sont, de ce fait, souvent associées entre elles ou à d'autres infractions au sein d'une même condamnation » (ONISR)¹².

Le gouvernement, responsable de la politique de sécurité routière, doit donc sortir d'une logique financière face à ces statistiques qui traduisent la marginalisation d'une part si importante des usagers de la route : la question n'est pas seulement de trouver des ressources pour maintenir à flot le FGAO mais bien de faire en sorte que moins de gens roulent sans permis ni assurance.

Alors, par où commencer ? Certes, les causes des défauts de permis et d'assurance sont multiples et découlent de difficultés sociales profondes. Cependant un levier d'amélioration est facilement identifiable et accessible pour les autorités : il est possible d'agir sur une des causes des pertes de permis, celle qui naît de la perte successive de points. En 2017, 61 714 permis ont ainsi été invalidés pour défaut de points (ONISR)¹³.

6. Thévenin (Laurent), « Toujours plus de victimes d'accidents causés par des conducteurs non assurés », *Les Échos*, 21/03/2019.

7. Cassel (Boris) et Plichon (Odile), « Automobilistes non assurés : la facture des accidents explose », *Le Parisien*, 21/03/2019, page 8.

8. Thévenin (Laurent), « Toujours plus de victimes d'accidents causés par des conducteurs non assurés », *Les Échos*, 21/03/2019.

9. « Baromètre 2018 de la non-assurance routière », *Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages* (FGAO), mars 2019, page 3.

10. *La sécurité routière en France. Bilan de l'accidentalité de l'année 2017*, op. cit., p. 87 (estimation).

11. *La sécurité routière en France. Bilan de l'accidentalité de l'année 2017*, op. cit., p. 109.

12. *La sécurité routière en France. Bilan de l'accidentalité de l'année 2017*, op. cit., p. 112.

Si vous pensez que c'est impossible aujourd'hui, tellement la répression par radar est ancrée dans le paysage, détrompez-vous ! En 2010, notamment pour « restreindre les cas de conduite sans permis », un amendement du Sénat propose que, pour les infractions qui entraînent le retrait d'un seul point, le délai de récupération de ce point passe d'un an à six mois, à condition qu'aucune autre infraction n'ait été commise durant ce délai¹⁴. Cet amendement a été adopté et figure ainsi dans la loi LOPPSI 2 (loi d'orientation et de programmation pour la sécurité intérieure) du 14 mars 2011. C'est donc par l'action du Parlement que le délai de six mois est entré dans le Code de la route (art. L. 223-6)¹⁵. La Ligue de Défense des Conducteurs a soutenu de toutes ses forces ce processus législatif jusqu'à son aboutissement victorieux¹⁶.

Or aujourd'hui, la répression routière devient écrasante, avec plus de 15 millions de points retirés en 2017, en hausse de 14,9 %¹⁷. La Ligue de Défense des Conducteurs a donc interrogé ses sympathisants sur leurs souhaits, face à cette situation qui semble hors de contrôle. À partir des réponses des conducteurs, l'association appelle les parlementaires à ouvrir le débat sur une légitime modification du barème des sanctions relatives aux excès de vitesse. Et elle se tient prête à soutenir de nouveau les parlementaires courageux qui déposeront une proposition de loi en ce sens.

Comité interministeriel de la sécurité routière : et si les autorités prenaient enfin de vraies mesures pour renforcer la sécurité des jeunes conducteurs ?

Signer une « charte numérique de bonne conduite » : voilà la proposition du Premier ministre lors du Comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018 pour réduire la mortalité des jeunes conducteurs. Quel programme ! En revanche, toujours rien pour renforcer les acquis de ceux qui viennent d'obtenir le permis. Pourtant de nombreuses mesures, mises en place avec succès à l'étranger, permettent d'avoir un véritable impact sur la sécurité routière. Décryptage de ces pratiques beaucoup plus utiles qu'une charte numérique !

