



**LIGUE DE DÉFENSE
DES CONDUCTEURS**

STOP À LA RÉPRESSION ABSURDE, OUI À LA CONDUITE RESPONSABLE

RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITÉ 2022





**LIGUE DE DÉFENSE
DES CONDUCTEURS**

STOP À LA RÉPRESSION ABSURDE, OUI À LA CONDUITE RESPONSABLE

RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITÉ 2022

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

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

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

SOMMAIRE

Un an de mobilisation : les grandes étapes de 2022	p. 6
Le mot du Président	p. 7
Nos combats	p. 8
Des sympathisants répartis sur toute la France	p. 9
L'année 2022 en chiffres	p. 10

I- LES TEMPS FORTS DE L'ASSOCIATION EN 2022

p. 11

A- Élection présidentielle : le ras-le-bol du dogme anti-voiture parvient aux candidats grâce à la LDC

1- Ce que nous avons mis en place pour que votre voix leur parvienne	p. 11
a- <i>Un Tour de France pour écouter nos sympathisants</i>	p. 11
b- <i>Un Manifeste pour compiler tous les témoignages recueillis, introduisant notre programme de politique automobile</i>	p. 12
2- Présentation de notre manifeste à tous les candidats	p. 13
a- <i>Un conducteur = un électeur</i>	p. 13
b- <i>Rencontre des candidats et des équipes de campagne</i>	p. 13
c- <i>La Ligue de Défense des Conducteurs porte-parole des usagers lors de la journée de la filière automobile face aux candidats</i>	p. 14
d- <i>Notre bilan : des candidats à la politique embryonnaire mieux avertis... mais des sympathisants toujours déçus un an après</i>	p. 14

B- Répression automatisée : leurs aberrations, nos contre-attaques

p. 15

1- Les voitures-radars privatisées à la conquête de la France	p. 15
a- <i>Comme en 2021, nous exigeons leur signalisation</i>	p. 15
b- <i>« Non, je ne suis pas une voiture-radar » : des autocollants pour résister</i>	p. 16
2- Pourtant, 6 PV sur 10 pour excès de vitesse concernent des dépassements des limitations de vitesse inférieurs à 5 km/h !	p. 17
a- <i>Un chiffre choc obtenu par l'entremise de la LDC</i>	p. 17
b- <i>En réaction, une pétition « Zéro sanction » pour ces mini-dépassements et un effet immédiat</i>	p. 17
c- <i>La LDC reçue au ministère de l'Intérieur pour remettre vos registres de signatures</i>	p. 18
3- 5 € par an pour protéger votre permis de conduire : une assurance inédite au tarif négocié par la LDC	p. 19
4- La LDC soutient les 125 députés demandant que l'argent des radars aille à l'entretien des routes	p. 20
3- Loi 3 DS et radars en ville : notre pétition contre leur prolifération	p. 21

C- Abaissements des limitations de vitesse : votre mobilisation fonctionne !

p. 22

1- 80 km/h : le rejet de cette mesure inique progresse	p. 22
a- <i>La LDC est devenue l'observatoire incontournable des retournements de situation</i>	p. 22
b- <i>La moitié des départements est repassée à 90 km/h</i>	p. 23
2- 110 km/h sur autoroute : vous êtes contre, l'État renonce pour le moment	p. 23

SOMMAIRE

D- Les autres sujets traités par la LDC en 2022	p. 24
1- Ralentisseurs illégaux : la publication de notre étude fait des vagues	p. 24
2- Transition écologique : reportons les ZFE !	p. 25
a- Déjà 243 000 signatures à notre pétition	p. 25
b- La LDC auditionnée à l'Assemblée nationale.....	p. 25
c- ... et conviée à participer aux travaux de réflexion de Bordeaux Métropole.....	p. 26
3- Plateforme de signalement des zones dangereuses Activ'Route : ça avance !.....	p. 26
II- LES MOYENS D'ACTION DE L'ASSOCIATION	p. 27
A- Un budget issu de nos donateurs et dédié au combat	p. 27
B- Les moyens humains de l'association	p. 28
C- La communication, l'un des nerfs de la guerre	p. 29
1- La communication directe auprès de nos sympathisants.....	p. 29
a- Newsletters et mailings	p. 29
b- Articles sur le site de la LDC.....	p. 29
c- Omniprésence sur les réseaux sociaux.....	p. 29
d- La LDC au Big Car Show sur le circuit des 24 Heures.....	p. 30
2- La sensibilisation des élus aux préoccupations des conducteurs	p. 31
3- Les médias qui ont relayé nos actions en 2022	p. 32
Annexe	p. 33
Les sympathisants, piliers de l'association	p. 34



Un an de mobilisation à la Ligue de Défense des Conducteurs

LES GRANDES ÉTAPES DE 2022

FÉVRIER - MARS

- ✓ Présentation aux candidats à l'élection présidentielle de notre manifeste « Sortir du dogme anti-voiture, sortir de l'échec de la Sécurité routière », contenant nos 10 propositions-clés de politique automobile.



AVRIL

- ✓ 58 % des PV-vitesse concernent des dépassements de la limitation de moins de 5 km/h : la LDC lance aussitôt une pétition « Zéro sanction ».



JUIN

- ✓ Lancement de nos vignettes « Non, je ne suis pas une voiture-radar ! »



JUILLET

- ✓ Publication de notre étude « Ralentisseurs illégaux : + d'accidents, + d'impact sur l'environnement, + de carburant, + d'inconfort, + de bruit ».

SEPTEMBRE

- ✓ La LDC est auditionnée à l'Assemblée nationale et nous faisons connaître notre positionnement aux députés : oui, il faut reporter l'instauration des Zones à faibles émissions (ZFE) !

OCTOBRE

- ✓ La LDC se mobilise pour protéger vos points de permis et obtient un tarif imbattable (5 euros par an pour une assurance hors normes).
- ✓ La LDC est reçue au ministère de l'Intérieur pour remettre vos registres de signatures à notre pétition « Zéro sanction » pour les mini-dépassements.

DÉCEMBRE

- ✓ La moitié des départements a repassé tout ou partie de son réseau routier à 90 km/h ! Une belle victoire pour notre association.



Activ'Route : notre plateforme de signalement de zones dangereuses invite nos sympathisants à devenir eux-mêmes des acteurs de la sécurité routière. Nous venons de passer le cap des 7 000 Activ'Routeurs !

LE MOT DU PRÉSIDENT

Sortir du dogme anti-voiture, sortir de l'échec de la Sécurité routière. Le titre du manifeste que nous avons présenté aux candidats à l'élection présidentielle, début 2022, résume la raison d'être de notre association. Depuis plus de quinze ans déjà, la Ligue de Défense des Conducteurs se mobilise pour faire entendre la voix des Français qui ne se reconnaissent pas dans la politique automobile menée par les gouvernements qui se succèdent.

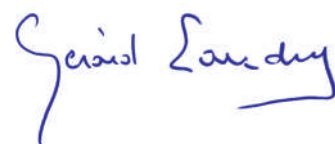
Cette voix, la vôtre, nous l'avons écoutée, puisque nos entretiens avec quinze grands témoins, sympathisants de notre association, introduisent ce manifeste. Représentatifs de cette population qui a un besoin vital de sa voiture pour ses déplacements, ruraux, urbains, actifs, retraités, avec ou sans enfants, ces femmes et ces hommes se sont adressés, par notre entremise, aux prétendants à la fonction suprême. Ils nous ont ouvert leur porte durant ce grand tour de France que nous avons entrepris quelques semaines plus tôt, afin de décrire leurs contraintes du quotidien et leur désarroi face à la vision dogmatique d'une élite parisienne déconnectée, pour qui le dénigrement anti-voiture est devenu un réflexe quasi pavlovien.

C'est qu'il ne fait pas bon avoir besoin de sa voiture pour vivre, dans notre société. Prolifération des radars, véhicules bardés de technologie conduits par des civils circulant incognito dans le flux automobile pour flasher le moindre kilomètre-heure en trop, restrictions de circulation, prix des carburants et barèmes

de malus CO₂ qui s'envolent, injonctions infantilisantes à ne pas utiliser sa voiture, l'an dernier il ne s'est pas passé une semaine sans que nous ne soyons affectés par une mesure, une décision ou un événement qui nous complique l'existence. Dans ce contexte difficile, la Ligue de Défense des Conducteurs aligne pourtant de belles victoires. C'est à notre suggestion par exemple qu'une sénatrice a obtenu du gouvernement une information fondamentale : 58 % des PV sont le fait de mini-dépassements de moins de 5 km/h (et 95 % de moins de 20 km/h) ! Ce chiffre nous a non seulement permis de demander la suppression des sanctions pour ces « excès », mais aussi de démontrer que les Français sont dans leur immense majorité des conducteurs responsables. Côté abaissements des vitesses, alors que la moitié des départements ont repassé tout ou partie de leur réseau à 90 km/h, confortés dans leurs décisions par nos publications et prises de parole, le 110 sur autoroute, que vous rejetez en masse (à ce jour, notre pétition compte près de 350 000 signatures !) se voit lui aussi repoussé.

Auditionnée par les députés à l'Assemblée nationale sur les Zones à faibles émissions – ces scandaleuses zones de restriction de circulation –, reçue au ministère de l'Intérieur, votre association sait se faire entendre auprès des élus, mais aussi des plus grands médias. Pour vous, enfin, nous avons aussi négocié un tarif très bas pour assurer votre permis de conduire et nous avons redoublé nos efforts sur Activ'Route, notre plateforme de signalement de zones de dangereuses. Parce que la sécurité routière, c'est aussi la route...

Toutes ces actions ne sont possibles que grâce à notre totale indépendance. Or, cette indépendance, c'est à votre engagement que nous la devons, à vos dons. Ni soutien de l'institution publique, ni partenariat privé : sans autre aide que la vôtre, c'est comme cela que nous vous défendons le mieux. Merci.



