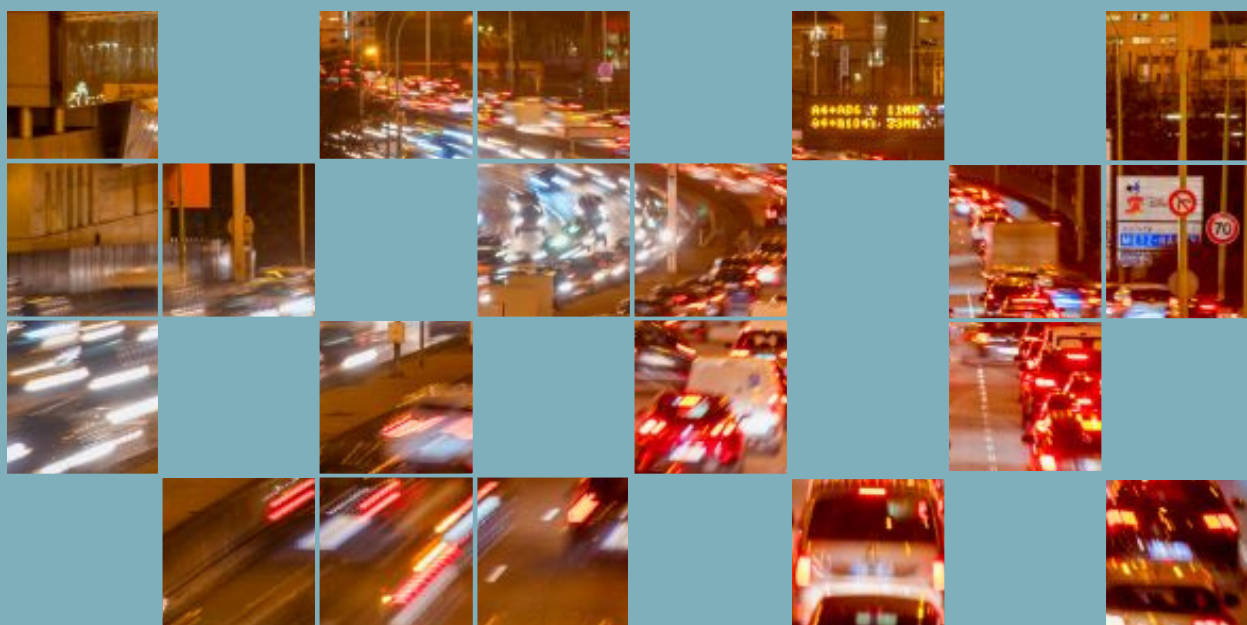




**LIGUE DE DÉFENSE
DES CONDUCTEURS**

STOP À LA RÉPRESSION ABSURDE, OUI À LA CONDUITE RESPONSABLE

RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITÉ 2020



Le mot du président

Tout au long de 2020, alors que la crise sanitaire ralentissait, voire paralysait l'économie mondiale et que l'attention de chaque État aurait dû se concentrer sur l'approvisionnement en masques ou le développement d'un vaccin contre le coronavirus, le gouvernement français n'a pas perdu de vue sa cible favorite, le conducteur. Lors du premier confinement, au printemps, c'est une consultation publique sur l'instauration obligatoire des Zones à faibles émissions qui était menée en toute discrétion. À la rentrée, le Projet de loi de finances prévoyait une envolée du malus CO2 et la création d'un malus sur le poids des véhicules. Le tout s'accompagnant de l'habituel et navrant déploiement de nouveaux radars aux technologies toujours plus implacables, d'entérinement de la mesure du 80 km/h, même si aucun argument crédible n'a été avancé pour prouver son efficacité...

Pour autant, à la Ligue de Défense des Conducteurs, pas question de baisser les bras. Portée par nos plus de 1 million de sympathisants, toujours mobilisés malgré les circonstances, notre association a continué à dénoncer les abus de cette pseudo politique de sécurité routière, focalisée sur la vitesse et la répression. Mais aussi salué les efforts de certains élus de terrain, à l'écoute, eux, de leurs concitoyens...

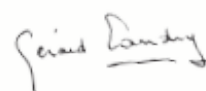
Parmi ces « résistants », des dizaines de présidents de département qui ont repassé tout ou partie de leur réseau routier à 90 km/h, tournant le dos au 80 km/h imposé par notre ex-Premier ministre, Édouard Philippe.

Coup de chapeau aussi à ces parlementaires, aux engagements et combats proches des nôtres, qui se sont appuyés sur nos travaux, articles et études pour proposer lois, résolutions, questions écrites et orales. État de dégradation des routes, envolée du malus CO2, demande de report du budget alloué au déploiement des radars à la restauration du réseau, demande au Président Macron d'inclure cette dernière au plan de relance économique post-Covid...

Les initiatives en faveur des conducteurs ont été fréquentes, tandis que les députés et sénateurs sont de plus en plus nombreux à s'emparer du sujet de l'automobile et de la liberté de mobilité.

En 2021, année pré-élection présidentielle, les sujets d'indignation se bousculent : l'instauration des ZFE s'apprête à exclure des millions de Français des centres urbains, au seul prétexte que leur véhicule n'est pas le bienvenu, car n'arborant pas une vignette Crit'Air « tolérée ». Les voitures-radars privatisées, conduites par des chauffeurs salariés d'entreprises privées, se répandent dans le pays pour traquer les conducteurs. Les ralentisseurs hors normes poussent comme des champignons et dégradent la sécurité routière, en particulier celle des deux-roues.

Sans votre soutien, le traitement et l'analyse de problématiques complexes, la veille et la production d'information, l'intervention régulière dans les médias, ne seraient pas possibles. Experte et motivée, notre équipe multiplie les initiatives pour faire entendre votre voix, vos attentes, vos demandes à tous, politiciens et médias. Une fois de plus, je profite de ce Rapport annuel pour vous remercier, vous qui portez la Ligue de Défense des Conducteurs à bout de bras.



Gérard Landry
Président de la Ligue de Défense des Conducteurs

Sommaire

Le mot du Président	3
Un an de mobilisation : les grandes étapes de 2020	6
Notre combat	7
Des sympathisants répartis sur toute la France	9
L'année 2020 en chiffres	10
I- Les temps forts de l'association en 2020	11
A- 80 km/h : Victoire ! De plus en plus de départements reviennent à 90 km/h, largement soutenus par la LDC et malgré une pression tous azimuts	11
1- Plus de 35 départements ont renoncé en totalité ou partiellement au 80	11
a- De mois en mois, notre carte de France du « retour à 90 » révèle l'étendue de l'abandon du 80	
b- Vu du terrain : nos entretiens avec deux présidents de département	
2- Notre association se mobilise pour soutenir les pro-90	12
a- Analyse du bilan de deux ans de 80 km/h : un rapport officiel biaisé	
b- Doléance anti-80 signée par 220 000 sympathisants	
c- Rédaction d'un dossier juridique à l'intention des présidents de département	
d- Communiqués de presse pour sensibiliser les médias	
e- Envoi de 77 000 vignettes « non au 80 »	
3- La LDC dénonce la pression des pro-80	14
a- Une circulaire qui frise l'ingérence du pouvoir exécutif	
a- La LDC fait barrage à l'association « anti-voiture » qui poursuit les présidents de département rehaussant la vitesse	
B- Lutte contre la répression systématique	16
1- Sur fond de contrôle automatisé toujours plus répressif, les voitures-radars privatisées menacent	16
2- Radars en ville sans autorisation du préfet : haro sur la proposition du ministre de l'Intérieur	17
3- Forfaits post-stationnement : suppression de la consignation en cas de contestation, ou la fin d'une injustice décriée par la LDC	17
4- Stop aux radars », la vaste campagne de contre-information de la LDC pour convaincre citoyens et parlementaires de l'absurdité de la répression à outrance	17
C- La Ligue de Défense des Conducteurs se mobilise contre la dégradation des routes de France	19
1- Activ'Route, notre application communautaire, sur le terrain depuis sept ans	19
2- Notre étude sur l'état de dégradation de nos routes, point de départ d'un plan d'action législatif	19
a- À l'Assemblée nationale, demande d'une création de commission d'enquête parlementaire	
b- Un député écrit à Emmanuel Macron et cite la LDC	
c- En octobre, notre étude réactualisée propose des solutions	

D- Les autres sujets traités par la LDC en 2020	
1- Partenariat de la LDC avec deux autres associations pour lutter contre les ralentisseurs illégaux	22
2- Fiscalité automobile : une manne pour l'État, pourtant bien ingrat	23
a- Rappel du contexte : les taxes sur la consommation automobile rapportent plus d'un tiers de ses recettes fiscales nettes à l'État	
b- Le Projet de loi de finances 2021 renforce le malus CO2 et crée un malus au poids : la LDC dénonce cette « surfiscalité »	
3- Vie quotidienne et crise sanitaire : la voiture qui rassure	24
a- À la veille des élections municipales, les sympathisants de la LDC rappellent aux candidats qu'ils tiennent à l'automobile	
b- Pendant le confinement, la voiture devient une « valeur refuge »... mais reste aussi la cible du gouvernement	
II- Les moyens d'action de l'association	26
A- Un budget issu des donateurs et dédié au combat	26
B- Les moyens humains de l'association	27
C- Une communication à 360°	28
1- La communication directe auprès de nos sympathisants	28
a- Newsletters et bulletins	
b- Articles sur le site web	
c- Omniprésence sur les réseaux sociaux	
2- La sensibilisation des élus aux préoccupations des conducteurs	29
3- Les médias qui ont relayé nos actions en 2020	30
Annexe	31
Les donateurs et sympathisants, piliers de notre association	33



Un an de mobilisation à la Ligue de Défense des Conducteurs

LES GRANDES ÉTAPES DE 2020

Mars 2020

Organisation d'un grand sondage pré-municipales : 9 sympathisants sur 10 renonceront à voter pour un candidat ouvertement anti-voiture

Avril 2020

L'État organise en catimini une consultation publique sur les ZFE, dans la France confinée. Un scandale que la LDC dénonce !

Juin 2020

Notre association publie un dossier juridique exclusif à l'intention des présidents de département sur le thème « Retour à 90 km/h : La responsabilité des élus peut-elle être engagée en cas d'accident ? »

Juillet 2020

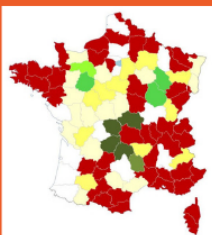
Fin de l'expérimentation du 80 km/h : la Ligue de Défense des Conducteurs décrypte le rapport biaisé qui entérine la mesure

Septembre 2020

Renforcement du parc de radars, malus CO2 alourdi, création d'un malus sur le poids des véhicules : la LDC se mobilise contre le projet de loi de finances 2021 !

Octobre 2020

Réactualisation de notre étude « Dégradation des routes en France : il est urgent d'agir », avec plan d'actions et stratégie d'investissements : la LDC est une véritable force de proposition



80 km/h : la LDC ne lâche rien et soutient les dizaines de départements qui reviennent à 90 km/h sur leurs routes tout au long de 2020

Notre combat

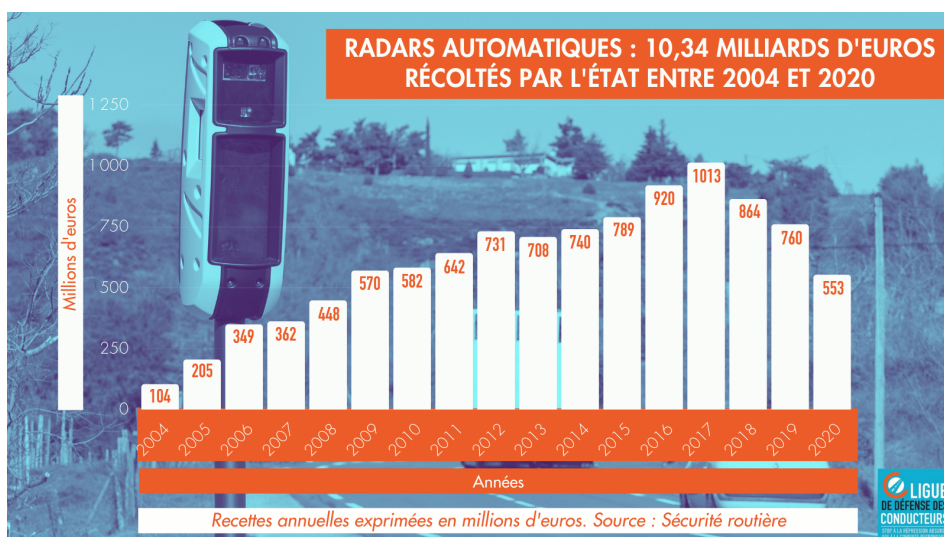
Industrialisation de la répression routière à travers le contrôle automatisé, focalisation sur la vitesse en tant que facteur principal des accidents, discours moralisateur et culpabilisant qui stigmatise tous les conducteurs en les rendant responsables de nombreux maux... Les sujets de mobilisation sont nombreux et la Ligue de Défense des Conducteurs ne baisse jamais les armes ! S'y ajoutent aussi les Zones à faibles émissions, l'hyper fiscalité automobile, la dégradation du réseau routier : notre association n'a jamais été aussi occupée. Mais au cœur de nos combats, figure la plus noble des missions : militer pour la mise en place d'une vraie politique de sécurité routière avec, au centre, le conducteur responsable.