Le point commun de ces initiatives est de renforcer la formation et l'expérience des jeunes conducteurs ; cette politique volontariste mise en place dans plusieurs pays européens donne de bons résultats. Agir sur le perfectionnement plutôt que de mettre en place toujours plus de sanctions et des mesures d'affichage, voilà de vraies mesures pragmatiques et efficaces.



13. *La sécurité routière en France. Bilan de l'accidentalité de l'année 2017*, op. cit., p. 111.

14. Amendement No 28 rect. ter, Projet de loi LOPPSI (1^{re} lecture) (no 518, 517, 480, 575), article additionnel après article 28, 7 septembre 2010, présenté par Alain Fouché et alii, Cf. http://www.senat.fr/amendements/20092010/518/Amdt_28.html

Voir aussi <https://www.autoplus.fr/actualite/permis-points-recuperation-Senat-amendement-1430388.html>

15. <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000023718484&cidTexte=LEGITEXT000006074228>

16. <https://www.liguedesconducteurs.org/qui-sommes-nous/nos-victoires>

17. *La sécurité routière en France. Bilan de l'accidentalité de l'année 2017*, op. cit., p. 110 : 15 148 554 points retirés en 2017.

La formation post-permis obligatoire fait baisser l'accidentalité chez les jeunes conducteurs

A contrario du système français basé sur une seule phase d'éducation et de formation qui s'achève avec l'examen du permis de conduire, d'autres pays ont mis en place une formation post-permis qui vise à renforcer les acquis des jeunes conducteurs. En Finlande par exemple, après l'obtention du précieux sésame, les élèves sont dans l'obligation de suivre un cours complémentaire sur la perception des risques et la conduite dans des conditions difficiles. Ces sessions ont permis à la Finlande de réduire de 30 % le taux de sinistre chez les jeunes conducteurs.

En Autriche, la formation post-permis s'appuie sur la reconnaissance et l'évitement du danger, mais également sur un audit de conduite réalisé quelques mois après l'obtention du permis. En 2003, les Autrichiens ont ainsi rendu obligatoire l'apprentissage continu de la conduite, après avoir constaté une baisse de 15 % des sinistres chez les candidats qui l'avaient expérimenté.

En France, les stages de perfectionnement existent mais ne sont pas obligatoires. Les jeunes conducteurs volontaires peuvent ainsi se confronter au freinage d'urgence où à l'évitement d'obstacle. Pour les jeunes de moins de 30 ans ayant suivi ce type de stage, la probabilité d'avoir un accident matériel responsable diminue ainsi de 35 %. Si une charte de qualité a été signée entre l'État et les organismes de formation post-permis de conduire, aucune action avec les auto-écoles n'a été mise en place. Ce type de formation est pourtant bien plus efficace pour sauver des vies que la prolifération des radars, ou une mesure relevant purement de l'affichage, comme cette fameuse "charte numérique"!

Formation continue sur le terrain et sur simulateur : des pistes efficaces pour la sécurité des jeunes conducteurs

L'apprentissage de certains aspects de la conduite permet également de renforcer les capacités des conducteurs. En Suède, l'apprentissage de la conduite sur chaussée glissante est obligatoire pour tous les élèves conducteurs. Une formation qui leur permet ensuite de pouvoir réagir rapidement en cas de situation difficile.

Aux Pays-Bas, les formations sur simulateur sont largement développées. Elles fournissent une alternative à l'entraînement pratique sur route en permettant à l'élève de se confronter à des situations d'urgence et à une grande variété de situations routières.

C'est ainsi bien au travers de la pratique, du perfectionnement, et de l'acquisition des connaissances que les jeunes conducteurs français pourront être en meilleure sécurité, et non pas par le biais des politiques répressives qui se succèdent d'année en année, sans impact sur la mortalité routière.

B. 1 ÉTUDE :

En complément des articles d'actualité, la Ligue de Défense des Conducteurs publie des études qui permettent de proposer aux lecteurs une présentation approfondie de certains sujets.

Stages de récupération de points : pour moins de discours moralisateurs et plus d'apprentissages pratiques !