Gérard Landry,
Président de la Ligue de Défense des Conducteurs



NOS COMBATS

Sur fond d'élection présidentielle, puis d'élections législatives, mais aussi d'inflation galopante et de politique de transition écologique écartant *de facto* les Français au budget le plus contraint, la vie des conducteurs n'a pas été rose en 2022.

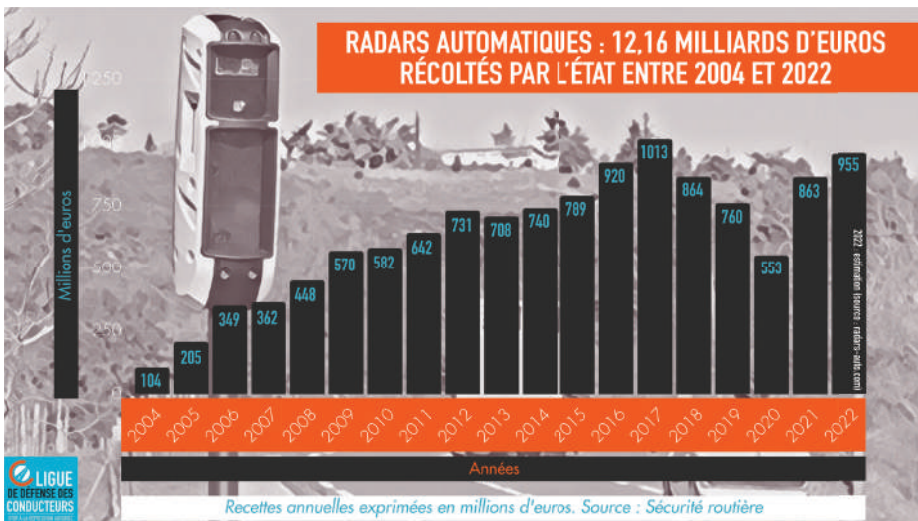
Industrialisation de la répression routière à travers le contrôle automatisé, focalisation sur la vitesse en tant que facteur principal des accidents, communes, métropoles et départements désormais habilités à installer et gérer des radars automatiques, discours moralisateur et culpabilisant qui stigmatise tous les conducteurs en les rendant responsables de nombreux maux, dégradation du réseau routier... Les sujets de mobilisation se multiplient et la Ligue de Défense des Conducteurs ne baisse toujours pas les armes ! Mais si notre association n'a jamais été aussi occupée, au cœur de nos combats, figure toujours la plus noble des missions : militer pour la mise en place d'une vraie politique de sécurité routière avec, au centre, le conducteur responsable.

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

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

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

Ces valeurs se sont totalement inversées depuis quelques années et en particulier depuis fin 2003, où les premiers radars automatiques ont été installés. Sous couvert de lutte pour l'amélioration de la sécurité routière, l'État trouve dans ces radars automatiques une manne inespérée et plonge d'ailleurs généreusement dans la cagnotte pour son propre désendettement, le détournant de plus en plus de son objectif initial. En dix-huit ans, depuis 2004, première année de recettes pleines (le premier radar ayant été installé fin 2003), les sanctions automatisées ont rapporté plus de 12 milliards d'euros (voir graphique ci-dessous) !



Le décrochement des recettes, constaté d'abord en 2018 et 2019, résulte principalement des dégradations opérées sur les radars automatiques durant le mouvement des Gilets Jaunes (jusqu'à 60 % du parc non-opérationnel, début 2019). Puis, en 2020, le confinement lié à la crise du Covid-19 a réduit le pactole. Alors qu'en 2021, le « redressement » s'est confirmé, il flirte à nouveau avec le milliard d'euros en 2022.

Le rapport simpliste entre accidentologie et vitesse permet de faire passer toutes les pilules : à terme, 4 700 radars automatiques quadrilleront la France (auxquels s'ajoutent 1 000 cabines-leurres !), tandis que la technologie des cabines évolue pour toujours piéger davantage d'automobilistes. L'industrialisation du contrôle-sanction passe même désormais la vitesse supérieure, avec la généralisation sur la route des voitures-radars privatisées, non signalées et donc indétectables. Peu à peu, toutes les régions de France seront « conquises ». Si le Sud-Est est encore épargné, ce n'est qu'une question de mois pour que cette partie du pays tombe à son tour sous leur joug ! Enfin, la loi de décentralisation dite « 3 DS », adoptée en décembre 2021, permet aux collectivités locales d'ajouter des radars supplémentaires, là où bon leur semble. À Montpellier ou Marseille, ils sont déjà 50, à Lyon ils sont 100...

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

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

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

Notre association 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

La Ligue de Défense des Conducteurs a donc 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.

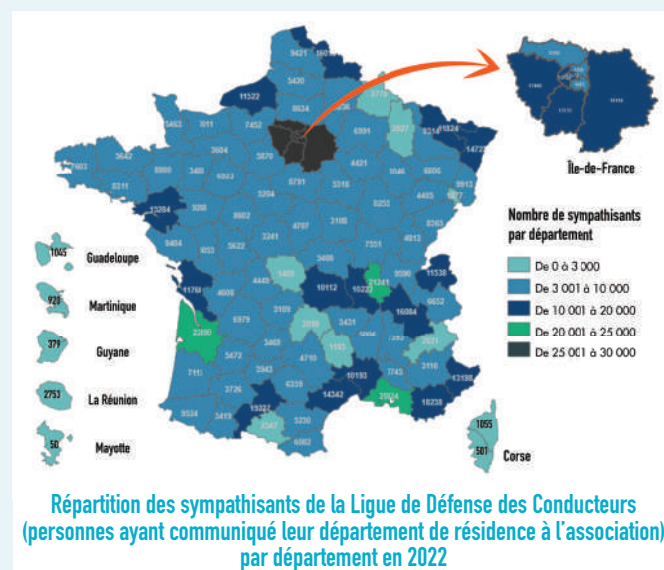
L'association agit :

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

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

DES SYMPATHISANTS RÉPARTIS SUR TOUTE LA FRANCE

Le maillage de l'association à travers le pays est particulièrement dense et équilibré, avec des pics à plus de 20 000 conducteurs impliqués dans notre action dans certains départements. Au total, ce sont 1 million d'automobilistes et de motards qui nous ont communiqué leurs coordonnées afin que nous leur fassions parvenir notre information sur les excès de la répression routière et les alternatives au tout-radar (réfection des routes, formation à la conduite, etc.). Notre association répond évidemment aux exigences du Règlement général sur la protection des données (RGPD).



L'année 2022 de la Ligue de Défense des Conducteurs en quelques chiffres

1 000 000

SYMPATHISANTS

qui relaient chaque jour notre information



36 700

DONS



EXPERTE ET ENTENDUE

Auditionnée par l'Assemblée nationale -
Reçue au ministère de l'Intérieur - Écoutée
par les candidats à la Présidence - Très médiatisée



62

ARTICLES PUBLIÉS



1 ÉTUDE
SUR LES
RALENTISSEURS
ILLÉGAUX



1 AUTOCOLLANT
POUR SE REBELLER
CONTRE LES
VOITURES-RADARS



1 MANIFESTE
DE POLITIQUE
AUTOMOBILE



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

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



66 350 abonnés Facebook

3 000 abonnés Twitter



540 abonnés LinkedIn

300 followers Instagram

Une forte présence sur les réseaux sociaux



5 collaborateurs permanents

au siège de l'association

I- LES TEMPS FORTS DE L'ASSOCIATION EN 2022

A- Élection présidentielle : le ras-le-bol du dogme anti-voiture parvient aux candidats grâce à la Ligue de Défense des Conducteurs

Utilisée au quotidien par huit Français sur dix, l'automobile fait pourtant l'objet d'un dénigrement acharné depuis plusieurs années et est devenue la cible favorite de ceux qui n'en ont pas besoin. Afin de sensibiliser les candidats à l'élection présidentielle aux interrogations, doutes et frustrations des 48 millions de titulaires du permis de conduire de notre pays concernant la politique automobile, la Ligue de Défense des Conducteurs s'est fortement mobilisée.

**SOUS LA PRÉSIDENTENCE D'EMMANUEL MACRON
CINQ ANS DE MESURES ANTI-VOITURE !**

Dans cette frise (téléchargeable sur notre site), notre association a répertorié toutes les mesures anti-voiture adoptées pendant le premier mandat d'Emmanuel Macron. Navrant constat !

1- Ce que nous avons mis en place pour que votre voix leur parvienne

Chaque jour, nous constatons le décalage entre les discours officiels et le quotidien des conducteurs. C'est pourquoi, en amont de l'élection présidentielle, notre équipe a souhaité interroger ses sympathisants sur leurs usages en matière de mobilité individuelle. Objectif : compiler leurs témoignages et les porter à la connaissance des candidats à l'élection présidentielle... sachant que même après cette échéance, le manifeste de politique automobile dans lequel nous les avons publiés est resté, et restera encore, un précieux outil de communication pour notre association.

a- Un Tour de France pour écouter nos sympathisants

Fin 2021, en amont de l'élection présidentielle, la Ligue de Défense des Conducteurs s'est lancée dans un grand « Tour de France » de 4 000 kilomètres à la rencontre de ses sympathisants. Nous souhaitons produire une série de portraits et d'entretiens d'automobilistes et de motards la plus représentative possible, capable de délivrer des messages sincères qui permettront au plus grand nombre de s'y retrouver (et aux candidats à la présidence de la République de mieux comprendre leur quotidien).