La route promet d'être longue, car la stratégie du tout répressif ne date pas d'hier. Pourtant, jusqu'en 2003, les gouvernements successifs, qui s'étaient vraiment emparés du sujet en 1972 alors que la France avait atteint le triste record de 18 000 victimes de la route*, avaient adopté une politique sensée et très efficace. Campagnes de sensibilisation, répression ciblée et vraie lutte contre l'alcoolisme au volant en étaient les socles. Parallèlement, les véhicules avaient fait des progrès de géant en sécurité passive et active, le réseau routier est modernisé, la rapidité d'intervention et l'efficacité des secours d'urgence

sur les lieux des accidents s'était amélioré...

La mortalité routière ne cesse de reculer : moins de 10 000 en 1992, 8 000 en 2000, 6 000 en 2003. Des efforts restaient évidemment à faire mais la courbe était 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 avant tout aussi 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 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'Etat 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 seize ans, depuis 2004, première année de recettes pleines (le premier radar ayant été installé fin 2003), les sanctions automatisées ont rapporté plus de 10 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 évidemment « réduit le pactole ».

Le rapport simpliste entre accidentologie et vitesse permet de faire passer toutes les pilules : d'ici à la fin 2021, 4 700 radars automatiques quadrilleront la France, tandis que la technologie des cabines évolue pour toujours piéger davantage d'automobilistes. L'industrialisation du contrôle-sanction passe même désormais la vitesse supérieure, avec la généralisation sur la route des voitures-radars privatisées, non signalées et donc indétectables !

Pour renforcer le contrôle automatisé, les pouvoirs publics rivalisent d'imagination pour stigmatiser les automobilistes, entreprenant :

- une répression systématique, de plus en plus brutale, sans commune mesure avec les résultats obtenus en matière de sécurité routière ;
 - une mise en accusation généralisée des conducteurs, tous mis dans le même sac et transformés en "délinquants routiers" responsables de "violence routière" ;
 - une recherche systématique de recettes fiscales, par la multiplication des radars et des amendes adressées par millions aux conducteurs.
- Isolément, chaque citoyen ne peut que subir ces dérives intolérables.

Nous agissons pour vous

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

L'association agit :

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

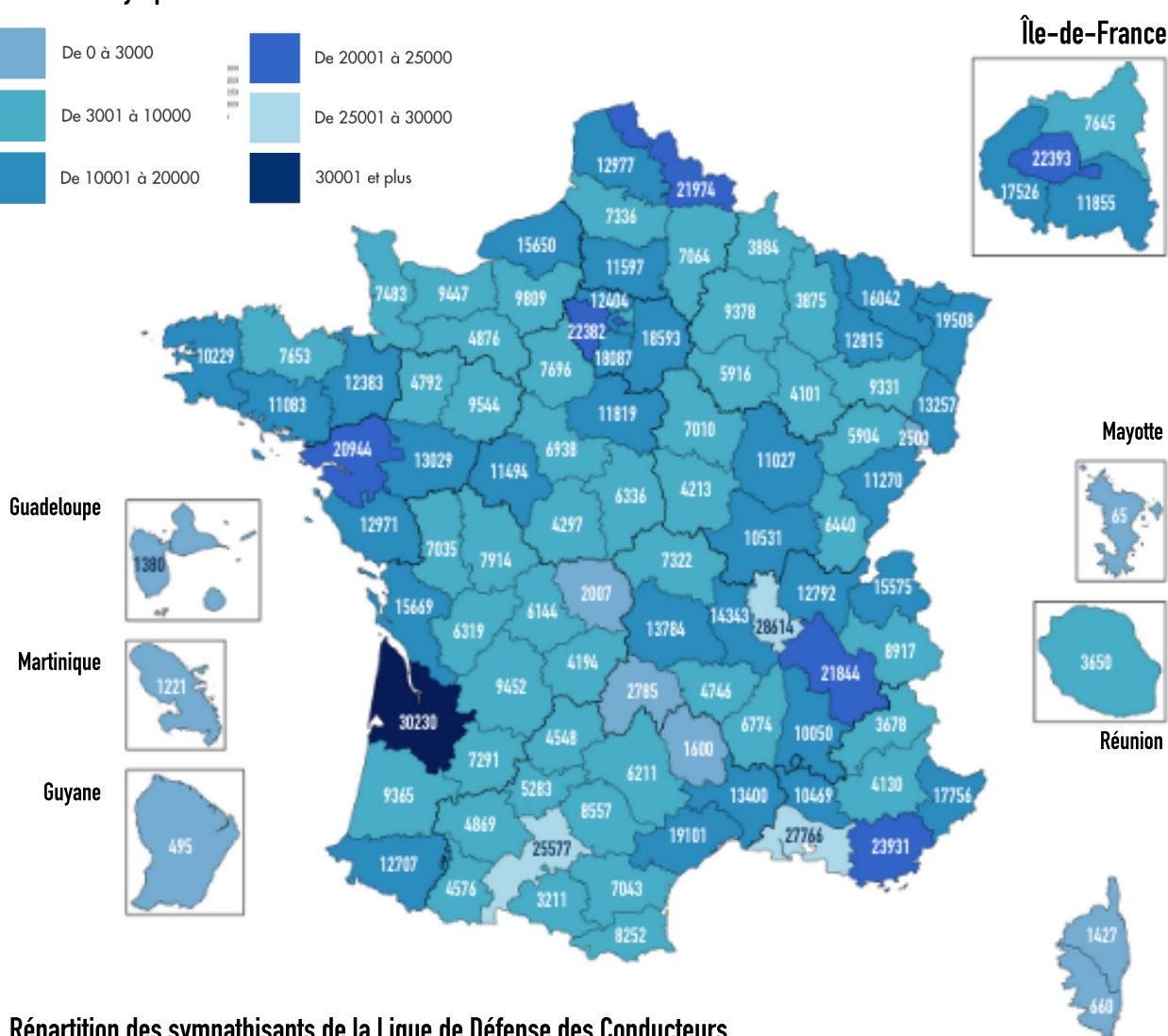
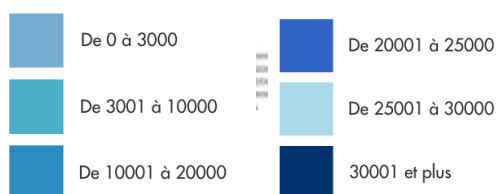
L'association Ligue de Défense des Conducteurs œuvre pour que les réglementations soient faites pour les conducteurs et non pas contre les conducteurs. La sécurité routière repose sur des considérations de sécurité, et non sur la rentabilité.

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

Des sympathisants répartis sur toute la France

Le maillage de l'association à travers le pays est particulièrement dense et équilibré, avec des pics au-delà de 20 000 conducteurs impliqués dans notre action dans dix départements (y compris Paris). Les Girondins restent les plus motivés, avec plus de 30 200 sympathisants ! Au total, ce sont plus de 1 million d'automobilistes qui nous ont communiqué leurs coordonnées, afin que nous leur fassions parvenir notre information sur les excès de la répression routière et les alternatives au tout-radar (réfection des routes, formation à la conduite, etc).

Nombre de sympathisants



Répartition des sympathisants de la Ligue de Défense des Conducteurs (personnes ayant communiqué leur département de résidence à l'association) par département en 2020

L'année 2020 de la Ligue de Défense des Conducteurs en quelques chiffres

1 100 000

SYMPATHISANTS

qui relaient chaque jour notre information



44 699

DONS



CONCEPTION

- d'une nouvelle charte graphique
- d'un nouveau site web



73

ARTICLES
PUBLIÉS



1 ÉTUDE



1 DOSSIER JURIDIQUE



2 BULLETINS

16 communiqués de presse, des dizaines de reprises presse

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



65 200 abonnés Facebook

3 000 abonnés Twitter



350 abonnés LinkedIn

Nouveau compte Instagram



5

 collaborateurs
permanents

Une forte présence sur les réseaux sociaux

au siège de l'association

I- Les temps forts de l'association en 2020

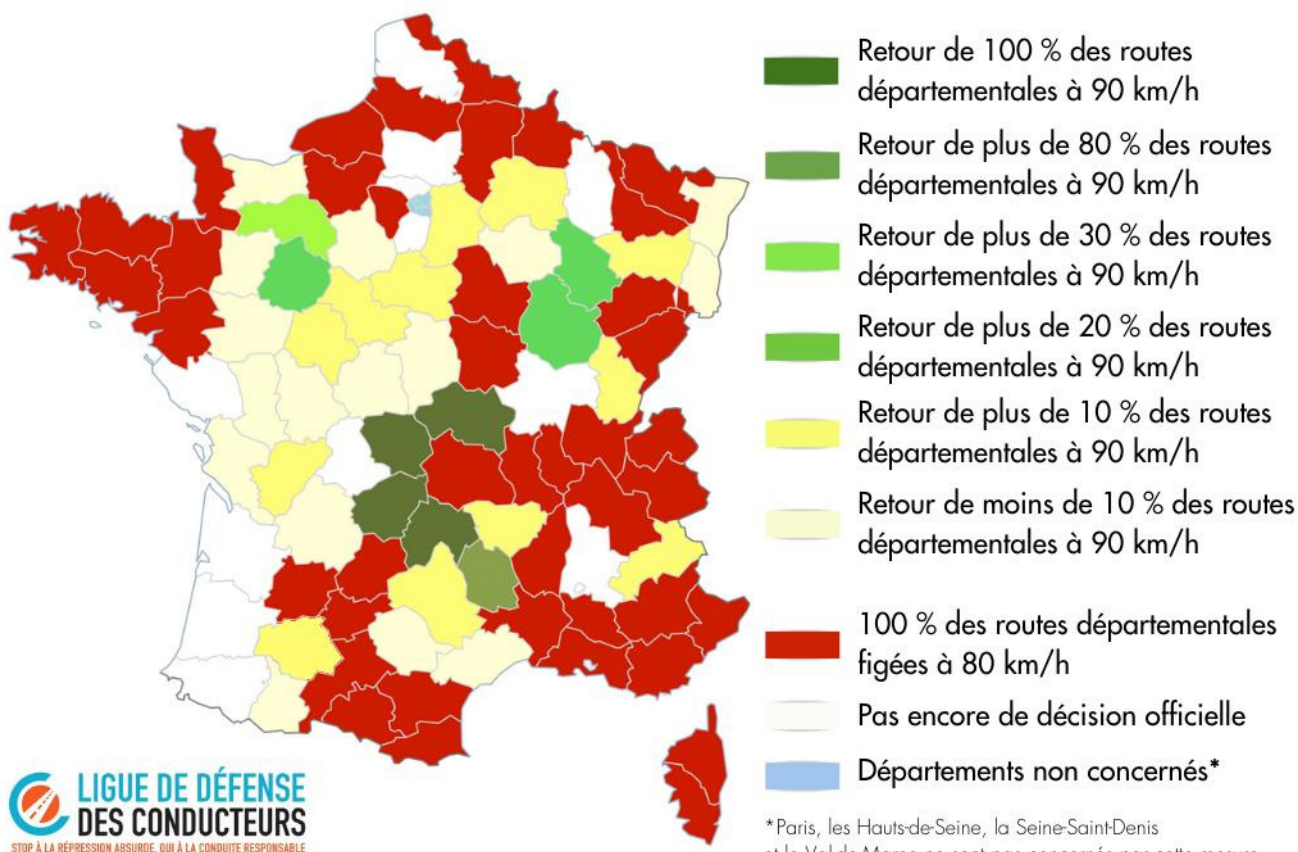
A- 80 km/h : Victoire ! De plus en plus de départements reviennent à 90 km/h, largement soutenus par la LDC et malgré une pression tous azimuts

Le hashtag #2020STOP80 nous a accompagnés tout au long de l'année, afin de bien marquer notre volonté de prolonger le combat contre cette mesure absurde, malgré la fin de son « expérimentation » au 1er juillet 2020. Notre association et nos sympathisants sont d'autant plus motivés à mettre fin à cette décision, prise par le gouvernement d'Édouard Philippe en 2018, que depuis fin 2019, la loi sur les Mobilités ouvre la possibilité aux présidents de département de repasser leur réseau routier à 90 km/h. Chaque mois de 2020, nous avons ainsi assisté à un véritable retournement de situation, avec des dizaines de département qui ont partiellement ou entièrement abandonné le 80 km/h. Quel désaveu pour le gouvernement, et quelle victoire pour la Ligue de Défense des Conducteurs !