Leur nom officiel est « stages de sensibilisation à la sécurité routière ». Cependant, comme plus de 300 000 personnes suivent ces stages chaque année pour récupérer quatre points de permis de conduire, leur nom d'usage est devenu « stages de récupération de points ». Une appellation qui met à distance ce qui devrait être la priorité de ces deux jours de formation : la sécurité routière.

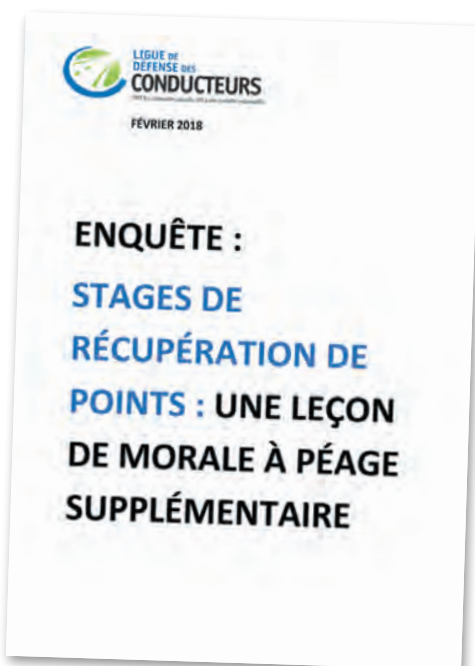
Surtout, le contenu du stage ne répond pas aux attentes des conducteurs : ces derniers souhaitent que le temps et l'argent qu'ils affectent, souvent par obligation, à un stage soit mieux utilisé qu'à être désignés comme de potentiels coupables de tous les malheurs de la route : ils veulent acquérir, au cours du stage, des compétences pratiques pour améliorer leur conduite.

Cet avis des conducteurs sur les stages de récupération de points est détaillé dans une enquête de la Ligue de Défense des Conducteurs. Intitulée « Stages de récupération de points : une leçon de morale à péage supplémentaire », pas moins de 36 746 usagers y ont répondu ! En complément, cette étude comporte aussi des témoignages édifiants qui permettent de se faire une idée du piètre contenu actuel des stages et, partant, de la façon de les améliorer.

On peut en retenir notamment les éléments suivants : 92 % des stagiaires qui ont répondu à cette enquête affirment n'avoir jamais été responsables d'un accident ayant entraîné des dégâts corporels. Deux tiers des stagiaires sont de gros rouleurs qui sont obligés, pour sauver leurs points et donc leur emploi, de passer par la case stage. Et, dans la même proportion, ils estiment que leur comportement sur la route n'a pas évolué après le stage.

Les conducteurs indiquent aussi les pistes auxquelles ils souscrivent pour réformer le contenu des stages : 39 % de ceux qui ont suivi ces stages souhaitent que ces derniers proposent un apprentissage de la conduite sur piste sécurisée afin d'apprendre à éviter un accident. En outre, 36 % souhaiteraient bénéficier d'une formation aux gestes d'urgence en cas d'accident. Enfin, 18 % expriment le désir d'être mieux formés à l'éco-conduite. La Ligue de Défense des Conducteurs propose donc que, sur la base du volontariat, les stagiaires puissent consacrer une des deux journées de la session à un apprentissage pratique.

Pour accéder à l'enquête, [cliquez ici](#)



C. FICHES PRATIQUES ET VOS DROITS

Dans un souhait permanent d'accroître le service qu'elle offre aux conducteurs, la Ligue de Défense des Conducteurs alimente ses deux nouvelles rubriques 100 % « pratiques » sur son site internet : « Fiches pratiques » et « Vos droits ».

La catégorie des fiches pratiques comprend des synthèses établies par l'association sur des sujets concrets qui sont une source fréquente d'interrogation pour tous ceux qui vivent la route au quotidien. Ces pages sont rapidement devenues très consultées. Par exemple, la fiche pratique « Comment consulter le solde de points sur mon permis ? » a été lue 295 915 fois !

Quant à la rubrique « Vos droits », elle comporte des mises au point établies par des avocats spécialisés en droit routier sur des sujets essentiels pour conduire aujourd'hui. Les lecteurs manifestent également un grand intérêt pour ces contenus salvateurs.