Étudiants, actifs, retraités, urbains, ruraux, utilisateurs de deux

ou quatre roues au quotidien, nous leur avons demandé d'exprimer leur avis sur la répression routière, l'état des routes, la formation à la conduite, la fiscalité ou encore la transition écologique. Toutes les problématiques automobiles auxquelles nos concitoyens sont aujourd'hui confrontés ont été abordées. Ce « Tour de France » des sympathisants de la Ligue de Défense des Conducteurs nous a aussi permis de renforcer nos liens avec ces Françaises et ces Français qui nous soutiennent au quotidien.



b- Un Manifeste pour compiler tous les témoignages recueillis, introduisant notre programme de politique automobile

Loin de tout bla-bla boboïsant, de toute élite hyper urbanisée, Gérard, Véronique, Thibaut, Olivier, Nadine, Emmanuel, Paloma... incarnent cette réalité de terrain dont nos représentants politiques semblent si éloignés. Les réponses de ces conducteurs pour qui la voiture demeure essentielle ont été publiées dans les 80 pages de notre manifeste « *Sortir du dogme anti-voiture, sortir de l'échec de la sécurité routière* ». Ce recueil de témoignages nous permet à nouveau d'endosser notre mission, qui consiste à relayer les opinions, les interrogations, le désarroi, voire l'incompréhension ou la colère des automobilistes et des motards, non seulement face aux dérives de la répression routière, mais aussi à la stigmatisation dont ils font l'objet aujourd'hui, simplement parce qu'ils utilisent leur véhicule.

À la suite de ces trente-cinq pages de témoignages, la Ligue de Défense des Conducteurs a rédigé un programme de politique automobile complet, dont les 10 propositions concrètes et constructives, classées en trois thèmes, ont été soumises à tous les candidats à l'élection présidentielle.

Celles-ci s'articulent comme suit :



SANCTION AUTOMATISÉE & RÉPRESSION

- 1/ SUPPRESSION DES VOITURES-RADARS PRIVATISÉES
- 2/ ABANDON DU RECOURS SYSTÉMATIQUE AUX RADARS AUTOMATIQUES
- 3/ ABANDON DE L'ARTICLE 10 DE LA LOI 3DS ENGENDRANT LA PROLIFÉRATION DES RADARS EN VILLE
- 4/ CRÉATION D'UNE POLICE DES ROUTES

SÉCURITÉ ROUTIÈRE & FORMATION

- 5/ ADOPTION D'UN TEXTE DE LOI REVENANT AU PRINCIPE INITIAL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE
- 6/ MISE EN PLACE D'UNE FORMATION POST-PERMISS GRATUITE THÉORIQUE ET PRATIQUE
- 7/ ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER ET LUTTE CONTRE LES INFRASTRUCTURES INADAPTÉES ET ACCIDENTOGÈNES
- 8/ RENONCEMENT DÉFINITIF AUX ABAISSEMENTS DES LIMITATIONS DE VITESSE

SANCTION AUTOMATISÉE & RÉPRESSION

- 9/ ABANDON DES MALUS ET ADOPTION D'UNE POLITIQUE CLAIRE ET COMPRÉHENSIBLE ORIENTANT LES ACHETEURS VERS LES MOTORISATIONS ADAPTÉES À LEURS BESOINS
- 10/ MORATOIRE SUR LA MISE EN PLACE DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS



2- Présentation de notre manifeste à tous les candidats

La qualité des témoignages de nos sympathisants, à laquelle nous avons ajouté nos dix propositions de politique automobile, basée sur leurs déclarations mais aussi sur le travail de l'association depuis plus de quinze ans, méritait que l'on se démène pour présenter notre manifeste aux candidats. Ce que notre équipe n'a pas manqué de faire.

a- Un conducteur = un électeur

Pendant tout le mois de mars, l'équipe de la Ligue de Défense des Conducteurs est donc partie à la rencontre des candidats à l'élection présidentielle, à la fois pour leur faire prendre conscience de ce qu'impliquent les décisions liées à l'automobile et de leur montrer l'impact immédiat sur la vie de millions de Français, mais aussi pour connaître leurs engagements envers les automobilistes et les motards. Des électeurs, objets d'une répression routière inflexible, de restrictions de circulation, de dédain émanant d'une élite déconnectée de la réalité, qui pèsent pourtant lourd : 48 millions de Français détiennent un permis de conduire... et 47,9 millions sont inscrits sur les listes électorales !

b- Rencontre des candidats et des équipes de campagne

Ces rendez-vous, nous les avons décrochés après avoir fait expédier des milliers de « cartons jaunes » aux candidats par nos sympathisants, les enjoignant de s'exprimer sur leur programme pour les conducteurs. Notre association, apolitique, a évidemment cherché à contacter l'ensemble des candidats.

Premier à nous rencontrer, le Parti communiste, en la personne de

Jacques Baudrier, délégué par Fabien Roussel. Lequel a reconnu qu'avec le temps, ses instances dirigeantes se sont éloignées des préoccupations des Français qui ont besoin de leur voiture chaque jour... Paulin Dementhon, s'exprimant pour La République en Marche et avec qui nous avons échangé en visioconférence, admettait que « *les gens sont dépendants de la voiture et n'ont pas le choix* », reconnaissant que « *les culpabiliser, c'est explosif* ».

Au QG de campagne d'Éric Zemmour, nous avons pu constater que le programme automobile de ce candidat était conséquent, avec la fin du permis à points, le rétablissement du 90 km/h sur le réseau secondaire et du 50 km/h en ville, une refonte de la fiscalité des carburants, la suppression des Zones à faibles émissions... Les engagements de Nicolas Dupont-Aignan, qui nous a reçus personnellement, sont d'ailleurs proches, lui prévoyant en plus, entre autres, de renationaliser les autoroutes.

Si Nathalie Arthaud s'est fendue d'une réponse par mail nous assurant de sa « *confiance dans la responsabilité des conducteurs* », il a en revanche fallu attendre la « Journée des Candidats » organisée à Paris par la filière automobile (Mobilians, Plateforme automobile...) pour rencontrer les autres prétendants à la magistrature suprême.



Pendant les semaines qui ont précédé l'élection présidentielle, l'équipe de la LDC a quadrillé Paris pour partir à la rencontre des équipes de campagne.

c- La Ligue de Défense des Conducteurs porte-parole des usagers lors de la journée de la filière automobile face aux candidats

Invitée en tant que représentante des usagers, notre association a eu l'occasion d'interroger et d'obtenir des réponses des autres candidats lors de cette grande journée consacrée à la politique automobile, notamment organisée par Mobilians, organisation patronale qui fédère les métiers des services de l'automobile et des mobilité. À noter qu'à l'occasion, seuls Anne Hidalgo et Jean Lassalle avaient fait le déplacement, les autres envoyant leur porte-parole respectif : ce qui donne une bonne idée de leur implication sur le sujet... Les engagements des candidats envers les conducteurs français, nous les avons compilés dans un grand tableau récapitulatif, disponible sur notre site, afin qu'avant même le premier tour de l'élection, les conducteurs soient au courant du programme automobile de chaque parti.

d- Notre bilan : des candidats à la politique embryonnaire mieux avertis... mais des sympathisants toujours déçus un an après

Tout au long de la campagne présidentielle et au-delà, la Ligue de Défense des Conducteurs s'est démenée auprès des candidats et des politiques afin de les avertir et de leur faire passer un message fort : qu'ils soient de gauche ou de droite, ils doivent œuvrer à la réhabilitation des automobilistes et des motards, mieux comprendre

leurs besoins de mobilité individuelle, les accompagner dans la transition écologique, les sensibiliser à la sécurité routière autrement qu'à coups de radars automatiques en les traitant en conducteurs responsables.

Mais depuis, sur fond de réélection d'Emmanuel Macron, de guerre en Ukraine, d'envolée de l'inflation et des prix des carburants, la politique anti-voiture est restée omniprésente. À ce titre nous avons donc recontacté quatre de nos grands témoins du « Tour de France », un an après notre première rencontre, pour connaître l'impact des événements de 2022 sur leur quotidien d'automobiliste et/ou de motard. Réunis pour une interview croisée, le constat de Véronique, Emmanuel, Hervé et Olivier est sans appel : la déception et le ras-le-bol sont toujours de mise.

En décembre 2022, nous avons repris contact avec certains de nos grands témoins. Toujours aussi désemparés par la politique automobile du pays...

TOUR DE FRANCE DE LA LDC : UN AN APRÈS, LE DÉPIT DEMEURE



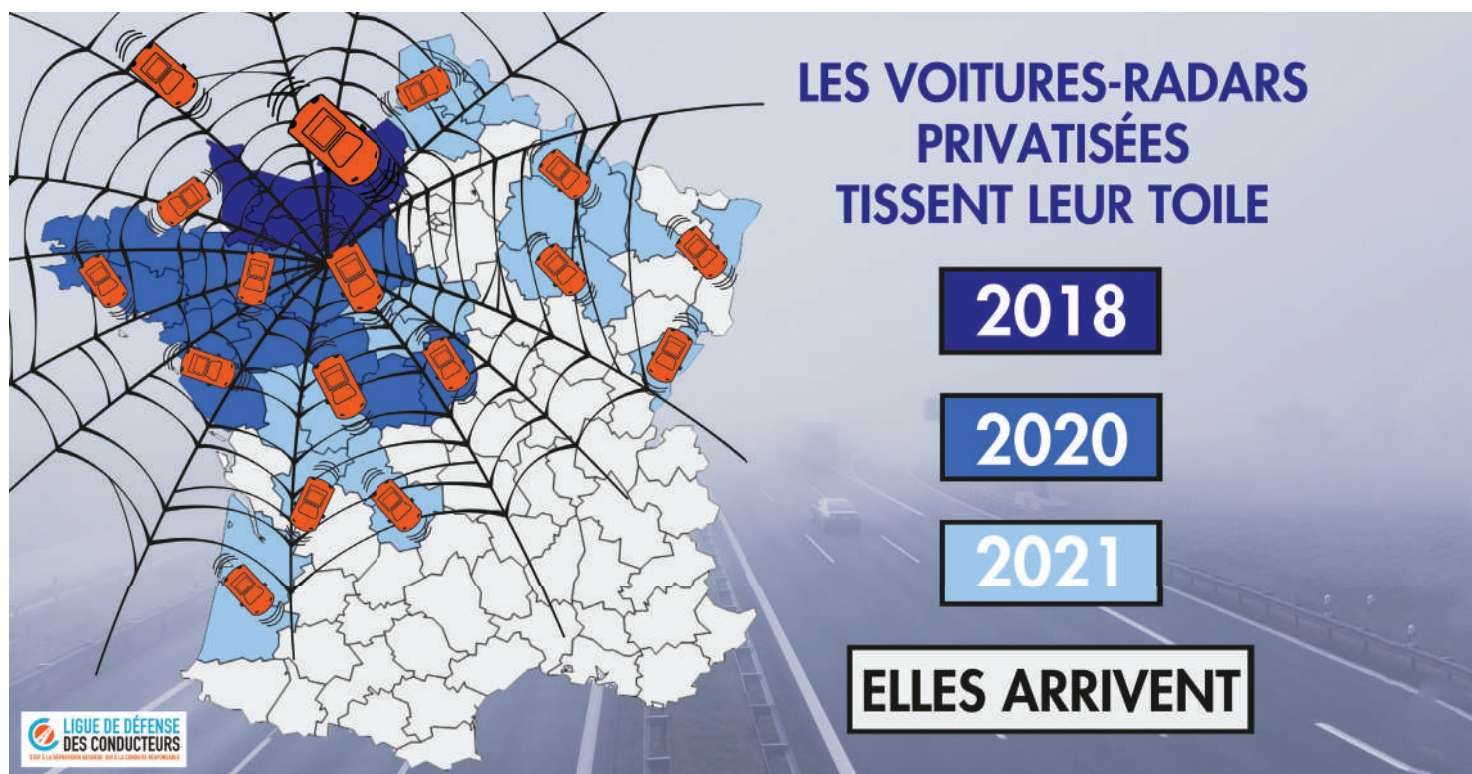
B- Répression automatisée : leurs aberrations, nos contre-attaques