1- Plus de 35 départements ont renoncé en totalité ou partiellement au 80

a- De mois en mois, notre carte de France du « retour à 90 » révèle l'étendue de l'abandon du 80

Pendant toute l'année, nous avons réalisé une veille d'information et aussi contacté les départements pour qu'ils s'expriment sur le sujet du 80. À l'heure où nous écrivons ces lignes, 37 départements ont repassé tout ou partie de leur réseau routier à 90 km/h. C'est ainsi que notre « Carte de France du 80 contre 90 » est devenue la référence des médias, qui ont rapidement compris que la source d'information la plus fiable sur le sujet se situait sur le site internet de la LDC. Ces mises à jour régulières comprennent également un calcul précis de la part des routes de chaque département qui ont



abandonné le 80 km/h. Nos champions toutes catégories : l'Allier, la Corrèze, la Creuse et le Cantal, qui ont de leur côté balayé le 80 d'un revers de main pour ne conserver que la limite à 90 km/h !

b- Vu du terrain : nos entretiens avec deux présidents de département

Si notre association est convaincue de l'ineptie de la mesure du 80 avec des arguments qui pèsent lourd (voir ci-dessous), donner la parole aux élus de terrain, plus particulièrement aux présidents de département en faveur d'un retour à 90 km/h, constitue un excellent moyen de les appuyer. En février 2020, nous avons ainsi obtenu un entretien avec Christophe Ramond (1),



"La mesure du 80 km/h n'est pas l'alpha et l'oméga de la sécurité routière"

Christophe Ramond
Président du Tarn

président du Tarn, qui nous a rapporté sa frustration vis-à-vis des « recommandations » imposées aux départements pour rehausser la vitesse : « Elles sont assez draconiennes, nous a-t-il alors expliqué. Un vrai jeu de dupes, des mesures en trompe-l'œil ! Dans les régions comme la nôtre, il est très difficile d'avoir des itinéraires sans arrêt de bus, sans chemin agricole... C'est un peu utopique. » Claude Riboulet, président de l'Allier, a quant à lui repassé tout son réseau à 90 km/h. Un héros, aux yeux de la LDC, que nous n'avons pas hésité à solliciter pour qu'il porte « la bonne parole » à tous ses collègues, à qui nous avons fait parvenir notre article (2) ! « Beaucoup d'élus provinciaux ont déploré cette décision émanant de Paris, qui ne tenait pas compte de leur quotidien, regrette-t-il. Une erreur majeure du 80, c'est d'avoir contraint les voitures à rouler à la même vitesse que les camions. Avant on avait 10 km/h de différence. Aujourd'hui, vous vous retrouvez dans des situations où vous vous

agacez parce que devant vous, un poids lourd circule à moins de 80. A un moment, vous doublez et vous prenez des risques. » Claude Riboulet déroule ainsi nombre d'arguments : confusion engendrée par les changements de limitations de vitesse incessants, zones dangereuses déjà aménagées par les collectivités, période de test insuffisante... L'élus s'insurge aussi sur la pression exercée par l'État (lire ci-dessous).

2- Notre association se mobilise pour soutenir les pro-90

a- Analyse du bilan de deux ans de 80 km/h : un rapport officiel biaisé

Mi-juillet, le rapport final d'évaluation du 80 km/h paraît enfin. À la Ligue de Défense des Conducteurs, nous l'avons aussitôt passé au crible. La Sécurité routière y prétend que l'abaissement de 10 km/h de la vitesse a permis de sauver 349 personnes (ce chiffre incroyablement précis résultant des calculs alambiqués), entre le 1er juillet 2018 et le 29 février 2020, les vingt-quatre mois initialement imaginés pour établir des statistiques ayant été mis à mal par la période de confinement due à la crise sanitaire du Covid-19 (à partir de mars 2020). Sauf qu'à aucun moment, dans ce bilan, ne figure le rapport indiscutable entre la vitesse passée de 90 à 80 km/h et l'accidentologie. En définitive, il est totalement impossible d'affirmer que 349 vies ont été épargnées par le seul 80 km/h durant cette expérience. Le plus ubuesque c'est que cette évaluation a été réalisée en se basant sur la mortalité hors agglomération et hors autoroute... autrement dit, sur des routes où la vitesse maximale peut aussi bien être 70, 90 ou 110 km/h ! Ce qui remet ni plus ni moins en cause tous les résultats de cette étude.

Les limites de la méthodologie utilisée pour établir ce rapport ne se cantonnent pas à l'estimation des vies épargnées. On y rappelle par exemple divers calculs établissant que moins on va vite, moins on constate d'accidents. Ce raisonnement, poussé à son terme, nous

(1) et (2) À retrouver dans son intégralité sur notre site

ramènerait tous à pied : car dès lors qu'on utilise un moyen de transport nous emportant plus vite que la vitesse à laquelle la marche peut nous emmener, notre métabolisme s'avère indiscutablement fragilisé.

Les données d'accidentologie, au sujet desquelles le rapport concède d'ailleurs qu'il faut opérer des "calages méthodologiques indispensables", sont tout aussi malmenées.

Page 24 du rapport, par exemple, il est expliqué qu'aucune distinction n'a été faite entre les blessés hospitalisés et les blessés légers.

D'obscures raisons de variations de remplissage des fiches BAAC (base de données des accidents corporels de la circulation) sont avancées.

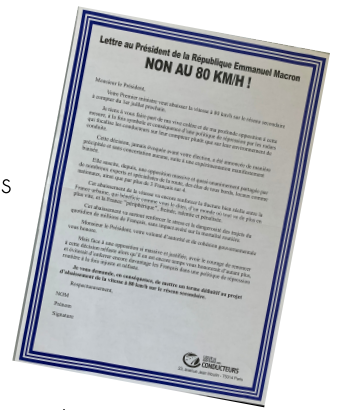
En conclusion, le plus navrant dans ce rapport, c'est qu'il exclut d'emblée les autres causes potentielles qui ont pu provoquer les accidents constatés avant et après l'expérimentation. Seule la vitesse est retenue, excluant de fait tout autre facteur : alcool, stupéfiants, dégradation des routes, conditions météorologiques, distances de sécurité, fatigue, téléphone au volant. Parallèlement, il aurait fallu tenir compte de l'évolution du parc automobile, avec l'entrée progressive de voitures neuves plus sûres en circulation et la mise à la casse d'engins fatigués : on connaît pourtant l'importance des équipements de sécurité active et passive sur la réduction des accidents.

b- Doléance anti-80 signée par 220 000 sympathisants

Face aux acharnés anti-vitesse, la Ligue de Défense des Conducteurs a poursuivi sans relâche (et continue de le faire) son travail de contre-information, en diffusant massivement ces vérités irréfutables sur le 80 km/h, que nos dirigeants auraient aimé pouvoir cacher aux Français : après un an complet à 80, on déplore 5 morts en plus par rapport à l'année précédente ; des études montrent que la mortalité routière ne baisse que si la vitesse se rapproche de la vitesse moyenne naturelle (à laquelle la majorité des conducteurs rouleraient s'il n'y avait pas de signalisation, en s'adaptant aux circonstances : route, météo, trafic...), et non si elle s'en éloigne, à la baisse ou à la hausse ;

coût économique de ce « ralentissement » général (évalué à 39,5 milliards d'euros par an par Rémy Prud'homme, ancien directeur adjoint de l'OCDE).

C'est en diffusant toutes ces informations, que notre Doléance anti-80 km/h à Emmanuel Macron a recueilli 220 000 signatures au total.



c- Rédaction d'un dossier juridique à l'intention des présidents de département

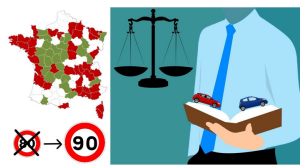
De nombreux présidents de département hésitent encore à rehausser la vitesse à 90 km/h sur les routes, dissuadés par les recommandations draconiennes de la Sécurité routière. Leur hésitation est d'autant plus compréhensible que le retour au 90 km/h sur certaines portions de voies de circulation s'est accompagné de l'idée répandue que l' élu pourrait voir sa responsabilité engagée, en cas d'augmentation de l'accidentalité.

La Ligue de Défense des Conducteurs s'est donc mobilisée pour les aider à se décider en faveur du 90, grâce à un dossier juridique impeccable. Afin de répondre à leurs interrogations sur ce sujet, en juin 2020, notre association a en effet sollicité l'Automobile-club des Avocats pour la rédaction d'un dossier juridique sur le thème « Retour au 90 km/h : la responsabilité des élus locaux peut-elle être engagée en cas d'accident ? » Au terme de ce document d'experts particulièrement étayé (consultable dans son intégralité sur notre site internet), adressé à l'ensemble des présidents de département, il apparaît quasiment impossible d'engager

la responsabilité, administrative ou pénale, des élus locaux, dans le cadre d'un accident de la route se déroulant sur un tronçon où la limitation de vitesse serait repassée à 90 km/h.



RETOUR AU 90 KM/H
LA RESPONSABILITE DES ELUS LOCAUX PEUT-ELLE ETRE ENGAGEE EN CAS D'ACCIDENT ?



d- Communiqués de presse pour sensibiliser les médias

En 2020, cinq de nos communiqués de presse avaient pour objet notre lutte et notre mobilisation contre le 80 km/h. Dès début janvier, nous avons informé les médias des premiers kilomètres regagnés par le 90 km/h : on atteignait alors près de 11 000 km de voies dont la vitesse était déjà rehaussée (ou allait l'être). Puis, dans la foulée, nous nous sommes exprimés sur la scandaleuse circulaire émise par le ministère de l'Intérieur, adressée aux préfets de département (lire ci-dessous). Le 26 juillet, nous avons informé la presse de la publication de notre dossier juridique décrit ci-dessus, avec un titre volontairement provocateur : « La tentative d'intimidation des présidents de département souhaitant repasser au 90 km/h réduite à néant par la Ligue de Défense des Conducteurs ». En septembre, nous avons fait parvenir l'entretien réalisé avec Claude Riboulet, président de l'Allier, aux médias. Ils ont ainsi pu disposer de tous les arguments de bon sens qu'un président de département, sur le terrain, peut avancer en faveur du rehaussement de la vitesse. En novembre, enfin, nous avons communiqué sur notre soutien actif aux présidents ayant repassé leur réseau à 90 km/h, dont la décision se retrouvait contestée par une association « anti-voiture » (lire ci-dessous). L'occasion, pour nous, de promouvoir la pétition que nous avons lancée en signe de protestation. Tous ces communiqués ont fait l'objet de larges reprises presse (lire chapitre II-C-3).

e- Envoi de 77 000 vignettes « non au 80 »

Extrêmement populaires, nos vignettes « Non au 80 » ! Éditées une première fois en 2018, alors que la mesure était imposée à toute la France, elles s'étaient écoulées à près de 47 000 exemplaires auprès de nos sympathisants. L'an dernier, en 2020, alors que la fin de

« l'expérimentation » approchait, deuxième round : nous avons réalisé près de 30 400 envois !



3- La LDC dénonce la pression des pro-80

a- Une circulaire qui frise l'ingérence du pouvoir exécutif

Début 2020, alors que dix-sept départements avaient déjà annoncé leur décision de repasser tout ou partie de leur réseau routier à 90 km/h, comme les y autorise la loi LOM, le gouvernement s'est évertué à contenir ce flot d'arbitrages sonnante comme autant de désaveux. Notamment avec une circulaire émise le 20 janvier par le ministère de l'Intérieur, adressée aux préfets de département. Dix pages dans lesquelles ces derniers sont invités à retoquer la décision des départements de repasser à 90 km/h, en cas de non-respect de l'article L.3221-4-1 du code général des collectivités territoriales. « Cette circulaire se résume à rappeler aux élus locaux qu'ils doivent respecter le formalisme de la loi... Comme s'ils ne le savaient pas, avait alors réagi Rémy Josseaume, avocat spécialisé en droit routier partenaire de la Ligue de Défense des Conducteurs. La circulaire n'y change rien : les présidents de département n'ont pas besoin du visa de la préfecture pour prendre leur décision. À aucun moment, leur responsabilité pénale ne pourra sérieusement être engagée, parce qu'ils ne font tout simplement qu'appliquer la loi ». Dans cette circulaire, en revanche, la Ligue de Défense des Conducteurs voit une belle occasion pour l'État, qui tient à se déresponsabiliser, de rejeter la faute (quelle faute, en l'occurrence ?) sur les élus locaux.

b- La LDC fait barrage à l'association « anti-voiture » qui poursuit les présidents de département rehaussant la vitesse

La décision de certains élus de rétablir la limitation de vitesse à 90 km/h fait actuellement l'objet de recours administratifs, alors même que leur objectif est la sécurité sur les routes. Quel argument ces "anti-90" avancent-ils pour contester la décision de la Sarthe et de l'Hérault, notamment ? Ils estiment, en substance, qu'elle constitue un mauvais signal pour les conducteurs, qui seraient ainsi tentés de se rouler à des allures déraisonnables.