Pour consulter les fiches pratiques, [cliquez ici](#)

Pour consulter la rubrique « Vos droits », [cliquez ici](#)

IV - NOS MOYENS D'ACTION

La Ligue de Défense des Conducteurs a pour but 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. L'association agit uniquement grâce à ses membres donateurs. C'est ce qui garantit sa totale indépendance et liberté d'action.

C'est la garantie de son efficacité. Campagnes d'information du grand public, actions de mobilisation auprès des élus et des responsables politiques, recherche, études et publications, site internet et réseaux sociaux, relations parlementaires, relations presse, animation d'Activ'route et relation avec les préfetures ... toutes les actions de l'association sont financées grâce aux dons faits par nos membres donateurs. Ce rapport annuel est l'occasion de leur adresser tous nos remerciements pour leur dévouement, leur pugnacité et leur générosité.

A. UN BUDGET ISSU DE NOS MEMBRES ET DÉDIÉ AU COMBAT

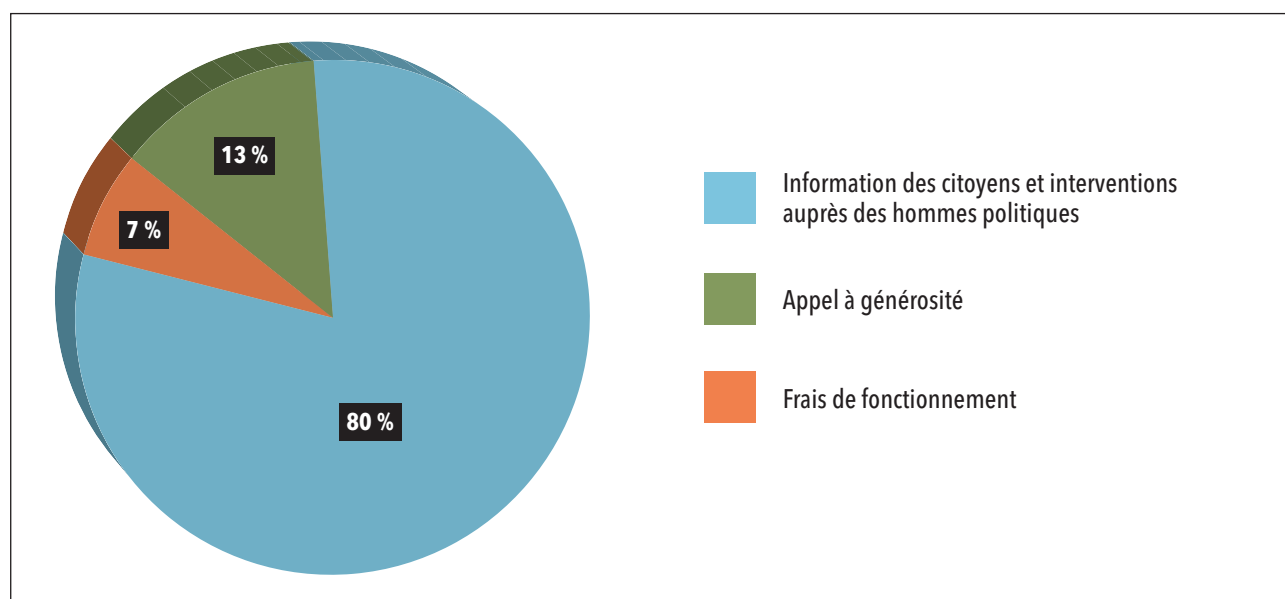
Le Conseil d'administration de l'association s'est réuni 3 fois : le 27 avril 2018, le 5 novembre 2018 et le 21 novembre 2018. L'Assemblée Générale s'est tenue le 11 mai 2018 pour valider les comptes de l'année 2017 et donner les grandes orientations pour les prochains combats.

Le bilan 2018 de l'exercice présente un total de 838 472 euros (total des actifs net).