S'il est un sujet qui fédère nos sympathisants, à la Ligue de Défense des Conducteurs, c'est bien celui de la lutte contre la répression automatisée. Alors qu'une vraie politique de sécurité routière devrait se baser sur la formation, la prévention et la chasse aux comportements dangereux au volant, la tentation est en effet grande pour un État à la dette publique abyssale de recourir aux radars, sous toutes leurs formes... et garants de juteuses rentrées financières ! Le quotidien de notre association est donc jalonné d'actions, de campagnes de sensibilisation et de médiatisation, dont l'objectif est de démontrer les limites de ces dispositifs mais aussi, de rappeler les nombreuses autres pistes qui existent pour vraiment faire baisser le nombre d'accidents de la route.

1- Les voitures-radars privatisées à la conquête de la France

L'intimidation des conducteurs et le renflouement des caisses de l'État sont les deux raisons d'être des voitures-radars privatisées. Pour l'amélioration de la sécurité routière, on repassera... Conduites par des chauffeurs privés, celles-ci s'insèrent incognito dans le flot de la circulation pour détecter le moindre kilomètre-heure en trop.

Facile de piéger les conducteurs ! Ce dispositif, qui a continué son déploiement durant toute l'année 2022 pour le finir a priori courant 2023, constitue le dévoiement ultime d'une pseudo-politique de sécurité routière et notre association n'aura de cesse d'obtenir son élimination.



a- Comme en 2021, nous exigeons leur signalisation

Les voitures-radars privatisées se révèlent plus encore que leurs homologues « fixes » destinées à faire du chiffre. Si, à la Ligue de Défense des Conducteurs, c'est bien leur éradication que nous visons (selon un sondage que nous avons organisé en mai 2022, nos sympathisants sont 99 % à trouver inacceptable le simple fait que ces véhicules puissent circuler), à l'automne 2022, nous avons évidemment soutenu les initiatives du député des Ardennes Pierre Cordier qui, après une première proposition de loi retoquée en 2021 (que nous avons déjà accompagnée), s'est une seconde fois mobilisé pour qu'au moins, ces voitures soient repérables

sur la route. Outre un amendement à la loi d'Orientation et de programmation du ministère de l'Intérieur (LOPMI) déposé le 7 novembre et débattu le lundi 14 novembre en séance, le député a en effet déposé, le 2 novembre, une proposition de loi « visant à rendre obligatoire la signalisation des radars mobiles privés ». L'idée est de pouvoir les repérer dans le flot de la circulation, ce qui permettrait déjà de moins stresser à l'idée de les croiser ou de les doubler, alors qu'on dépasse la vitesse autorisée d'un ou deux kilomètres-heure. Rappelons que ces véhicules ne flashent pas véritablement, puisque ce sont des caméras infrarouges qui opèrent. Ce n'est qu'à réception du PV dans la boîte aux lettres

qu'on apprend son infraction, dont on aura évidemment oublié les circonstances. Difficile d'évoquer le prétexte de la prévention ici ! Alors que du côté du ministère de l'Intérieur, on se satisfait des résultats obtenus en matière de sécurité routière (on attend toujours les chiffres, demandés mais jamais récupérés, comme par hasard), c'est surtout en matière de rentrées financières qu'on doit se frotter les mains. Grâce aux maigres données diffusées ici et là par les préfets, nous avons réactualisé nos calculs sur la rentabilité des voitures-radars privatisées, qui roulent cinq fois plus longtemps avec des chauffeurs privés derrière le volant que lorsqu'elles sont conduites par des policiers ou des gendarmes. Nous avons établi que chacune d'entre elles, de « vulgaires » Peugeot 308, Renault Mégane ou Volkswagen Golf, pouvaient rapporter jusqu'à 600 000 euros nets par an ! Multiplié par 200, puis 400... Faut-il encore préciser que ces conducteurs lambda, payés pour fliquer leur prochain, n'ont aucune mission de sécurité routière ? S'ils repèrent un chauffard manifestement ivre, zigzaguant dans la circulation, interdiction de les interpellier ! Déclarées constitutionnelles, les voitures-radars privatisées n'ont définitivement rien à voir avec l'amélioration de la sécurité routière. La Ligue de Défense des Conducteurs n'aura de cesse de venir à bout de ce dispositif sournois, traquant anonymement automobilistes et motards dans le flot de la circulation. Nous soutiendrons donc tout projet qui visera à les affaiblir, avant de les voir disparaître.

b- « Non, je ne suis pas une voiture-radar » :

des autocollants pour résister

L'État ne s'avérant guère enthousiaste à l'idée de signaler ses voitures-radars privatisées, la Ligue de Défense des Conducteurs a organisé la riposte, juste avant l'été 2022 : nous avons conçu une vignette « Non, je ne suis pas une voiture-radar », à coller sur le pare-brise ou la lunette arrière des véhicules de nos sympathisants souhaitant faire savoir qu'eux ne sont pas là pour flasher leurs concitoyens. Une initiative qui a fait mouche, puisque nous en avons écoulé plus de 6 500 ! Une véritable communauté de conducteurs qui s'insurgent contre la politique de répression routière menée par le gouvernement et le font savoir au grand jour. Saupoudré d'une bonne dose d'ironie, notre message visait aussi à créer une vraie connivence entre tous les conducteurs... tout en faisant bien comprendre notre ras-le-bol du tout-répressif. C'est pourquoi nous avons choisi ce smiley qui cligne de l'œil et tire la langue. Les couleurs dominantes, l'orange et le bleu, sont celles de notre association. Le prix – 3 euros, donc, pour deux autocollants, un bleu et un orange –, enfin, a été fixé au plus juste : il englobe la conception, la fabrication et l'envoi. Car notre association, très engagée contre la répression absurde – ce que les voitures-radars privatisées incarnent de manière caricaturale – et pour la conduite responsable, exclusivement financée par les dons de ses sympathisants, n'est pas destinée à engranger des bénéfices.

**Les voitures-radars ne sont pas signalées dans la circulation ?
Signalons aux autres conducteurs que nous, nous n'en sommes pas !**



2- Pourtant, 6 PV sur 10 pour excès de vitesse concernent des dépassements des limitations de vitesse inférieurs à 5 km/h !

Faire le buzz en dénonçant les grands excès de vitesse, c'est facile. Cependant, l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière nous informe, selon les dernières données disponibles, qu'en 2021, les excès de vitesse d'au moins 50 km/h au-delà de la limitation autorisée (contravention de 5^e classe) ont compté pour... 0,3 % des infractions constatées par contrôle automatisé (soit 2 677 « grands excès de vitesse » sur un total de 14,3 millions de PV), tandis que la récidive de grand excès de vitesse représente 0,03 % des délits routiers (soit 203 cas). Parallèlement, on sait que 95 % des dépassements de la vitesse autorisée sont inférieurs à 20 km/h... mais le chiffre choc que nous avons identifié en 2022, c'est que 58 % des excès sont inférieurs à 5 km/h. Vous avez dit racket ?

a-Un chiffre choc obtenu par l'entremise de la LDC

L'État, peu enclin à communiquer avec transparence sur les chiffres de la répression routière, a mis un an à répondre à la sénatrice du Var Françoise Dumont qui, à la suggestion de la Ligue de Défense des Conducteurs, avait demandé dès début 2021 à connaître la part des dépassements de limitations de vitesse inférieurs à 5 km/h. En avril 2022, on a donc enfin appris que sur les 12,5 millions d'infractions constatées par des radars automatiques en 2020, 58 % concernent des « excès » de 1 à 5 km/h (sachant que dans 95 % des cas, ceux-ci sont inférieurs à 20 km/h ; les « grands » excès de vitesse, supérieurs ou égaux à 50 km/h et qui font les grands titres dans les médias, comptent quant à eux pour... 0,3 %). On est bien loin de la caricature du chauffard irresponsable qui sert à justifier la politique de répression routière actuelle. Pourtant, ces 7,3 millions de conducteurs concernés, auteurs de ces mini-infractions, font l'objet d'une traque inflexible, très rentable pour l'État mais dont les bénéfices pour la Sécurité routière restent à prouver.

b-En réaction, une pétition « Zéro sanction » pour ces mini-dépassements et un effet immédiat

Cette inflexibilité se révèle il est vrai particulièrement lucrative pour l'État, puisque le paiement des 7,3 millions de contraventions dressées pour ces dépassements de moins de 5 km/h (1,44 million en agglomération et 5,85 millions hors agglomération) lui a rapporté, en 2020, pas loin de 400 millions d'euros au minimum, si l'on base notre calcul sur le règlement de 100 % d'amendes minorées (soit 45 € hors agglomération ou 90 € en agglomération). Mais cette même inflexibilité provoque aussi la colère et la frustration des conducteurs, qui sont la cible systématique d'une répression automatisée aveugle. Aujourd'hui, alors que s'ajoutent aux radars de bords de route des centaines de voitures-radars privatisées qui se noient, anonymes, dans le flux de la circulation pour mieux piéger ces tout petits dépassements, il est grand temps



de reconnaître les limites du tout répressif en matière de politique de Sécurité routière – comme l'a déjà fait, à plusieurs occasions, la Cour des comptes.