Beaucoup de bruit pour rien, alors que Dominique Le Mèner, président de la Sarthe, a précisé que les tronçons concernés par le « 90 » avaient été soigneusement choisis, d'autres ayant vu leur limitation de vitesse diminuer à 70 km/h ou à 50 km/h, selon les lieux. Des ajustements rendus possibles grâce à l'incontestable expérience sur le terrain des élus locaux, en première ligne pour prendre des décisions les plus adaptées.

La Ligue de Défense des Conducteurs désapprouve fermement ces attaques en justice, alors que la loi autorise les départements à rehausser la vitesse. Consulté sur l'opportunité de l'action judiciaire, Me Rémy Josseume, avocat en droit routier et partenaire de longue date de notre association, fait part de son scepticisme : « La décision rétablissant la vitesse à 90 km/h ne peut-être censurée par le tribunal administratif que pour des raisons de non-respect des règles de forme car, sur le fond, il n'est pas possible

Harcèlement judiciaire anti-90 de la Ligue Contre la Violence Routière :

JE SOUTIENS LA CONTRE-OFFENSIVE

Chère Nathalie Troussard,

OUI, le harcèlement judiciaire opéré par la Ligue Contre la Violence Routière pour empêcher le retour du 90 km/h dans les départements est inacceptable.

d'obtenir la condamnation d'un élu dans l'exercice d'une prérogative que la loi lui confère désormais. » La Ligue de Défense des Conducteurs est donc passée à la contre-offensive, fin 2020. Nous avons adressé une pétition à nos sympathisants, qu'ils ont pu retourner après l'avoir remplie aux présidents de département. Selon le cas, ils ont pu réaffirmer leur soutien au retour à 90 km/h, les exhorter à ne pas céder aux intimidations judiciaires et, en concertation avec ceux qui ont déjà franchi le pas, à repasser l'intégralité du réseau départemental, hors zones accidentogènes, à 90 km/h. Plus de 40 000 messages ont été envoyés en quelques semaines.

Deux ans de combat anti-80

Pour symboliser les deux ans de mobilisation de nos sympathisants (la pseudo expérimentation du 80 km/h s'étant étalée entre juillet 2018 et juin 2020), la Ligue de Défense des Conducteurs a imprimé une immense banderole sur laquelle les actions menées avec eux ont été immortalisées, grâce à eux. Merci pour cet indéfectible soutien !



En parallèle du 80 km/h, la tentation du 110 sur autoroute et du 30 en ville généralisé reste forte

Les citoyens ne veulent plus de mesures anti-voiture irraisonnées ! Pourtant, l'abaissement de la vitesse à 110 km/h au lieu de 130 sur autoroute est revenu sur le tapis durant l'été 2020... Même si Emmanuel Macron a rejeté l'idée, n'oubliez pas : elle reviendra. Tout comme la généralisation du 30 km/h en ville, autre sujet historique de mobilisation à la LDC...



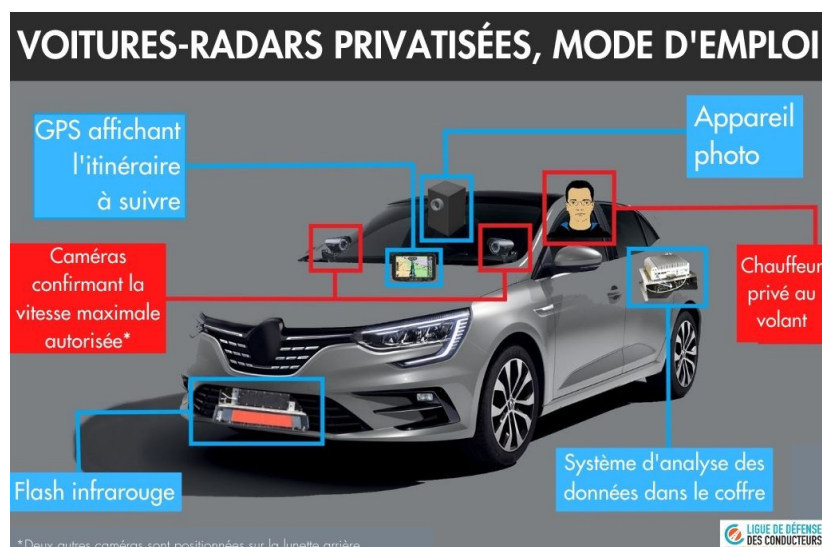
B- Lutte contre la répression systématique

Remis sur pied après les dégradations de 2018 et 2019, les radars, au nombre de 4 224 à fin 2020, sont à nouveau opérationnels. Pourtant, le confinement que nous avons connu l'an dernier a profondément « endommagé » leur rentabilité, avec « seulement » 553 millions d'euros d'amendes forfaitaires encaissées, ce qui porte tout de même les recettes des amendes de circulation et de stationnement à 1,387 milliard d'euros.

1- Sur fond de contrôle automatisé toujours plus répressif, les voitures radars privatisées menacent

Face à l'omniprésence du contrôle automatisé, l'exaspération des Français est criante. En témoigne la forte participation à deux sondages organisés à la sortie de l'été 2020 par la Ligue de Défense des Conducteurs. La première consultation, à la rentrée, était une enquête nationale sur les radars « pour que cesse leur prolifération » : 18 000 personnes y ont participé. La seconde, pendant l'été, intitulée « Radars et sécurité routière », était davantage centrée sur les voitures radars et a rassemblé 19 000 personnes. Ce dernier sujet préoccupe en effet de plus en plus les conducteurs, en particulier lorsque ces véhicules sont conduits par des chauffeurs privés, tendance qui gagne peu à peu les régions de France : après la Normandie en 2018, la privatisation des voitures radars s'est en effet étendue l'année dernière à la Bretagne

et aux Pays de La Loire... poursuivant sa conquête vers l'est en 2021. Le 1er juin 2020, sur les 402 voitures radars opérationnelles, 40 étaient déjà conduites par des chauffeurs privés. Le Projet de loi de finances pour 2021 porte leur quantité à 450 (+12%), d'ici la fin de l'année 2021. Mais cette fois, ce seront 223 véhicules (six fois plus qu'en 2020) qui verront leur utilisation privatisée ! Face à ces informations médiatisées par la LDC, des parlementaires ont interrogé le ministère de l'Intérieur en octobre 2020, par des questions écrites. Ils voulaient savoir si, d'une part, sur les routes empruntées par ces radars sur roues, les accidents sont en diminution, et si leur gravité est moindre. En outre, ils étaient curieux de déterminer si cette externalisation de la conduite avait des effets sur la présence des forces de l'ordre sur la route, et si celles-ci étaient recentrées sur d'autres missions, comme les contrôles ciblés d'alcoolémie ou de stupéfiants. D'autre part, ces élus ont voulu savoir si les voitures radars privatisées en circulation remontent des données relatives à la sécurité routière (vitesse du trafic, signalisation...). Si c'est le cas, ces élus désirent savoir quelles sont les données ainsi enregistrées, comment et combien de temps elles sont conservées. À partir du moment où les employés de sociétés qui font tourner ces machines à PV n'ont vocation qu'à conduire et non à faire cesser les comportements dangereux par une interception, la Ligue de Défense des Conducteurs réitère son opposition à ce processus de privatisation.



Ce document très pédagogique, réalisé par la Ligue de Défense des Conducteurs, a largement circulé en 2020... mais aussi en 2021. Il explique précisément le côté anonyme et implacable des voitures-radars privatisées.

2- Radars en ville sans autorisation du préfet : haro sur la proposition du ministre de l'Intérieur

Début novembre 2020, Gérald Darmanin, ministre de l'Intérieur, mentionne, dans une interview accordée à Ouest France, la possibilité qui pourrait être donnée aux maires « d'installer des radars fixes sans l'autorisation des préfets ». Une quinzaine de députés lui emboîtent le pas avec un amendement (numéro 1217) à la proposition de loi « Sécurité globale ». Leur programme faisait froid dans le dos : « À titre expérimental, selon des modalités fixées par décret, le maire peut, par arrêté motivé, décider de l'implantation de dispositifs fixes ou mobiles de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules afin de réguler la vitesse, les nuisances sonores ou la pollution atmosphérique sur le territoire de la commune. »

Au-delà de la déferlante de flashes, des pertes de points de permis, de la nouvelle source de stress au volant – en ville, il semble pourtant évident que notre attention soit concentrée sur autre chose que la crainte des radars –, notre association s'inquiétait aussi de la tentation pour les municipalités de gonfler leur budget avec ces recettes. La Ligue de Défense des Conducteurs a donc mobilisé ses sympathisants, à travers une pétition « Non à la prolifération des radars en ville ». Lancée le 10 novembre, il ne lui a fallu que quelques jours pour dépasser les 46 000 signatures. Ce plébiscite anti-amendement, nous en avons aussitôt fait part au ministre de l'Intérieur dans un courrier, pour l'avertir de notre farouche opposition à cette initiative. En parallèle, notre association a alerté les médias de ce projet.



Notre prise de position a pesé le 21 novembre, alors que cet amendement était étudié à l'Assemblée nationale: il n'a même pas dépassé l'étape de la première lecture. Cette victoire découle de la mobilisation des conducteurs.

3- Forfaits post-stationnement : suppression de la consignation en cas de contestation, ou la fin d'une injustice décriée par la Ligue de Défense des Conducteurs

Pour contester un PV de stationnement, depuis janvier 2018, il fallait d'abord payer un FPS (forfait post-stationnement). Cette première étape incontournable qui devait précéder tout recours administratif préalable obligatoire (RAPO) est désormais suspendue. C'est le résultat d'une décision prise le 9 septembre 2020 par le Conseil constitutionnel qui juge le versement de cette « obole » avant toute démarche auprès de la justice « anticonstitutionnelle ».

La Ligue de Défense des Conducteurs se félicite d'une telle décision. En effet, depuis la mise en place des FPS, beaucoup de ses sympathisants dénonçaient le parcours du combattant que représentait leur contestation. Au-delà de l'envolée du prix des amendes et des débordements qui ont défrayé l'actualité des villes depuis, l'association assistait à une résignation grandissante. Nombreux étaient ceux qui renonçaient à se battre, préférant payer pour simplifier les choses.

Désormais, face à un PV abusif, une contestation peut être faite sans payer d'abord le FPS. Cela simplifie l'accès à la justice.

4- « Stop aux radars », la vaste campagne de contre-information de la LDC pour convaincre citoyens et parlementaires de l'absurdité de la répression à outrance

Lors de l'examen du budget pour 2021, près de 187 millions d'euros étaient prévus pour entretenir, moderniser et augmenter le parc de radars. Ces derniers semblent la réponse automatique à tous les risques routiers...

La Ligue de Défense des Conducteurs a mobilisé ses sympathisants qui ont alors demandé par mail à leur député de voter l'amendement soutenu par l'association, pour que les 186 948 208 euros destinés aux radars soient reversés aux collectivités locales, afin qu'elles les affectent à l'entretien des routes.

Les conducteurs ont été entendus des députés car cinq amendements en ce sens ont été déposés (voir chapitre II-C-2).

Les débats du 27 octobre 2020 à l'Assemblée nationale ont donc fait progresser le combat pour une politique de sécurité routière qui revienne à des pratiques qui ont fait leurs preuves pour sauver des vies. Au premier rang de ces dernières, figure l'entretien des routes. En outre, l'amendement numéro II-235, défendu par Pierre Cordier, député des Ardennes, et cosigné par 31 autres parlementaires, précise que « dans un contexte de crise sanitaire qui entraîne une crise économique, la relance passe par la capacité des conducteurs à circuler sur des routes en bon état » (voir paragraphe I-C).

Parallèlement, la Ligue de Défense des Conducteurs a réalisé une longue vidéo avertissant ses sympathisants de l'avalanche de PV qui allait s'abattre sur leur tête avec la généralisation, dans toute la France, des voitures-radars décrites plus haut. Ceux qui l'ont visionnée, convaincus, l'ont à leur tour largement partagée. Son succès nous a amenés à introduire une nouvelle campagne en 2021, que nous avons baptisée « Marre des Radars » et qui dénonce, entre autres, les trésors d'ingéniosité technologique développés pour piéger automobilistes et motards à chaque ligne droite, chaque virage...

Qui est la nouvelle Madame Sécurité routière ?



Marie Gautier-Melleray est Déléguée interministérielle à la sécurité routière depuis le 29 juin 2020.

Docteure en droit public et agrégée des facultés de droit, Marie Gautier-Melleray hérite des dossiers emblématiques de son prédécesseur, Emmanuel Barbe, qui a exercé ses fonctions de 2015 au 24 février 2020.