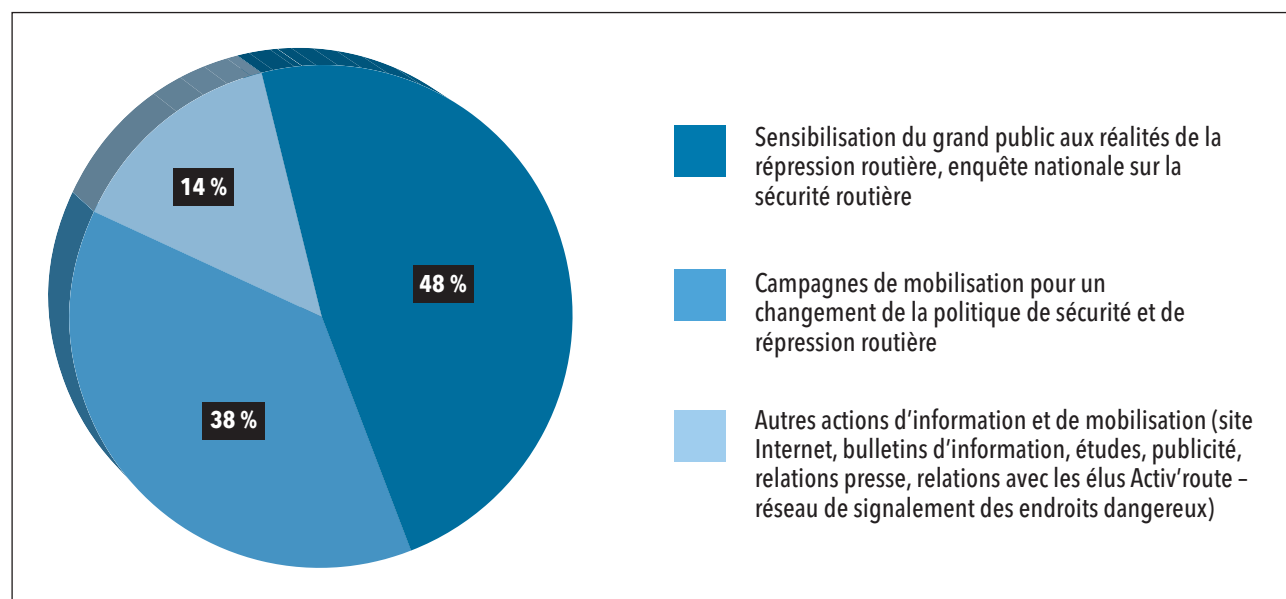
Le compte de résultat 2018 affiche un total de 1 793 434 € et un total de charges de 1 751 161 €, dégagant un résultat positif de 42 273 €.

Comme chaque année, les comptes de l'association sont publiés au Journal officiel des associations, consultable sur le site internet du Journal officiel.

L'utilisation des fonds de l'association est répartie selon le graphique ci-dessous :



L'information des citoyens et interventions auprès des responsables politiques sont constituées de :



B. L'ASSOCIATION ACCUEILLE UN NOUVEAU CHARGÉ D'ÉTUDES

En octobre 2018, la Ligue de Défense des Conducteurs a accueilli un nouveau chargé d'études. Il a rejoint notre association qui est à l'heure actuelle une des principales à avoir réussi à rassembler en un grand mouvement de résistance des dizaines de milliers de citoyens déterminés à se battre contre le racket insupportable et pour défendre leur liberté de circuler normalement sur les routes de France.

C. COMMENT LA LIGUE DIFFUSE-T-ELLE SES INFORMATIONS ?

En 2018, la Ligue de Défense des conducteurs a adressé 2 newsletters à destination du grand public et envoyées à plus de 1 400 000 personnes. Très axées sur les actualités de la répression que nous subissons actuellement, elles permettent à nos lecteurs de s'informer sur les derniers articles et les dossiers produits par l'association. Elles reviennent également sur les actions phares menées par la Ligue de Défense des Conducteurs et soutenues par l'ensemble de nos sympathisants.