Aussi la Ligue de Défense des Conducteurs, à peine informée de ces 58 % de PV-vitesse inférieurs à 5 km/h au-delà de la limitation de vitesse, s'est-elle mobilisée pour stopper ce scandale révoltant, organisant une pétition intitulée « Zéro sanction pour les mini-dépassements ».

Au programme, deux demandes :

- Que soient supprimées les contraventions pour ces mini-infractions, hors agglomération ;
 - Que les automobilistes et motards ne perdent plus de point sur le permis de conduire, dans les mêmes circonstances.
- Ce faisant, l'État montrerait sa volonté de dissocier, enfin, la sécurité routière de la rentabilité routière.

L'effet ne s'est pas fait attendre, puisque Gérald Darmanin, par voie de presse (en l'occurrence, lors d'une interview donnée au quotidien régional Ouest France), fin mai 2022, a fait savoir qu'il réfléchissait à supprimer le retrait de point pour ces infractions, hors agglomération. L'approche des élections législatives (qui se sont déroulées les 12 et 19 juin) n'est probablement pas totalement étrangère à cette « réflexion », apte à séduire nombre d'électeurs... Cependant, les mois ont passé et il a fallu attendre avril 2023 pour connaître la date d'application de cette demi-mesure.

c- La LDC reçue au ministère de l'Intérieur pour remettre vos registres de signatures

Le 11 octobre 2022, la Ligue de Défense des Conducteurs s'est rendue au cabinet du ministre de l'Intérieur, Gérald Darmanin. C'est Nicolas Gariel, chargé de mission et commandant de gendarmerie, qui a reçu Nathalie Troussard, secrétaire générale de notre association, ainsi qu'Alexandra Legendre, responsable du pôle Études et communication.

Nous lui avons confié les deux registres contenant les 164 000 signatures de la pétition « Zéro sanction pour les mini-dépassements ». Cependant, il fallait s'y attendre, Nicolas Gariel est resté sur la droite ligne que ce qu'avait déjà concédé le ministre Gérald Darmanin, à savoir l'abandon du retrait de point pour les

dépassements de moins de 5 km/h... tout en confirmant la volonté du gouvernement de maintenir l'amende qui va avec. Oui, mais voilà, accepter de ne plus retirer le point, tout en « gardant les sous », cela revient à entériner purement et simplement la politique de racket par les radars pour un comportement qui est, *de facto*, reconnu comme non-dangereux !

La Ligue de Défense des Conducteurs, dupe ni de ce « faux cadeau » fait aux conducteurs, ni de cette grossière manœuvre pour faire taire notre colère face à l'augmentation insensée du niveau de répression, sort de cette entrevue avec une seule conviction : seule la résistance farouche des conducteurs, VOTRE résistance, permettra de faire front face à cette politique de répression insupportable de la vitesse par les radars.



Lors de notre rendez-vous au ministère de l'Intérieur, nous avons remis vos 164 000 signatures au représentant de Gérald Darmanin

VOTRE ASSOCIATION REÇUE AU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR



3- 5 € par an pour protéger votre permis de conduire : une assurance inédite au tarif négocié par la LDC

Nos routes étant désormais bordées de radars automatiques et empruntées par des voitures-radars privatisées, nos communes regorgeant bientôt de radars urbains, il est simplement devenu impossible de passer entre les mailles du filet de la répression routière automatisée.

Ce constat enrageant, Bertrand Degrémont, Jeff Dray et Gérard Lenepveu, courtiers en assurance, l'ont également fait. C'est même ce qui les a menés à pousser les portes de notre association, dont ils sont d'ailleurs sympathisants. Motivés par notre expérience en matière de défense des conducteurs, nos visiteurs nous ont proposé de créer de toutes pièces une protection de permis de conduire, véritable outil de prévention vers lequel on pourra se tourner en cas de perte de points, de nécessité d'assister à un stage de récupération de points, de besoin de conseils juridiques ou de participation à des frais de justice. Une assurance totalement inédite, calquée sur le modèle de celles des smartphones. Séduite par l'initiative, l'équipe de la Ligue de Défense des Conducteurs

a vu dans cette proposition une vraie réponse aux besoins de nos sympathisants, désireux de préserver au mieux leur liberté de circuler. C'est pourquoi nous avons souhaité nous engager dans l'aventure « Ma Protection Permis de Conduire »... En tout bien tout honneur, puisqu'aucun lien commercial ne nous unit. En revanche, là où nous avons « mouillé notre chemise », c'est pour négocier un tarif imbattable : 5 euros par an, un tarif réservé à nos sympathisants ! Soit 42 centimes par mois... même pas le prix d'une demi-baguette. Seule condition pour y souscrire : avoir plus de 6 points sur le permis (4 pour les jeunes conducteurs). Ce filet de sécurité, développé en parallèle de nos actions, s'avère des plus utiles, notamment pour les gros rouleurs (commerciaux, infirmières, artisans...). Lesquels, on le sait, sont les plus exposés à la perte récurrente de points et, au final, de leur permis. Un retrait ou une suspension qui signe pour beaucoup, bien souvent, la mise au chômage ou la perte d'activité : on estime ainsi qu'un conducteur sur trois qui perd son permis perd aussi son activité par la suite !

L'ASSURANCE DES CONDUCTEURS RESPONSABLES

Un tarif unique négocié par la LDC

5€ PAR AN !

MA PROTECTION PERMIS DE CONDUIRE

ASSUREZ VOTRE LIBERTÉ DE CIRCULER

- Prise en charge de votre stage de récupération de points à hauteur de 250 €
- Protection juridique dédiée à votre permis de conduire
- Financement du nouveau permis
- Hotline avec un interlocuteur spécialisé pour vous répondre...

Validé par **LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS**
STOP À LA RÉPRESSION ASSURÉE, OUI À LA CONDUITE RESPONSABLE

L'assurance « Ma protection permis » se présente comme le rempart ultime contre la perte des points de permis.

« MA PROTECTION DE PERMIS DE CONDUIRE » EN DÉTAIL

1/ Une protection juridique, avec un accès à un pôle d'experts juridiques spécialisés dans le domaine de l'automobile :

- Information juridique
- Orientation dans les démarches
- Intervention auprès de la partie adverse
- Mobilisation d'experts, avocats, huissiers, etc.
- Participation aux frais de justice

2/ Une protection du permis de conduire avec 4 types de prestations :

- Audit de la conduite en cas d'accident responsable + aide psychologique
- Financement d'un stage de récupération de points à hauteur de 250 € et d'un stage de sensibilisation à une conduite responsable
- Financement du nouveau permis incluant code, timbres fiscaux et formalités
- Aide en cas d'usurpation des plaques d'immatriculation

4- La LDC soutient les 125 députés demandant que l'argent des radars aille à l'entretien des routes

Près de 200 millions d'euros ! C'est la somme que le gouvernement a prévu d'investir dans les radars en 2023 pour les entretenir et en acheter de nouveaux. Dans la foulée de la publication du Projet de loi de Finances à l'automne 2022, le député (LR) des Ardennes Pierre Cordier a déposé un amendement pour réaffecter ce budget à l'entretien des routes. La Ligue de Défense des Conducteurs a naturellement souhaité lui apporter son soutien, ainsi qu'àux très nombreux autres amendements allant dans le même sens et déposés par des députés de plusieurs groupes politiques. Nous avons donc mobilisé nos sympathisants en leur proposant de solliciter leur député, grâce à notre pétition « *Moins de radars !* », signée et diffusée par internet et par La Poste. En trois vagues successives d'interpellations, c'est un total de 105 000 messages qui ont été envoyés aux parlementaires. Un raz-de-marée dont nous remercions tous les Français qui ont vu en notre pétition un moyen d'exprimer leur mécontentement face aux priorités de l'État.

Rappelons que bien plus que les radars, un réseau routier bien entretenu constitue un élément-clé de notre sécurité. Dans 30 % des

accidents mortels, en effet, le facteur infrastructure (nid-de-poule, absence de rail de sécurité, défaut de signalisation...) est impliqué. Pourtant, la France ne figure plus qu'à la 18^e place du classement mondial établi par le *World Economic Forum*, consacré à la qualité des infrastructures routières, alors qu'elle en tenait encore le premier rang en 2012... En octobre 2020, notre association avait d'ailleurs pointé du doigt l'ornièrè dans laquelle plongeait notre pays, en la matière, dans une étude intitulée « *Dégradation des routes en France : il est urgent d'agir* ».

C'est ainsi que 125 députés (Florian Chauche/LFI-Nupes, Emmanuel Fernandes/LFI-NUPES, Francis Dubois/LR, Hubert Brigand/LR, Philippe Lottiaux/RN, Anne-Sophie Frigout/RN...), sollicités par les sympathisants de la Ligue de Défense des Conducteurs, ont manifesté sans détour leur intérêt pour ces propositions demandant la réaffectation de ces 200 millions d'euros aux routes plutôt qu'aux Malheureusement, le recours à l'article 49.3 de la Constitution, pour faire passer une partie du budget, a enterré tout espoir de voir l'un de ces amendements discutés. Ce n'est que partie remise.