Il s'agit notamment de la limitation de vitesse sur route à 80 km/h, mesure phare de 2018, et de la privatisation de la conduite des voitures radars. Dans un entretien exclusif à la Ligue de Défense des Conducteurs, début 2021, Madame Gautier-Melleray a déclaré qu'elle n'était pas « uniquement focalisée sur la vitesse. » Pourtant, il n'est pas question pour elle de revenir sur le 80 km/h, ni de ralentir sur le contrôle de la vitesse. Son seul point d'accord avec la Ligue de Défense des Conducteurs est pour renforcer le travail de l'État sur les autres causes des accidents de la route.



Ce que vous devez savoir sur le piège qui se referme sur les conducteurs

C- La Ligue de Défense des Conducteurs se mobilise contre la dégradation des routes de France

Finalisée fin 2019, notre étude intitulée « Dégradation des routes de France : il est urgent d'agir », motivée par les centaines de témoignages recueillis grâce à notre site communautaire Activ'Route, a été publiée une première fois en février 2020.

Outre les médias, la Ligue de Défense des Conducteurs a contacté parlementaires et élus et leur a fait parvenir ce travail de compilation, débouchant sur une première évidence : le réseau routier dans son intégralité doit faire l'objet d'un audit. Durant l'été, alors que l'État commençait à évoquer le plan de relance économique post-Covid, notre étude a servi à interpeller le président de la République sur l'intégration d'un vaste programme de restauration des routes à sa stratégie... Puis, à l'automne 2020, nous avons réactualisé ces mêmes travaux afin d'y ajouter entretiens avec des experts et propositions concrètes pour financer ce programme de restauration. Propositions qui nous également accompagnés lors de toutes nos prises de position sur le financement des radars au moment du projet de loi de finances 2021, puisque nous y demandions de reporter ce budget sur l'entretien des routes.

1- Activ'Route, notre application communautaire, sur le terrain depuis sept ans

Lors de son lancement par la Ligue de Défense des Conducteurs, il y a sept ans, Activ'Route (www.activroute.org) est devenu le premier réseau de signalement des endroits dangereux en France (routes dégradées, danger spécifique aux deux roues, limitations de vitesses inappropriées, aménagements inadaptés ou bien encore signalisations incohérentes). Depuis sa création, près de 7 700 signalements y ont été effectués et près de 630 aménagements de voirie ont pu être réalisés partout en France, grâce aux signalements des Activ'Routeurs et au travail de suivi de l'association. Rappelons que le défaut



d'entretien des routes se révèle particulièrement dangereux pour les automobilistes. Dans 30 % des accidents mortels, le facteur infrastructure (nid-de-poule, absence de rail de sécurité, défaut de signalisation) est ainsi impliqué. Tous ces témoignages et signalements nous ont incités à nous intéresser de plus près à l'état de dégradation des routes dans notre pays. Cette réflexion a abouti sur notre étude intitulée « Dégradation des routes de France : il est urgent d'agir ».

2- Notre étude sur l'état de dégradation de nos routes, point de départ d'un plan d'action législatif

a- À l'Assemblée nationale, demande d'une création de commission d'enquête parlementaire

Dans cette étude (1), la Ligue de Défense des Conducteurs analyse les causes, évalue les risques et suggère la réalisation d'un audit national. Cette revue générale des routes de France, que nous considérons nécessaire et cruciale (les milliers de signalements de nids-de-poule, défauts de signalisation et autres dégradations de la chaussée effectués sur Activ'Route en sont la preuve), aurait pour objet :

- de mesurer la dégradation de l'intégralité du réseau routier (national, national non-concédé, autoroutier, départemental et communal), des ouvrages d'art et des équipements routiers et ses conséquences en matière de sécurité routière pour chaque département,

(1) À retrouver dans son intégralité sur notre site

- d'évaluer les moyens financiers nécessaires à la remise en état intégrale du réseau routier français,
- enfin, à la lumière des politiques conduites à l'étranger, de proposer les outils à mettre en œuvre dans le cadre d'un grand programme de rénovation du réseau routier français.

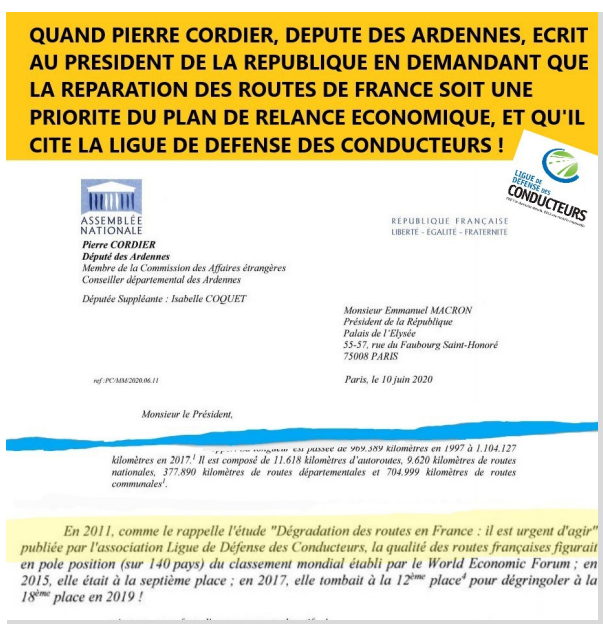


Premier résultat concret de notre étude, le soutien de trente-cinq députés, prônant la création d'une commission d'enquête dans le cadre d'une proposition de résolution à l'Assemblée nationale.

Cette proposition de résolution, « tendant à la création d'une commission d'enquête sur l'état du réseau routier français », porte le numéro 2627 et a été déposée par le député des Ardennes Pierre Cordier auprès de la commission du Développement durable.

b- Un député écrit à Emmanuel Macron et cite la LDC

En juillet 2020, le même député Pierre Cordier se saisit à nouveau de notre étude pour argumenter sa requête au président de la République, consistant à proposer de lancer un



plan d'investissement de 14 milliards d'euros, visant à réhabiliter notre réseau routier. L'objectif est double, en cette période de crise sanitaire : procurer de l'emploi aux corps de métiers concernés et améliorer la sécurité routière. Avec quinze autres députés, il demande de "lancer un plan d'investissement massif de 14 milliards d'euros afin de réhabiliter les routes françaises et ainsi améliorer les routes de notre concitoyens", dans une lettre adressée à Emmanuel Macron. Dans son argumentaire, le député Cordier reprend les conclusions de notre étude : le facteur "infrastructure" apparaît dans 26 % des cas d'accidents mortels [entre-temps, les dernières statistiques disponibles ont réévalué ce pourcentage à 30 %], tandis que les investissements ne sont pas suffisants pour enrayer l'aggravation de problèmes de nids-de-poule, de signalisation au sol effacée, d'ornières ou autres affaissements. Sachant qu'un euro non investi dans l'entretien aujourd'hui peut engendrer plus de dix euros de dépenses dans les quelques années à venir (1), les travaux qui seront entrepris auront également un impact non négligeable sur l'économie à moyen et long terme des territoires, tout en procurant de l'emploi pour leur réalisation.

c- En octobre, notre étude réactualisée propose des solutions

Cette implication de la Ligue de Défense des Conducteurs dans le sujet de la dégradation des routes, légitimée par ses conséquences sur la sécurité routière et l'implication de nos sympathisants mobilisés pour signaler les zones dangereuses grâce à notre site communautaire Activ'Route, nous a encouragés à aller plus loin. Le moment était d'autant mieux choisi que dans le cadre du Projet de loi des finances 2021, le gouvernement prévoit alors de consacrer 186 millions d'euros à l'entretien des radars et à l'achat de nouveaux équipements de répression... alors que l'urgence se situe bien évidemment ailleurs.

Nous avons donc décidé de réactualiser nos travaux initialement publiés début 2020. En plus

(1) Source : Nextroad, leader français indépendant de l'ingénierie routière

de l'état des lieux du réseau routier, qui identifie l'origine de l'aggravation de la situation - le manque d'investissements -, nous ébauchons de premières pistes pour un financement des travaux à réaliser. L'objectif est de revenir à un état des routes en adéquation avec des objectifs de sécurité routière, où le facteur infrastructure ne pèsent plus aussi lourd sur les statistiques d'accidents mortels. Pour ce faire, nous avons évalué l'investissement nécessaire à l'entretien des routes à 14 milliards d'euros - ce qui correspond aux dépenses annuelles courantes dédiées aux infrastructures - et estimé, sur la base des informations de l'Observatoire national de la route, que 44 % du réseau est en mauvais état ou nécessite un entretien. Tenant compte de ces postulats, nous proposons, de concert avec le syndicat professionnel Maintenance des routes de France (MRF), que les collectivités et l'État financent l'entretien de leurs infrastructures au moyen d'obligations vertes (« Green Bonds »). L'objectif de la Ligue de Défense des Conducteurs est d'alerter et sensibiliser les élus, les médias et les usagers de la route à l'urgence de préserver ce patrimoine inestimable et d'assurer la sécurité de tous. Mais notre travail

de compilation, de recherche et de rencontres avec des experts ne débouche pas seulement sur un cri d'alarme. En relayant les propositions de MRF, il nous permet également d'apporter des solutions pour rationaliser les coûts d'entretien et de réparation de notre réseau routier, avec une stratégie d'investissement adaptée à une situation économique critique.



Qui est MRF, notre partenaire dans le cadre de cette étude ?

Créé en 2018, le syndicat professionnel Maintenance des Routes de France (MRF) a pour vocation de réunir tous les acteurs de la maintenance routière afin de concourir, avec pragmatisme, « à une meilleure gestion des actifs et infrastructures routières en intervenant auprès des élus, des gestionnaires techniques et financiers, ainsi qu'à l'établissement de solutions de maintenance routière durables qui augmentent la durée de vie des travaux réalisés et des infrastructures ». Ses adhérents sont les maîtres d'ouvrages et gestionnaires d'infrastructures publics ou privés, les bureaux de contrôle et d'expertise, les entreprises de travaux, les fabricants de matériaux...



OCTOBRE
2020

DÉGRADATION DES ROUTES EN FRANCE IL EST URGENT D'AGIR

NOUVELLE
ÉDITION



D- Les autres sujets traités par la LDC en 2020

En France, on ne manque pas d'idées pour empoisonner la vie des conducteurs. Outre la baisse des limitations de vitesse, la répression omniprésente et les routes qu'on laisse se dégrader au mépris de la sécurité routière, notre association s'est engagée dans de nombreux autres combats qui touchent à notre quotidien. Ralentisseurs illégaux, ultra fiscalité automobile, coups en douce pendant le confinement lié à la crise sanitaire... À chaque fois que nous avons pris la parole sur ces sujets en 2020, un seul constat : nos sympathisants sont tout aussi mobilisés et nous avons pu compter sur leur total soutien pour toutes les actions menées.

1- Partenariat de la LDC avec deux autres associations pour lutter contre les ralentisseurs illégaux

Force de mobilisation pour la Ligue de Défense des Conducteurs avec ses plus de 1 million de sympathisants, profonde maîtrise du sujet pour « Pour une Mobilité sereine et durable » et incontestable expertise juridique pour l'Automobile-club des Avocats : ensemble, nos trois puissantes associations unissent leurs efforts, depuis fin 2020, pour sensibiliser pouvoirs publics, élus locaux et médias sur les ralentisseurs illégaux. Il est temps de mettre un terme à l'installation de ces équipements ne respectant ni la loi ni les normes, car leurs conséquences se font chaque jour plus lourdes : accidents corporels et matériels, nuisances sonores, vibrations, pollution... Pour nos sympathisants, les dos-d'âne aux dimensions fantaisistes ne sont pas un sujet nouveau. « Chaque jour, nous recevons des témoignages émanant de toute la France, s'indigne Nathalie Troussard, secrétaire générale de la Ligue de Défense des Conducteurs. Tous dénoncent les risques que ces ralentisseurs non-conformes engendrent. Certaines familles sont intimement touchées, avec des proches victimes d'accidents provoqués par des installations trop hautes ou trop abruptes. Mais le fait que les collectivités ne respectent pas les normes,

donc la loi, alors que les radars de vitesse, par exemple, ne tolèrent pas le moindre kilomètre supérieur à la limitation, apparaît aussi comme particulièrement injuste. En mettant nos voix à l'unisson, avec Pour une Mobilité sereine et durable et l'Automobile-club des Avocats, nous espérons nous faire entendre par toutes les parties concernées, pouvoirs publics et élus locaux, pour qu'il soit mis fin à ces abus. » Pour Thierry Modolo-Dominati, président de Pour une Mobilité sereine et durable, cette union des forces prend aussi tout son sens, au moment où de plus en plus de médias se saisissent du sujet. « Saviez-vous qu'un ralentisseur positionné sur le trajet d'un véhicule de transport en commun ou d'un hôpital, c'est illégal ? Saviez-vous que l'utilisation des coussins berlinois, en caoutchouc vulcanisé, est interdite depuis 2009 par décision ministérielle car jugés dangereux, alors qu'on en voit encore partout ? La loi est trop souvent bafouée ! » Automobiliste et passionné de voitures, Thierry Modolo-Dominati est porté par son exaspération. « Avant nos actions, cette problématique n'avait jamais été traitée avec un tel niveau d'expertise. Le rapprochement de nos trois associations va nous permettre d'être encore plus réactifs et entendus. » Maître Rémy Josseume, partenaire de longue date de la Ligue de Défense des Conducteurs et président de l'Automobile-club des Avocats, apporte de son côté toute son expertise juridique et s'est déjà saisi d'une trentaine de dossiers « ralentisseurs » traitant de sinistres matériels et corporels, mais aussi de problématiques liées aux nuisances de bruits et de vibrations sur les habitations. « Sur le plan judiciaire, explique Maître Josseume, deux orientations pénales, liées à un ouvrage hors normes, peuvent être envisagées : pour blessures involontaires lorsqu'il



y a survenance d'un accident, ou pour délit de mise en danger de la vie d'autrui, lorsque que la présence de l'ouvrage est de nature à en créer ou en entraîner un. »