En complément, **les deux bulletins papier de la Ligue** sont adressés à nos plus fidèles donateurs. Chaque bulletin est adressé à plus de 20 000 personnes qui nous suivent régulièrement et nous soutiennent. C'est une occasion unique pour l'association de proposer une sélection de nos derniers articles et de faire le point sur nos actions. Le bulletin présente également des témoignages de conducteurs qui comme vous subissent la répression ciblée des gouvernements successifs.

V - UNE PRÉSENCE RENFORCÉE SUR INTERNET, LES RÉSEAUX SOCIAUX ET LES MÉDIAS

A. UNE PRÉSENCE RENFORCÉE SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

Notre présence sur les réseaux sociaux continue de se renforcer.



L'association entretient une relation privilégiée avec sa communauté d'abonnés. Du simple commentaire au témoignage, notre page permet de continuer le combat en diffusant tous nos messages très rapidement. La page Facebook de la Ligue compte actuellement plus de 56 893 abonnés soit plus de 2 500 abonnés de plus que l'année dernière.



Notre compte Twitter accueille désormais plus de 2 472 abonnés, soit plus de 600 abonnés supplémentaires par rapport à 2017.

En février 2018, une grande campagne a été menée sur Facebook et twitter pour communiquer auprès du plus grand nombre de conducteurs responsables : #1jour1nonau80kmh : chaque jour l'association publiait une information contre le 80 km/h. Des millions de personnes ont suivi et soutenu cette campagne.

Pour continuer à propager la contestation contre cette mesure punitive, la Ligue de Défense des Conducteurs a lancé une grande mobilisation sur les réseaux sociaux. Il suffisait de changer sa photo de profil sur Facebook en la remplaçant par notre vignette "Non au 80 km/h" pour manifester son opposition au 80 km/h.



De nombreux sympathisants ont soutenu cette action et ont posté des messages sur Facebook :

FB : « Il n'y a malheureusement pas que pour les 80 km/h qu'il faut manifester ... N'oublions pas la politique de répression routière dans sa globalité :) »

JPO : « Encore une mesure basée sur les statistiques. Aucune prise en compte de l'état du réseau routier ni des conditions de sécurité inhérentes à celle-ci. »

Cette mobilisation sur internet démontre, une fois de plus, l'intérêt des conducteurs pour une information approfondie dans le domaine de la sécurité routière.

B. UNE LARGE COUVERTURE MÉDIATIQUE POUR RELAYER NOS ACTIONS

Tout au long de l'année, les combats de la Ligue de Défense des Conducteurs ont été très largement relayés dans les médias, permettant ainsi la diffusion d'une contre-information de qualité face à la propagande gouvernementale.

De plus en plus de médias reprennent et utilisent ainsi nos arguments pour nourrir leurs articles et reportages.

En 2018, le service presse de l'association a diffusé 10 communiqués donnant lieu à plus de 120 reprises presse dans les différents médias. L'association a également été sollicitée régulièrement pour réagir à l'actualité de la sécurité routière (Projet de décret Fekl, privatisation des radars embarqués, bataille contre le 80 km/h ...).



NOUS CONTACTER

Ligue de Défense des Conducteurs

23, avenue Jean-Moulin - 75014 Paris - 01 43 95 40 20

Mail : contact@liguedesconducteurs.org

Site web : www.liguedesconducteurs.org

Racontez-nous votre expérience

Vous souhaitez nous faire part d'une situation que vous jugez injuste ou simplement partager une expérience et ainsi aider d'autres conducteurs, n'hésitez pas à nous faire parvenir votre témoignage sur notre site internet : www.liguedesconducteurs.org.

Vous avez d'autres choses à dire ?

Vous pouvez nous écrire ou nous envoyer un e-mail.

CHARTRE DU CONDUCTEUR RESPONSABLE

Art. 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.

Art. 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.

Art. 3 : Je ne conduis pas sous l'emprise de substances altérant sensiblement ma vigilance et mes réflexes.

Art. 4 : J'entretiens régulièrement mon véhicule pour garantir une sécurité maximale.