Ain	Cantal	Haute-Marne	Mayotte	Anais Sabatini
Jérôme Buisson	Jean-Yves Bony	Christophe Bentz	Mansour Kamardine	Rhône
Aisne	Vincent Descœur	Laurence Robert-Dehault	Meurthe-et-Moselle	Alexandre Portier
José Beaurin	Charente	Haute-Saône	Thibault Bazin	Saône-et-Loire
Jocelyn Dessigny	Caroline Colombier	Emeric Salmon	Meuse	Josiane Corneloup
Nicolas Dragon	Corrèze	Antoine Villedieu	Florence Goulet	Savoie
Allier	Francis Dubois	Haute-Savoie	Moselle	Vincent Rolland
Jorys Bovet	Côte-d'Or	Virginie Duby-Muller	Fabien Di Filippo	Seine-et-Marne
Nicolas Ray	Hubert Brigand	Christelle Petex-Levet	Laurent Jacobelli	Béatrice Roullaud
Alpes-de-Haute-Provence	Côtes-d'Armor	Hérault	Alexandre Loubet	Somme
Christian Girard	Marc Le Fur	Stéphanie Galzy	Kévin Pfeffer	Yaël Menache
Alpes-Maritimes	Dordogne	Aurélien Lopez-Liguori	Nord	Jean-Philippe Tanguy
Alexandra Masson	Serge Muller	Emmanuelle Ménard	Pierrick Berteloot	Tarn
Bryan Masson	Doubs	Ille-et-Vilaine	Guy Bricout	Frédéric Cabrolier
Éric Pauget	Géraldine Grangier	Jean-Luc Bourdeaux	Victor Catteau	Tarn-et-Garonne
Michèle Tabarot	Drôme	Indre	Sébastien Chenu	Marine Hamelet
Lionel Tivoli	Emmanuelle Anthoine	Nicolas Forissier	Thibaut François	Territoire-de-Belfort
Ardèche	Lisette Pollet	Isère	Matthieu Marchio	Ian Boucard
Fabrice Brun	Essonne	Alexis Joly	Michaël Taverne	Var
Ardennes	Nathalie Da Conceicao Carvalho	Yannick Neuder	Oise	Frédéric Boccaletti
Pierre Cordier	Nicolas Dupont-Aignan	Jura	Philippe Ballard	Frank Giletti
Aube	Eure	Marie-Christine Dalloz	Michel Guinot	Laure Lavalette
Valérie Bazin-Malgras	Timotheé Houssin	Loire	Alexandre Sabatou	Julie Lechanteux
Jordan Guittou	Katiana Levavasseur	Dino Cinieri	Orne	Philippe Lottiaux
Angélique Ranc	Christine Loir	Jean-Pierre Taite	Véronique Louwagie	Stéphane Rambaud
Aude	Kévin Mauvieux	Loiret	Jérôme Nury	Philippe Schreck
Christophe Barthès	Gard	Thomas Ménagé	Pas-de-Calais	Vaucluse
Frédéric Falcon	Pascale Bordes	Mathilde Paris	Bruno Bilde	Bénédicte Auzanot
Julien Rancoule	Yoann Gillet	Loir-et-Cher	Emmanuel Blairy	Hervé de Lépinau
Bouches-du-Rhône	Nicolas Meizonnet	Roger Chudeau	Christine Engrand	Joris Hébrard
Franck Allisio	Pierre Meurin	Lot-et-Garonne	Thierry Frappé	Marie-France Lorho
Romain Baubry	Gironde	Annick Cousin	Marine Le Pen	Vosges
José Gonzalez	Grégoire de Fournas	Hélène Laporte	Caroline Parmentier	Stéphane Viry
Gisèle Lelouis	Edwige Diaz	Manche	Pyrénées-Orientales	Yonne
Joëlle Mélin	Haute-Loire	Philippe Gosselin	Sophie Blanc	Daniel Grenon
Emmanuel Taché de la Pagerie	Isabelle Valentin	Marne	Sandrine Dogor-Such	Julien Odoul
	Jean-Pierre Vigier	Anne-Sophie Frigout	Michèle Martinez	

125 députés ont défendu des amendements au Projet de loi de Finances 2023 destinés à améliorer l'entretien des routes par les communes, en utilisant pour cela l'argent prévu pour la politique du tout-radar.

5- Loi 3 DS et radars en ville : notre pétition contre leur prolifération

Dès que nous avons pris connaissance du projet de loi de décentralisation « 3 DS » courant 2021, à la Ligue de Défense des Conducteurs, nous avons alerté nos sympathisants sur la probabilité de multiplication de radars urbains, via un discret article contenu dans cette même loi. Depuis, la menace est devenue bien réelle, puisque la loi a été adoptée et que les villes se laissent d'ores et déjà séduire par cette promesse de recettes faciles. Nous avons donc aussitôt lancé une pétition pour lutter contre cette future prolifération. Pour parfaitement comprendre les enjeux de cette quasi-libéralisation de l'installation de radars, petit rappel des trois étapes qui nous ont menés à ce piège :



Étape 1 : en 2018, les villes reçoivent la gestion des PV de stationnement payant

Une réforme de 2018 permet aux communes de gérer elles-mêmes leurs PV de stationnement payant, désormais appelés FPS (forfaits de post-stationnement). Au passage, dans certaines villes, le tarif de ces contraventions s'est envolé. Beaucoup de municipalités ont alors vu tout l'intérêt qu'elles avaient à s'occuper des amendes sur les conducteurs et ne se sont donc pas arrêtées là.

Étape 2 : en 2022, la loi 3 DS donne le droit aux villes d'implanter des radars

Début 2022, cette loi autorise les collectivités locales à implanter des radars. Pour connaître la part des recettes des PV qui reviendrait dans leurs caisses, la sénatrice Christine Herzog interpelle quelques mois plus tard le ministre de l'Intérieur. Une chose est sûre, un passage de ladite loi laisse à penser que l'ANTAI, l'agence à qui l'État délègue la gestion des PV à Rennes, sera là aussi sollicitée : « *Les constatations effectuées par les appareils installés par les collectivités territoriales et leurs groupements sont traitées dans les mêmes conditions que celles effectuées par les appareils installés par les services de l'État* » (article 53).

Certes, les villes candidates ont des règles à respecter : demander l'autorisation au préfet, consulter la commission départementale de la sécurité routière, mener une étude d'accidentalité et tenir compte des appareils déjà en place. Mais, comme le souligne le journaliste Pascal Pennec, en

décembre 2022, dans *L'Argus* : « *Les radars utilisés ne pourront être que ceux déjà homologués en France, et pourront par conséquent concerner toute la panoplie actuelle (vitesse, feux) et à venir (sens uniques, voies réservées, etc.). Ça promet !* »

Étape 3 : le budget pour 2023 attribue aux villes une bonne part de l'argent issu de leurs radars

L'ANTAI recevra, en 2023, 89,8 millions d'euros pour traiter ces avis de contravention urbains en plus de tous les autres. En dehors de ces frais de gestion, les villes vont donc récupérer la majeure partie des recettes des PV de leurs radars. Dans cette perspective, chaque élu voudra-t-il son radar ? Certaines municipalités ont déjà annoncé la couleur : 30 radars à Toulouse, 50 à Montpellier et à Marseille, 100 à Lyon...

Contre l'avalanche de PV à prévoir, la mobilisation de nos sympathisants s'est imposée (et s'impose toujours, puisque vous pouvez encore signer notre pétition sur notre site !). Surtout que parallèlement, de plus en plus d'agglomérations généralisent la limitation à 30 km/h... Le jackpot est assuré. Une perspective d'autant plus scandaleuse qu'en ville, avoir les yeux rivés sur son compteur par crainte de dépasser d'un ou deux km/h la limitation, c'est dangereux. Car cela détourne l'attention des conducteurs de leur environnement direct, des autres usagers, de tous les obstacles qui se présentent inopinément lorsqu'on circule en zone urbaine. Qu'on ne nous parle donc pas de politique visant à renforcer la sécurité routière !

C- Abaissements des limitations de vitesse : votre mobilisation fonctionne !