Pour l'avocat spécialiste en droit routier, le combat engagé de concert par nos trois associations mettra en lumière l'impact des décisions administratives prises en faveur des plaignants, comme c'est déjà le cas pour les premières condamnations qui sont intervenues : « Nous pouvons obtenir des obligations mises à la charge de la commune d'indemniser en raison des préjudices subis, ou encore de devoir détruire l'ouvrage litigieux. »

Ensemble, la Ligue de Défense des Conducteurs, Pour une Mobilité sereine et durable et l'Automobile-club des Avocats se sont unis pour interpeller les pouvoirs publics et les médias sur cette situation alarmante, autant pour les usagers que pour les élus. Il est grand temps de mettre fin aux abus, de faire appliquer les normes et de contrôler la conformité de ces équipements sur toutes nos routes. En 2021, cette mission figurera parmi les grands sujets de mobilisation de nos sympathisants.

2- Fiscalité automobile : une manne pour l'État, pourtant bien ingrat

a- Rappel du contexte : les taxes sur la consommation automobile rapportent plus d'un tiers de ses recettes fiscales nettes à l'État

Mais que ferait la France sans l'automobile ? C'est la question que la Ligue de Défense des Conducteurs se pose au vu des immenses recettes fiscales que nous rapportons à l'État : près de 84 milliards d'euros en 2018 (l'Association des constructeurs européens d'automobiles, qui publie chaque année un « Tax Guide » répertoriant tous les apports fiscaux des pays européens, affiche toujours une année de décalage dans ces chiffres, pour des raisons de disponibilité). En achetant nos voitures, en mettant de l'essence dans le réservoir, en réglant les péages... nous contribuons à hauteur de 34 % au budget de la France. Et toujours avec plus de dévouement,



puisque la somme n'était « que » de 79 milliards d'euros en 2017. Soit une hausse de 6,2 % d'une année sur l'autre. Les PV, quant à eux, ont rapporté 1,65 milliard d'euros en 2019.

À l'heure de la crise du coronavirus, où les constructeurs et équipementiers rivalisent d'imagination pour accompagner l'effort sanitaire, où des flottes entières de voitures sont attribuées au personnel soignant pour faciliter ses déplacements, et où la crise économique est inévitable après de longs mois de confinement, l'État pourrait-il enfin envisager de mieux traiter le monde automobile ? En particulier, ceux qui le font vivre en achetant des voitures et en circulant... À la Ligue de Défense des Conducteurs, nous n'attendons cependant pas la réalisation de ce vœu pour continuer à nous mobiliser, afin que soit enfin reconnue à sa juste valeur la contribution des conducteurs à la santé économique de notre pays.

b- Le Projet de loi de finances 2021 renforce le malus CO2 et crée un malus au poids : la LDC dénonce cette « surfiscalité »

Fausse baisse du malus CO2, création d'un malus au poids : les conducteurs ont été les grands perdants des arbitrages gouvernementaux, lors des débats autour du Projet de loi de finances 2021.

Si le barème du malus CO2 initial a finalement été revu à la baisse dans sa version définitive, il pèse en effet toujours plus lourd sur le budget des acheteurs de voitures neuves et concerne de plus en plus de modèles. Exemple : le premier échelon du malus (50 €) touche, en 2020,

les voitures neuves émettant 138 g de CO₂/km. En 2021, ce sera 133 g...

Le principe de la nouvelle taxe sur le poids est aussi bancal que le malus CO₂, partant lui aussi toujours de la même logique d'écologie punitive et de perspective de recettes fiscales. Mais, politiquement correct, il a fini par être adopté. Son principe repose pourtant d'emblée sur un paradoxe : le surpoids grandissant des véhicules est, entre autres, la conséquence d'une meilleure conception et de l'ajout d'équipements de sécurité (airbags, antiblocage de roues ABS, antidérapage ESP...) que gouvernements successifs et parlementaires ont parfois fini par imposer eux-mêmes. Ce surpoids influe bien sûr sur la consommation d'énergie, donc les émissions de gaz à effet de serre et les polluants. Autre paradoxe : le malus sur le poids reprend, sur le fond, la même logique que le malus, puisqu'une voiture plus lourde émet naturellement plus de CO₂... et paie plus cher de malus.

La LDC présente sur le front

La large mobilisation de la Ligue de Défense des Conducteurs (communiqué de presse, mise en perspective, argumentaire, appel à la vigilance...) avait pourtant créé un climat favorable à la sensibilisation des parlementaires en matière de fiscalité. En effet, durant les débats du Projet de loi de finances 2021, une trentaine de députés ont défendu des amendements pour supprimer le malus CO₂, à l'initiative de l'association. Conscient des enjeux, le Sénat a jugé pertinent d'étaler sur cinq ans, au lieu de trois, la hausse prévue de la surtaxe sur le CO₂ et dans la foulée, a supprimé le malus au poids. Ce dernier a cependant été rétabli par l'Assemblée nationale, qui a réduit à trois ans la mise en place progressive de cette hausse drastique du malus CO₂. Nos contestations n'ont peut-être pas abouti, mais elles ont permis de faire une place à une vision non punitive de l'écologie. Approche précieuse en ces temps où des raisonnements politiquement corrects conduisent à l'ajout de handicaps législatifs à l'automobile, alors que les alternatives sont irréalistes, embryonnaires, voire inexistantes.

3- Vie quotidienne et crise sanitaire : la voiture qui rassure

a- À la veille des élections municipales, les sympathisants de la LDC rappellent aux candidats qu'ils tiennent à l'automobile

En amont des élections municipales des 15 et 22 mars (avant le report du second tour pour cause de crise sanitaire), la Ligue de Défense des Conducteurs a consulté ses membres et sympathisants, sur leurs attentes en matière de circulation en ville. Ils ont été 20 000 à répondre à ce grand sondage. Lequel a montré que les électeurs-automobilistes attendaient leurs candidats au tournant et qu'ils retoqueraient une politique frontalement opposée à ce moyen de transport qui reste indispensable à l'immense majorité des Français. Ainsi, à la question « Renoncerez-vous à voter pour un candidat ouvertement anti-voiture, prévoyant de limiter la circulation en ville ? », ils ont été 86 % à cocher la case « Oui ». Un véritable plébiscite en faveur de la liberté de circuler au volant de son automobile... et un avertissement aux candidats qui ont fait de la lutte contre la voiture dans leur cité un fer de lance de leur campagne. Y compris pour celles et ceux qui briguent la mairie des grandes villes, puisque cette part atteint 77 % pour ceux d'entre eux qui résidaient dans la "tranche" 100 000 à 300 000 habitants et même 78 % dans celle des plus de 300 000 habitants (1).

b- Pendant le confinement, la voiture devient une « valeur refuge »... mais reste aussi la cible du gouvernement

Quelle place pour l'automobile après le confinement ? C'est la question que nous avons posée à nos sympathisants, dans le cadre d'un second sondage mené alors que la population française était encore assignée à résidence. Nous souhaitions en effet savoir si la crise sanitaire avait changé leur vision de la mobilité... Une tendance a dominé chez les répondants : il s'agit de l'angoisse des transports.

(1) Les résultats détaillés de ce sondage sont à retrouver sur notre site internet.



Sur les 1 200 personnes qui se sont prêtées au jeu de notre enquête, 78 % pensaient que les transports en commun constitueraient toujours un risque de contamination, même après la période de confinement. Ce pourcentage augmentait sensiblement dans les petites et moyennes agglomérations avec, respectivement, 89 % et 85 %. D'ailleurs, très peu de sondés envisageaient de les utiliser pour leurs prochains déplacements.

Plus largement, les résultats de notre sondage ont mis en avant que tous les moyens de transport individuels auraient le vent en poupe, à la fin du confinement. Que ce soit le vélo, la marche ou le deux-roues motorisé, tous ont vu leur cote augmenter auprès des personnes interrogées, répondant à la question « après la crise sanitaire, indiquez quel moyen de transport vous utiliserez majoritairement ». Le vélo et la marche prennent de l'ampleur mais pour autant, la voiture reste largement en tête de ce classement avec près de la moitié des suffrages. Une tendance qui s'est confirmée à la fin du premier confinement...

N'en déplaise à Anne Hidalgo, maire de Paris, ou Élisabeth Borne, alors ministre de la Transition écologique, qui ont fait savoir tout le mal qu'elles pensaient de l'automobile. La première, à la veille du déconfinement, n'avait pas hésité à proférer des menaces : « Paris ne se laissera pas envahir par les véhicules et la pollution après le 11 mai » (peu importe à ses yeux que des pics de pollution aient été constatés alors que les voitures étaient clouées au garage...). La seconde, elle, s'est fendue fin mai d'un « Ne laissez pas la voiture reprendre sa place » bien mal venu, alors que l'industrie automobile française traversait une crise sans précédent...

Durant le confinement, les "anti-voiture" ne faiblissent pas...

Alors que les problématiques liées à l'automobile semblaient secondaires aux Français comparé à la pandémie, l'État n'a pas hésité à consulter la population sur l'instauration obligatoire de Zones à faibles émissions (ZFE) ... en catimini !

L'idée était de faire passer en douce ce projet qui consiste à compliquer encore plus la vie des conducteurs (lequel va d'ailleurs devenir un de nos sujets phares en 2021). Une première consultation publique a été menée entre le 23 mars et le 13 avril. Grâce aux alertes lancées par notre association, 10 000 de nos sympathisants se sont opposés au projet. Avant que nous nous en saisissions, seuls 400 participants avaient donné leur avis ! Probablement peu satisfait des réponses obtenues lors du "premier round", le ministère de la Transition écologique et solidaire a relancé cette consultation publique, ouverte cette fois du 1er au 22 mai 2020. Son contenu est cependant demeuré strictement identique à la version initiale !

Ce n'est pas tout. Pendant le confinement, les frais de fourrière journaliers ont continué de courir, quand bien même il était demandé aux Français de ne pas sortir de chez eux... Un défaut d'information qui a débouché sur des notes salées ! Avec notre partenaire, l'Automobile-club des Avocats, la Ligue de Défense des Conducteurs a officiellement demandé l'annulation de ces frais. Enfin, autre scandale que nous avons mis à jour : pendant le confinement, les courriers d'invalidation de permis de conduire ont continué à être envoyés, alors qu'il était impossible aux conducteurs de suivre des stages de récupération de points... La Ligue de Défense des Conducteurs a donc demandé un moratoire sur les envois des courriers d'annulation des permis de conduire, pour permettre aux automobilistes qui en ont besoin de suivre un stage de points à temps pour sauver leur précieux conduit.

II- Les moyens d'action de l'association

La Ligue de Défense des Conducteurs doit son indépendance et sa liberté de ton, qui caractérisent ses actions, à ses sympathisants donateurs. Ces derniers constituent l'unique source de revenus de l'association et c'est en leur nom que l'équipe qui la compose organise des campagnes d'information du grand public, des actions de mobilisation auprès des élus et des responsables politiques, des recherches, études et publications... Les salariés sont également chargés d'animer le site internet et les réseaux sociaux de la Ligue de Défense des Conducteurs, d'entretenir les relations avec les parlementaires, les élus locaux, les préfetures et les médias, de même qu'ils gèrent au quotidien le site communautaire Activ'Route de signalements de défauts de la chaussée et de la signalisation routière, dédié à l'amélioration du réseau routier. Il va sans dire que l'équipe de la LDC se tient aussi à la disposition des sympathisants qui la contactent, pour répondre à tous types de questions liées à l'activité de l'association. Rappelons que l'objectif est de réunir le plus grand nombre de conducteurs raisonnables, de faire entendre leur voix et d'agir en leur nom pour en finir avec les excès de la répression routière et passer à une politique de sécurité routière juste et efficace. Le chapitre qui suit détaille la répartition des dons par poste de dépense, ainsi que les moyens humains mis en œuvre pour permettre à l'association de remplir sa mission, de même que la stratégie de communication qui en découle. Ce présent rapport annuel est ainsi l'occasion d'informer les donateurs de la Ligue de Défense des Conducteurs en toute transparence sur ses activités, mais aussi d'adresser à ces derniers tous nos remerciements pour leur dévouement, leur pugnacité et leur générosité.