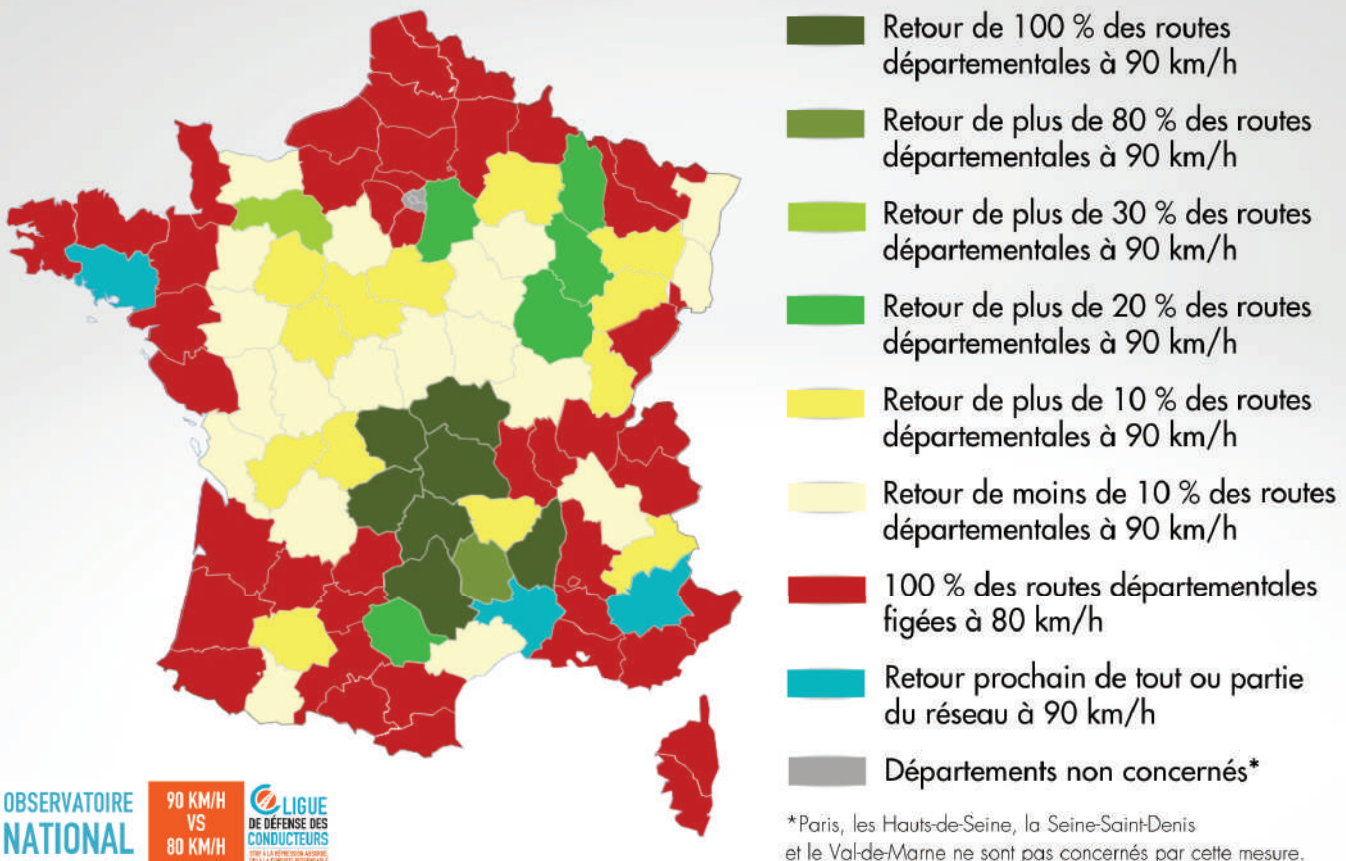
Alors que la résistance au « tout-80 » s'organise dans les départements, avec de plus en plus de kilomètres de réseau secondaire sur lesquels on peut à nouveau circuler à 90, une autre cible se confirme en matière d'abaissement de limitation de vitesse : les autoroutes. Mais pour la première mesure, subie mais dont nous combattons toujours la légitimité, comme pour la deuxième, contre laquelle nous organisons une résistance déterminée, votre association reste très active, motivée par votre capacité à vous mobiliser.

1- 80 km/h : le rejet de cette mesure inique progresse

Mi-juillet 2022, notre association rappelle aux Français, via un communiqué de presse largement relayé par les médias, que 45 départements ont déjà repassé tout ou partie de leur réseau à 90 km/h. En quelques années, la mesure imposée par Edouard Philippe en 2018 s'est donc peu à peu vue rejetée par les élus locaux.

a- La LDC est devenue l'observatoire incontournable des retournements de situation

Le 80 km/h représentant toujours un sujet brûlant, un gros travail de compilation est régulièrement réalisé par la Ligue de Défense des Conducteurs, sous la forme d'un Observatoire national du



80 km/h contre le 90 km/h. Dès qu'un département annonce sa volonté de renoncer à cet abaissement de vitesse, nous réactualisons notre carte de France (dernière modification en date : avril 2023). En effet, de notre côté, pas question de lâcher le sujet. Car les innombrables changements de limitations de vitesse constatés sur notre réseau routier sont des sources de stress supplémentaires pour les conducteurs, dont le regard est trop souvent rivé sur le compteur pour ne pas risquer de se faire flasher, alors qu'il est primordial de se concentrer sur les dangers de la route. Nous continuons donc à prôner un retour complet à 90 km/h en France, avec bien sûr une réelle identification des zones dangereuses où l'abaissement de la vitesse s'impose. Ce, pour de véritables raisons de sécurité routière, et non pas pour améliorer la rentabilité des radars automatiques...

b- La moitié des départements est repassée à 90 km/h

Le 1^{er} août 2022, le Puy-de-Dôme est venu étoffer les rangs des

réfractaires au 80 km/h, en repassant ses 6 940 km de routes départementales à 90 km/h. Il a ainsi rejoint l'Allier, l'Aveyron, le Cantal, la Creuse et la Corrèze, où l'on roulait déjà à l'ancienne limitation de vitesse autorisée sur tout le réseau secondaire... L'Ardèche, elle, a emboîté le pas à ces départements le 1^{er} septembre suivant.

Au total, ce sont donc sept départements qui tournent désormais totalement le dos au 80 km/h. Mais des dizaines d'autres en sont aussi revenus, renouant avec le 90 km/h sur une partie de leur réseau. Une vitesse à laquelle on pouvait à nouveau circuler sur un total de 53 000 kilomètres, à fin 2022... Ce mouvement de fond démontre sans ambiguïté la volonté des présidents de département de reprendre leurs prérogatives en main en ce qui concerne la vitesse de circulation sur les routes dont ils ont la responsabilité. Normal : ce sont évidemment les mieux placés pour prendre ces décisions, leur vision de terrain restant irremplaçable.

2- 110 km/h sur autoroute : vous êtes contre, l'État renonce pour le moment

Après le 80 km/h sur le réseau secondaire, l'abaissement de la limitation de vitesse sur autoroute de 130 à 110 km/h est à son tour très sérieusement envisagé, même si le gouvernement, pour le moment, a préféré botter en touche. Pour autant, en 2022, le sujet est revenu plusieurs fois sur le devant de la scène, comme pour préparer les Français à l'inévitabilité de cette mesure.

Durant l'été 2022, c'est l'envolée du prix du carburant et la guerre en Ukraine qui ont servi de prétexte pour remettre le sujet sur le tapis. L'association Agir pour l'environnement a en effet très habilement communiqué sur le sondage IFOP qu'elle avait commandité sur la réduction de vitesse sur autoroute, soi-disant plébiscitée par 63 % de nos concitoyens... Sauf que la question complète était la suivante : « *Vous personnellement, seriez-vous prêt à réduire votre vitesse sur l'autoroute à 110 km/h, spécifiquement dans le but de réaliser des économies de carburant ?* » Une précision qui change tout, en cette période de flambée des prix de l'essence et du gazole, sur fond de pouvoir d'achat en berne. Mais qui relève aussi du truisme : bien sûr que si on cherche à moins engloutir d'argent dans l'essence ou le gazole, la solution c'est de rouler moins vite. Ce malheureux raccourci, qui s'est très largement répandu dans les médias, permet d'installer dans nos esprits une supposée acceptation du 110 km/h. Notre association n'est pas là pour défendre les intérêts des concessionnaires d'autoroutes. En revanche, ceux des conducteurs, si. Or, au 110 sur autoroute, nous identifions trois problèmes majeurs les concernant directement. D'abord, la tentation justifiée de ne plus payer de péage pour rouler au ralenti, et tant pis si le réseau autoroutier est cinq fois plus sûr qu'ailleurs. La sécurité routière

sera donc la grande perdante, puisqu'automobilistes et motards se retrancheront sur les routes secondaires, où les accidents sont beaucoup plus fréquents. Autre risque non négligeable, la somnolence au volant, première cause de mortalité sur autoroute, qui ne manquera d'être exacerbée à 110 km/h. Enfin, la menace planant sur les points de permis de conduire, qui s'envoleront encore plus vite à 110 qu'à 130. Juste pour rappel, huit des dix radars les plus flasheurs de France sont situés sur autoroute. Ne resterait plus qu'à installer des palanquées de cabines sur ce réseau pour toucher le jackpot ! Le micro-bénéfice environnemental à l'échelle de la planète associé à l'abaissement de la limitation de vitesse (0,01 % d'émissions de CO₂ en moins, selon nos estimations) apparaît bien falot comparé aux risques qu'une telle décision provoquerait sur notre quotidien de conducteurs.

La preuve que les Français ne sont pas favorables au 110 km/h ? Notre pétition « *Non à l'abaissement de la vitesse sur autoroute* », fin 2022, dépassait déjà les 300 000 signatures... Et ce n'est qu'un début.

Un abaissement de la vitesse à 110 km/h sur autoroute va inévitablement détourner les conducteurs de ce réseau, certes cher, mais particulièrement sûr

D- Les autres sujets traités par la LDC en 2022

Publication de notre étude consacrée aux ralentisseurs illégaux, suite aux mesures réalisées en 2021 (voir notre Rapport annuel 2021), Zones à faibles émissions dont nous continuons à demander la suspension, plateforme de signalement de zones dangereuses Activ'Route toujours plus appréciée par les usagers comme par les collectivités, votre association sait aussi sortir des sentiers battus lorsqu'il s'agit de défendre les intérêts des conducteurs.