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

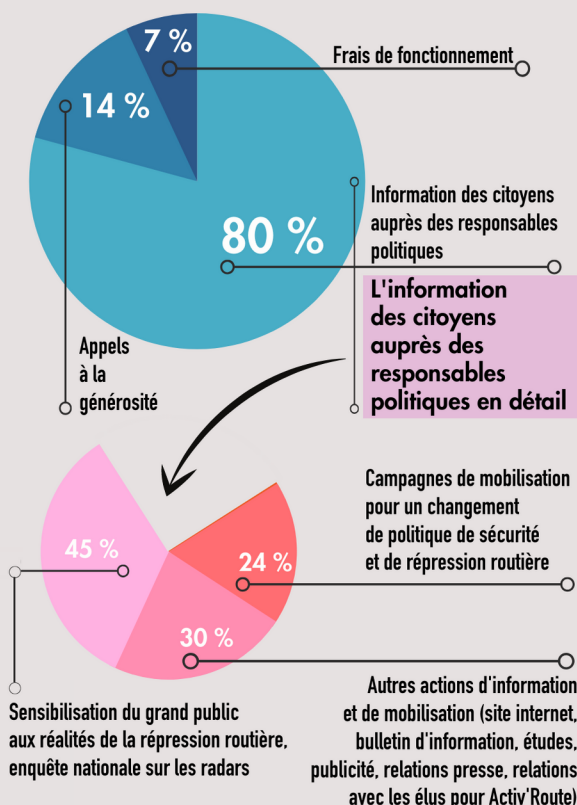
Pour orienter et donner l'impulsion de la stratégie de l'association, le conseil d'administration s'est réuni trois fois en 2020 (les 28 février, 23 juin,

16 octobre). L'assemblée générale s'est tenue le 23 juin 2020 et a validé les comptes 2019, qui ont été publiés au journal officiel le 20 juillet 2020. Une assemblée générale extraordinaire s'est tenue le 16 octobre 2020, afin de renouveler les mandats des administrateurs. Le bilan 2020 de l'exercice présente un total de 854 615 €.

Le compte de résultat 2020 affiche un total de produits 1 174 482 € et un total de charges de 1 069 087 €, dégagant un résultat positif de 105 395 €.

L'année 2020 est marquée par la crise sanitaire et un confinement dur de mars à mai 2020. L'activité de l'association a été largement affectée par le confinement et a dû réorienter sa stratégie de communication avec les sympathisants. Les campagnes papier ont notablement diminué, alors que les campagnes d'e-mailings ont plutôt bien été suivies.

Comment sont utilisés les dons ?*



*Répartition en 2020

B- Les moyens humains de l'association

L'équipe de la Ligue de Défense des Conducteurs, entièrement dédiée à la mission de l'association (rassembler le plus grand nombre de conducteurs responsables et faire entendre leur voix, pour qu'enfin la sécurité routière mette en place des méthodes réellement efficaces pour sauver des vies) est composée de cinq salariés : une secrétaire générale, une responsable du pôle Études et Communication, un rédacteur, un chargé d'études et une assistante.

Nathalie Troussard, secrétaire générale de la Ligue de Défense des Conducteurs, et Alexandra Legendre, responsable du pôle Études et Communication, sont les deux porte-parole de l'association. La première émane du milieu

associatif et la seconde, du journalisme automobile. Leur première année de fonctionnement en binôme (Nathalie Troussard a été recrutée en octobre 2016 et Alexandra Legendre en décembre 2019), l'an passé, s'est traduit par une montée en puissance de l'association, en particulier auprès des médias, malgré la pandémie due au coronavirus, qui aurait pu reléguer les problématiques automobiles au second plan des préoccupations des Français. Les rencontres avec les parlementaires, dont la secrétaire générale et la responsable de la communication sont également chargées, ont évidemment été suspendues dans la foulée du confinement et des mesures de distanciation ayant découlé de la crise sanitaire.



Gérard Landry, président de la Ligue de Défense des Conducteurs, avec Nathalie Troussard, secrétaire générale de l'association (à gauche) et Alexandra Legendre, responsable du pôle Études et communication.

C- Une communication à 360°

Malgré la crise sanitaire qui a limité les actions sur le terrain de l'équipe de la Ligue de Défense des Conducteurs, la communication de l'association est restée articulée autour de trois axes d'échanges : avec les sympathisants, avec les élus (collectivités locales, notamment maires et instances départementales, députés et sénateurs) et, enfin, avec les médias.

1- La communication directe auprès de nos sympathisants

a- Newsletters et bulletins

Les trois newsletters que la Ligue de Défense des Conducteurs a adressées à 2 150 000 sympathisants, en 2020, sont prioritairement axées sur l'actualité de la répression automobile, permettant aux lecteurs de s'informer sur les derniers articles et les dossiers produits par l'association. Ces trois newsletters reviennent également sur les actions phares menées par l'association et soutenues par l'ensemble de nos sympathisants.

En complément, les plus fidèles donateurs reçoivent deux bulletins papier par voie postale. Au total, ce sont plus de 29 700 personnes, nous suivant régulièrement et nous soutenant, qui retrouvent cette publication dans leur boîte aux lettres. Ces bulletins constituent une occasion unique de proposer une sélection des derniers articles publiés sur le site (voir ci-dessous) et de faire le point sur les actions de l'association. Le bulletin veille toujours aussi à sélectionner les témoignages de conducteurs les plus pertinents, reflétant la politique de répression ciblée des gouvernements successifs. Enfin, nos lecteurs peuvent avoir un aperçu de nombreuses retombées presse de nos actions.

b- Articles sur le site web

La rédaction d'articles experts et mobilisateurs est fondamentale pour le rayonnement de la Ligue de Défense des Conducteurs. Malgré le départ de Charles Beauvalet, chargé d'étude, en juillet 2020 (pas remplacé avant 2021),

notre production est restée dense : un peu plus de 70 articles ont ainsi été rédigés sur notre site en 2020, soit 97 % de plus qu'en 2019. Enjeux électoraux (municipales), conséquences de la crise sanitaire sur les conducteurs, accélération de la politique pro-ZFE et de la répression routière par les radars, renforcement du malus CO2 et création d'un malus sur le poids en 2022... Les sujets traités sur le site internet de l'association, qui est son outil principal de communication, ont été multiples (liste en annexe).

c- Omniprésence sur les réseaux sociaux

Notre effort, durant 2020, ayant été principalement porté sur le contenu rédactionnel du site, nous avons surtout conforté notre présence sur Facebook avec une hausse de 2,7 % des abonnés (soit 65 200). Les posts les plus populaires concernent notre suivi rigoureux de la progression de l'abandon du 80 km/h (une publication à chaque fois qu'un département « rebascule » vers le 90), le déploiement des voitures radars privatisées, la lutte contre les radars illégaux...

Parallèlement, notre fil Twitter reste stable par rapport à 2019, avec 3 000 abonnés environ. Ce réseau social est extrêmement fréquenté par les "anti-voiture", 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 s'étoffe peu à peu, avec environ 350 abonnés à ce jour. Enfin, la création d'un compte Instagram à la toute fin 2020, correspondant avec notre savoir-faire graphique en constante évolution, nous permettra à terme de nous faire connaître aussi pour nos illustrations et infographies « maison ».



2-La sensibilisation des élus aux préoccupations des conducteurs

La crise sanitaire impliquant un gel quasi-total des rencontres avec nos interlocuteurs habituels l'an passé, notre équipe s'est adaptée. Entretiens par téléphone et visioconférences ont remplacé les rendez-vous avec les élus, dès la mi-mars 2020. Nous avons ainsi sollicité des présidents de département, des députés... pour porter à leur connaissance notre action et notre soutien, le cas échéant.

Questions écrites, propositions d'amendement, dossier juridique envoyé aux présidents de département sur le thème du 80 km/h... se sont succédé courant 2020, malgré les événements. Le député Pierre Cordier (Ardennes), proche allié de la LDC, a par exemple cité les travaux de notre association sur la dégradation des routes de France dans son courrier adressé au président de la République Emmanuel Macron, à qui il proposait d'intégrer la réfection du réseau à son plan de relance économique post-Covid (voir chapitre I-C-2).

Au moment des débats sur le Projet de loi de finances 2021, qui ont démarré en septembre 2020, nous avons été particulièrement actifs, avec de nombreuses propositions d'amendement (réaffectation des recettes des radars automatisés à la réfection des routes, demande de suppression du malus CO2, boycottage du malus sur le poids...). Nous avons aussi, par exemple, demandé aux députés et sénateurs de poser une question écrite sur le thème de la destinée des données récoltées par les voitures radars privatisées. Du côté du gouvernement, nous avons adressé une pétition contre la prolifération des radars en ville à Gérald Darmanin, ministre de l'Intérieur (voir chapitre I-B-2).



En 2020, la Ligue de Défense a maintenu ses rencontres avec des députés, "en présentiel", selon l'expression désormais consacrée, jusqu'au confinement de la mi-mars.

Ici, Nathalie Troussard et Alexandra Legendre avec Michel Vialay (8e circonscription des Yvelines, en haut) et Eric Straumann (1e circonscription du Haut-Rhin, désormais maire de Colmar).



À la fin de l'été 2020, nous sommes rendus à Nancy, au siège du conseil départemental pour porter la parole de nos sympathisants sur le sujet encore épineux du 80 km/h.

La LDC en toute transparence

À noter que 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 ainsi plus que jamais renforcée.

3- Les médias qui ont relayé nos actions en 2020

Début 2020, nous avons commencé à mettre en place une nouvelle stratégie de communication, consistant avant tout à rédiger un maximum d'articles, études, propositions d'amendement, argumentaires, communiqués de presse... afin d'apparaître à nouveau sur les scènes médiatique et politique comme une structure dynamique,

réactive et dont l'expertise sur de nombreux sujets justifie qu'on nous donne la parole. Résultat : 89 reprises presse, en hausse de 256 % par rapport à 2019 (année durant laquelle la LDC a quasiment disparu des médias, avec 25 reprises). La mesure des 80 km/h reste en tête des thèmes préférés des médias (29 % de nos reprises, de même que les ralentisseurs illégaux (31 %).

Janvier 2020

Notre première carte du retour à 90 publiée par Auto Plus

- Cantal : 4 000 km
- Orne : 2 382 km
- Essonne : 600 km
- Loir-et-Cher : 560 km
- Seine-et-Marne : 487 km
- Haute-Marne : 476 km
- Loiret : 473 km
- Creuse : 440 km
- Maine-et-Loire : 410 km
- Indre-et-Loire : 400 km
- Sarthe : 400 km
- Bas-Rhin : 54 km

es automobilistes contraints de payer plus de 1.300 euros de frais de fourrière

Plusieurs personnes ont essayé d'entrer en contact avec les postes de police sans réponse ni précision», dénonce Alexandra Legendre, porte-parole de la [Ligue de défense des conducteurs](#).

Challenge

Frais de fourrière : ils s'accroissent aussi durant le confinement. Le caractère intransigeant de cette disposition a fait monter le moutarde aux nez des membres de l'Automobile Club des Avocats et de la [Ligue de Défense des Conducteurs](#), qui

Automobile déconfinée : qui va payer les sorties de fourrière ?

Cette situation, relevée par la [Ligue de défense des conducteurs](#) et les avocats de l'Automobile club des avocats, est nationale. Ils s'interrogent sur des frais infligés des usagers empêchés de récupérer leur véhicule, un cas de force majeure. Et l'addition pourrait s'avérer salée selon la ville concernée.

CONFINEMENT: POURQUOI LES "GRANDS EXCÈS DE VITESSE" N'ONT PAS TANT AUGMENTÉ QUE ÇA

Le ministère de l'Intérieur relève "une hausse de 16% des délits de grands excès de vitesse" depuis le début du confinement. Cela représente 18 infractions de plus qu'en temps normal, signale la [Ligue de Défense des Conducteurs](#) qui dénonce une "communication sournoise du gouvernement".

« Tous les moyens sont bons pour stigmatiser les conducteurs »

Alexandra Legendre, porte-parole d'une association de défense des automobilistes

LA LIGUE DE DEFENSE DES CONDUCTEURS EST INTERVIEWÉE DANS AUJOURD'HUI EN FRANCE/LE PARISIEN DU JOUR !

L'Etat veut multiplier par cinq le nombre de voitures radar privatisées d'ici fin 2021

Six fois plus de voitures-radars en 2021

L'Etat va quintupler le nombre de voitures radars en 2021

Les voitures-radar privatisées vont se multiplier en 2021

Faut-il supprimer le "Malus écologique" sur les ventes de voitures neuves ?

"Le malus CO2 est contreproductif" selon la LDC

164 g/km

Fléau des ralentisseurs illégaux : la résistance s'organise !

Halte aux ralentisseurs illégaux ! Trois associations se mobilisent

RMC

Annexe

Liste des articles publiés sur le site internet de la Ligue de Défense des Conducteurs en 2020. Tous sont consultables en ligne, en tapant les mots-clés des titres.

DATE	ARTICLE	RUBRIQUE
02/01/2020	Combien le malus CO2 va-t-il nous coûter en 2020 ?	Fiscalité auto
10/01/2020	Plus de 10 000 kilomètres repassent à 90 km/h en France, mais la bataille doit continuer pour obtenir un vrai retrait du 80 km/h !	Vitesse infos/intox
14/01/2020	80 km/h : Emmanuel Barbe, délégué à la Sécurité routière, remonte au créneau ; nous aussi, à la Ligue de Défense des Conducteurs	Vitesse infos/intox
15/01/2020	Ma contestation en ligne	Autres sujets
22/01/2020	La Ligue de Défense des Conducteurs et Easyrad vous aident à sauver vos points	Autres sujets
23/01/2020	Avec sa circulaire anti-retour au 90 km/h, le gouvernement infantilise les présidents de département	Vitesse infos/intox
24/01/2020	Vos priorités pour 2020, pour une sécurité routière juste et efficace	Quotidien du conducteur
31/01/2020	Identifiez les types de véhicules radars banalisés et réduisez l'effet de surprise grâce à la LDC	Répression et radars
03/02/2020	Bilan 2019 de la Sécurité routière : encore une communication trompeuse du gouvernement	Sécurité routière
07/02/2020	Le Top 5 des pires mesures du "quinquennat" d'Emmanuel Barbe	Répression et radars
10/02/2020	Dites oui à l'automobile !	Autres sujets
13/02/2020	Christophe Ramond, président du Tarn : "Nous faisons le maximum pour revenir à 90 km/h dans notre département !"	Vitesse infos/intox
19/02/2020	Dégradation des routes en France : pour la Ligue de Défense des Conducteurs, il est urgent d'agir	Infrastructures
06/03/2020	Selon les résultats de notre sondage spécial "élections municipales", 9 conducteurs sur 10 renonceront à voter pour un candidat ouvertement anti-voiture	Autres sujets Quotidien du conducteur
26/03/2020	Automobile et solidarité font bon ménage	Autres sujets
31/03/2020	Malgré l'urgence sanitaire, les conducteurs toujours dans le viseur de l'administration	Quotidien du conducteur
02/04/2020	Coronavirus : la vie des conducteurs s'organise	Autres sujets
06/04/2020	Recrudescence des grands excès de vitesse : beaucoup de bruit pour pas grand-chose	Vitesse infos/intox
07/04/2020	Création obligatoire d'une ZFE : le gouvernement vous consulte... mais en douce	Écologie et environnement
10/04/2020	Après le confinement, votre voiture va-t-elle vous apparaître plus rassurante pour vos déplacements ?	Quotidien du conducteur
14/04/2020	Sécurité routière en mars : encore un amalgame entre mortalité et vitesse	Sécurité routière
17/04/2020	Instauration obligatoire de ZFE : vous êtes contre !	Écologie et environnement
23/04/2020	Le cash des radars automatiques : retour sur un reportage explosif	Répression et radars
24/04/2020	Les petites et moyennes entreprises des services de l'automobile touchées de plein fouet par le coronavirus	Autres sujets
27/04/2020	Les petites et moyennes entreprises des services de l'automobile Déplacements post-confinement : la voiture plus rassurante, selon un sondage de la Ligue de Défense des Conducteurs	Quotidien du conducteur
30/04/2020	Taxes et amendes : mais comment fonctionnerait la France sans l'automobile ?	Fiscalité automobile
05/05/2020	Restrictions de circulation en ville : faites barrage !	Écologie et environnement
05/05/2020	Interdiction de signaler les contrôles de vitesse : vigilance requise !	Vitesse infos/intox
05/05/2020	80 km/h : inutile, mais aussi dangereux pour l'économie... et pour nos vies !	Vitesse infos/intox
06/05/2020	La voiture au cœur de nos vies	Quotidien du conducteur
07/05/2020	Consultation publique (en toute discrétion) pour la création obligatoire des ZFE : deuxième round	Écologie et environnement
11/05/2020	La France deuxième au hit-parade des taxes automobiles en Europe	Fiscalité auto
01/06/2020	Le combat anti-80 continue, plus que jamais !	Vitesse infos/intox
05/06/2020	L'automobile rend les politiques schizophrènes ; la Ligue de Défense des Conducteurs espère que ce n'est pas dangereux !	Autres sujets
09/06/2020	Assurance auto : le budget moyen des Français s'envole encore	Quotidien du conducteur
26/06/2020	La Ligue de Défense des Conducteurs réduit à néant la tentative d'intimidation des présidents de département souhaitant repasser au 90 km/h	Vitesse infos/intox

DATE	ARTICLE	RUBRIQUE
01/07/2020	80 km/h : la Ligue de Défense des Conducteurs exige les résultats des deux ans d'expérimentation !	Vitesse infos/intox
02/07/2020	1er juillet 2018-30 juin 2020 : la Ligue de Défense des Conducteurs remercie ses sympathisants pour ces deux ans de mobilisation anti-80 km/h	Vitesse infos/intox
06/07/2020	Le rapport annuel 2019 de la Ligue de Défense des Conducteurs est disponible	Autres sujets
09/07/2020	Un député demande à Emmanuel Macron d'inclure la restauration des routes françaises au plan de relance économique, la Ligue de Défense des Conducteurs le soutient	Infrastructures
10/07/2020	Mon référendum en faveur du 160 km/h sur autoroute	Vitesse infos/intox
10/07/2020	20 % des Français plus nerveux au volant, selon le sondage de la Fondation Vinci Autoroutes	Autres sujets
21/07/2020	La Ligue de Défense des Conducteurs a épluché pour vous le rapport final d'évaluation du 80 km/h : l'incroyable outil de propagande du gouvernement	Vitesse infos/intox
30/07/2020	Comment se battre contre un ralentisseur ne répondant pas aux normes ?	Infrastructures
21/08/2020	La Ligue de Défense des Conducteurs explique sur RMC ce que rapporte l'automobile à l'État	Fiscalité automobile
28/08/2020	Après les ZFE, le gouvernement veut imposer le 30 km/h en ville !	Écologie et environnement
28/08/2020	Rapport bidonné de "l'expérimentation" du 80 km/h : la lutte continue !	Vitesse infos/intox
28/08/2020	Expérimentations à l'étranger : vitesses relevées = pas d'accident en plus !	Vitesse infos/intox
28/08/2020	La Ligue de Défense des Conducteurs vent debout contre les nouveaux radars !	Répression et radars
09/09/2020	Il n'est plus obligatoire de payer avant de contester un PV de stationnement !	Répression et radars
28/09/2020	Claude Riboulet, président de l'Allier, repasse son réseau entier à 90 km/h : "Quelle que soit la vitesse à laquelle les accidents arrivent, tous restent mon problème"	Vitesse infos/intox
29/09/2020	Un malus CO2 à 50 euros en 2020 vous coûtera 210 € en 2021 (et 400 en 2022) !	Fiscalité automobile
02/10/2020	La Ligue de Défense des Conducteurs soutient les présidents de département passés à 90 km/h qui font face à des recours administratifs	Vitesse infos/intox
02/10/2020	Envolée du prix du malus CO2 : la goutte d'eau qui fait déborder le vase	Fiscalité automobile
16/10/2020	Taxe sur le poids : WWF est à la masse !	Fiscalité automobile
20/10/2020	Fausse baisse du malus CO2, création d'un malus eu poids : les conducteurs, grands perdants des arbitrages gouvernementaux	Fiscalité automobile
22/10/2020	Voitures radars privatisées : les parlementaires interrogent le gouvernement	Répression et radars
02/11/2020	Réaffecter l'argent des radars à l'entretien des routes : des députés et la Ligue de Défense des Conducteurs sur la même longueur d'onde	Infrastructures
04/11/2020	Une trentaine de députés défendent l'idée de la suppression du malus CO2, validée par la Ligue de Défense des Conducteurs	Fiscalité automobile
05/11/2020	Paris ou l'acharnement anti-voiture d'Anne Hidalgo	Autres sujets
12/11/2020	Dégradation des routes en France : notre étude, réactualisée, pour intervenir vite en créant une dynamique économique	Infrastructures
16/11/2020	Pompili et Le Maire ont un problème de poids... et inventent une nouvelle taxe	Fiscalité automobile
18/11/2020	Vous êtes déjà 45 000 à avoir signé notre pétition contre la prolifération des radars en ville !	Répression et radars
20/11/2020	Volvo simule dix accidents à 100 km/h en lâchant des voitures d'une grue à... 30 mètres de haut	Sécurité routière
23/11/2020	Le parlement emboîte le pas à la Ligue de Défense des Conducteurs et rejette l'amendement autorisant la prolifération des radars en ville	Répression et radars
29/11/2020	Pourquoi le projet de malus sur le poids des véhicules doit absolument être abandonné	Fiscalité automobile
03/12/2020	Données personnelles des conducteurs : les experts de l'innovation sont vigilants, voire inquiets	Quotidien du conducteur
09/12/2020	Victoire 2020 : le Sénat supprime le malus au poids, aiguillonné par la mobilisation et les arguments de la Ligue de Défense des Conducteurs et de ses sympathisants	Fiscalité automobile
10/12/2020	Qui va payer la transition énergétique ?	Écologie et environnement
15/12/2020	Voitures radars privatisées : le déploiement massif a commencé	Répression et radars
18/12/2020	Prolifération des radars en France : le ras-le-bol des conducteurs	Répression et radars
23/12/2020	Nouveaux maires de France : "Boutons l'auto hors de nos villes !"	Autres sujets
30/12/2020	Le 80 km/h, fiasco de l'année pour le gouvernement	Vitesse infos/intox

LES DONATEURS ET SYMPATHISANTS, PILIERS DE NOTRE ASSOCIATION

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

"Je serai toujours à vos côtés dans cette lutte anti-automobile hypocrite"

"Quel ouvrage ne faites-vous pas au quotidien ! Nous ne pouvons que vous admirer dans votre combat face à cet État qui multiplie partout où il le peut les radars plutôt que d'investir dans la réparation de nos routes. C'est David contre Goliath. C'est tellement courageux à vous. Vous savez nous expliquer le non-sens de ces investissements qui pénalisent, hélas, tant de conducteurs sérieux pour de très infimes dépassements de vitesse. Geste vraiment odieux mettant au chômage quantité de personnes tout fait respectables et honnêtes !"

"Beaucoup de combats sont à venir, alors bravo et courage à vous tous"

"Merci pour la vigilance dont vous faites preuve au quotidien pour défendre nos droits"

"Bravo et merci à vous pour votre ténacité dans une logique indéniable. Nous vous suivons. Une simple conductrice qui a encore tous ses points sur son permis !"

"Vous faites réellement un super job, et je tiens ici, modestement, à vous en remercier... On n'en peut plus de toute cette politique anti-voiture"

"Merci à toute l'équipe pour ce travail de recherches et d'informations, pour vos actions d'une grande efficacité, que j'ai toujours plaisir à lire, à méditer et à retransmettre, après coup, à mes amis et connaissances"

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

"Espérons que cet engagement de notre ligue fera boule de neige pour amplifier le nombre d'adhérents et que les conducteurs comprendront que c'est leur intérêt"

"Je suis convaincu du combat que fait la Ligue et prêt à le soutenir sur tous les sujets qui nous concernent ; je suis toujours choqué de la passivité des conducteurs qui se font matraquer sans bouger"

"Un grand merci à vous et votre association pour votre temps passé, votre implication et votre combativité sans relâche que j'approuve régulièrement"

"Membre de l'association, je tiens à vous féliciter pour la qualité de votre travail"

MEILLEURS
VŒUX
2020





LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS

STOP À LA RÉPRESSION ABSURDE, OUI À LA CONDUITE RESPONSABLE

Pour rester en contact :

Site internet : www.liguedesconducteurs.org

E-mail : contact@liguedesconducteurs.org

Tél. : 01 43 95 40 20

Adresse : 23 avenue Jean Moulin - 75014 PARIS



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

Témoignez de votre expérience

Vous souhaitez nous faire part d'une situation que vous jugez injuste ou simplement partager une expérience vécue (contrôle radar abusif, zone à 80 km/h injustifiée, état de dégradation des routes, ZFE...) avec d'autres sympathisants ? Écrivez-nous à l'adresse postale ou mail ci-dessus, ou téléphonez-nous. Notre équipe est à votre écoute.

CHARTRE 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.