1- Ralentisseurs illégaux : la publication de notre étude fait des vagues

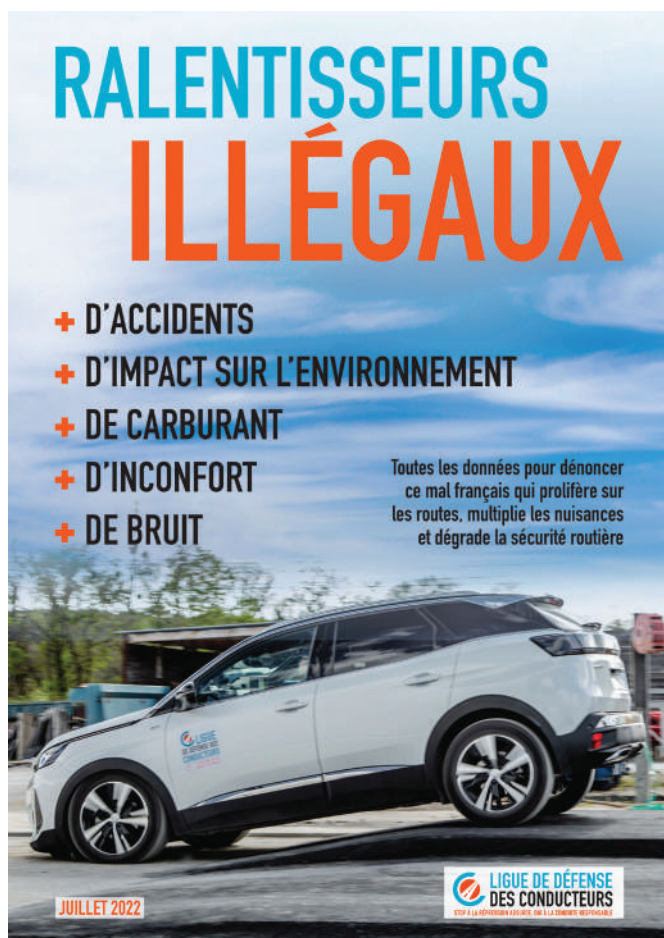
« Tous les dispositifs devraient aujourd'hui répondre à la norme en vigueur [...]. Le gestionnaire de voirie qui n'aurait pas pris les dispositions nécessaires engage donc sa responsabilité. Plusieurs décisions de justice récentes ont d'ailleurs conduit des collectivités locales qui ne l'avaient pas fait à se mettre en conformité vis-à-vis des règles [...]. » Ces mots, c'est Gérald Darmanin, ministre de l'Intérieur, qui les a prononcés début 2021. Une piqûre de rappel qui n'empêche pas l'immense majorité des 450 000 ralentisseurs construits en France d'être non conformes... Et ce, malgré le décret 94-447 et la norme NF 98-300 de 1994, qui limitent leur implantation de façon très restrictive.

D'où viennent ces innombrables abus et surtout, pourquoi ces ralentisseurs illégaux doivent-ils impérativement « rentrer dans le rang » ? C'est à ces questions que répond l'étude « Ralentisseurs illégaux : + d'accidents, + d'impact sur l'environnement, + de

carburant, + d'inconfort, + de bruit », réalisée et publiée par la Ligue de Défense des Conducteurs en juillet 2022, avec ses partenaires, les associations Pour une mobilité sereine et durable et l'Automobile Club des Avocats. D'abord, le non-respect de la norme et du décret – qui ont été précisément déterminés pour ralentir la circulation efficacement sans autre conséquence néfaste – entraîne de multiples casses matérielles et, plus graves, des accidents corporels à l'issue parfois tragique. Mais comme nous l'avons démontré en 2021, en construisant un ralentisseur illégal et en mesurant ses nuisances (consommation, émissions de CO₂, inconfort, bruit...), ces installations sont aussi un non-sens économique et écologique, tandis qu'elles dégradent le confort de vie, que ce soit à bord des véhicules qui les franchissent ou pour les personnes résidant dans leurs environs immédiats.

Faits, chiffres et mesures à l'appui, notre étude démonte point par point tous les arguments tentant de justifier la prolifération des ralentisseurs illégaux. Notamment le guide « Coussins et plateaux » publié par le Cerema (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), organisme d'État dont les recommandations sur ce sujet font fi du décret et de la norme... et sur lequel s'appuient pourtant nombre de collectivités.

Cette tolérance s'avère totalement inexplicable, éminemment paradoxale, si on la compare à l'inflexibilité qui régit la vie des automobilistes. Notre étude, que nous avons fait parvenir à tous les gestionnaires de route et à toutes les collectivités locales, vise donc à rappeler les bonnes pratiques afin que ces décideurs disposent du meilleur outil avant de construire un ralentisseur qui pourrait s'avérer non conforme. Dans la foulée de sa publication, le 9 août 2022, le député du Var Stéphane Rambaud a d'ailleurs interrogé le ministère des Transports sur les ralentisseurs illégaux, citant largement notre étude (question écrite n°780). Par ailleurs, via notre application Activ'Route (voir chapitre I-D-3), nous constatons que de plus en plus d'élus locaux se saisissent du sujet, en rabaissant leurs équipements ne répondant pas à la norme ou tout simplement en renonçant de les construire. Ce travail de sensibilisation de fond est de longue haleine et continue à mobiliser notre équipe, d'ailleurs renforcée fin 2022 avec l'accueil d'une alternante.



2- Transition écologique : reportons les ZFE !

Les Zones à faibles émissions, avec leur cortège de restrictions de circulation et de droits à la mobilité individuelle menacés de toutes parts, cette mesure reposant sur une injustice sociale flagrante, sont au cœur des préoccupations de la Ligue de Défense des Conducteurs depuis plusieurs années. En 2022, notre implication s'est intensifiée, avec une pétition renouvelée, des interventions dans de multiples médias, une audition à l'Assemblée nationale et la participation, sur le terrain, à des groupes de travail œuvrant à la mise en place d'une ZFE à Bordeaux Métropole.

a- Déjà 243 000 signatures à notre pétition

En 2021, la Ligue de Défense des Conducteurs avait rédigé une étude intitulée « ZFE : la grande cacophonie », téléchargeable gratuitement sur notre site, envoyée aux parlementaires puis aux candidats à l'élection présidentielle début 2022, pour les sensibiliser aux enjeux de cette mesure. Malheureusement, selon un sondage de l'association Éco Entretien réalisé en mars 2022, seuls un tiers des Français connaissent les ZFE et leur signification, dans les grandes lignes. À savoir, d'ici à 2025, l'interdiction faite aux véhicules trop anciens de circuler au sein de quarante-cinq métropoles de plus de 150 000 habitants, pour aider à la lutte contre la pollution. La mise en place progressive des ZFE vise, à terme, l'éviction des voitures, utilitaires, deux-roues, bus et camions arborant une vignette Crit'Air 3, 4 ou 5 (voire « non classée »). Les métropoles les plus zélées, comme celle du Grand Paris (79 communes concernées !), banniront également les Crit'Air 2. C'est-à-dire tous les diesels.

Cette « patate chaude » que les responsables politiques se passent sans en évaluer correctement les conséquences sociales va finir par leur brûler les mains. Parce que la transition écologique est un projet de société et qu'un projet de société, cela implique toute la population, pas uniquement celles et ceux qui ont les moyens d'acquérir un véhicule arborant la bonne vignette Crit'Air, nouveau Saint Graal de la mobilité automobile. Que faire en effet des 36 % de Français qui ont déclaré, dans le même sondage d'Éco Entretien, ne pas avoir le début d'un euro pour remplacer leur voiture Crit'Air 3, 4 ou 5 ? Pour qui a étudié le calendrier d'instauration des ZFE d'assez près, les potentielles conséquences sociales de l'exclusion des plus pauvres, devenus *persona non grata* dans les villes parce que roulant à bord de vieilles trapanelles (certainement pas par choix), sont extrêmement préoccupantes. Christophe Michaeli, directeur de la mobilité automobile de BNP Paribas, prévoit une réaction dont « l'ampleur sera sans commune mesure avec ce qui a déclenché le mouvement des Gilets jaunes ». Marc Bruschet, président des concessionnaires chez Mobilians, imagine pour sa part un « soulèvement de la population ».

À la Ligue de Défense des Conducteurs, nous défendons le principe

POUR UNE SUSPENSION DES ZFE

ZONES DE RESTRICTION MASSIVE DE CIRCULATION



Attendu que ces zones de restriction constituent une hérésie écologique :

- avec des résultats dérisoires là où elles existent déjà (Pays-Bas, Allemagne) ;
- avec des vignettes Crit'Air (sésame pour entrer dans les ZFE) qui ne prennent pas en compte les émissions de CO² des véhicules ;
- en nous forçant à mettre au rebut des millions de voitures encore en parfait état de fonctionnement et en nous contraignant à acheter des véhicules électriques trop souvent fabriqués à l'autre bout du monde.

Attendu que le gouvernement prévoit d'interdire l'accès à toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants à 1 voiture sur 2, et même 7 sur 10 en Ile-de-France, dans moins de 2 ans :

Attendu que cette mesure va priver des dizaines de millions de conducteurs de leur liberté de circuler, en les empêchant de se rendre dans ces 43 vastes zones pour y travailler, étudier, se soigner, faire leurs achats, aller au musée ou au restaurant, partir en week-end, aller voir des amis et de la famille ou ne serait-ce que les traverser :

Attendu que seuls les ménages les plus aisés, en mesure d'acquérir un véhicule correspondant aux normes imposées par ces zones de restriction (hybride ou électrique, 40 à 50% plus chers à l'achat), pourront donc désormais y résider et y circuler, assignant des personnes plus modestes à résidence, exilées en dehors de ces 43 territoires :

Attendu que le gouvernement prévoit déjà de truffier ces zones de caméras de vidéo-verbalisation ou de voitures-espions lectrices des plaques d'immatriculation, à l'effût de la moindre intrusion par erreur ou par nécessité de ces conducteurs "bannis", pour les taxer à coups d'amendes allant de 68 à 450 €

JE DEMANDE LA SUSPENSION DE CES ZONES DE RESTRICTION MASSIVE DE CIRCULATION, INDISPENSABLE POUR :

- permettre le renouvellement naturel de parc automobile plutôt qu'une mise à la casse forcée, et l'adaptation de l'industrie automobile française plutôt que sa mort annoncée ;
- une réflexion globale et intelligente sur la réduction de la pollution, au lieu d'attaques focalisées sur la voiture ;
- et la mise en place de solutions efficaces et au service de tous, comme des transports en commun plus pratiques, plutôt que de priver arbitrairement du jour au lendemain plus de la moitié des Français de leur liberté de circuler et d'investir massivement dans des techniques de verbalisation de masse pour les traquer et les punir.

Email * :
Votre email

Nom * :
Votre nom

Prénom * :
Votre prénom

243410
signatures à cette pétition

JE SIGNE LA PÉTITION

Vos coordonnées ne pourront être utilisées que dans le but de vous informer des actualités de la Ligue de Défense des Conducteurs.

d'un moratoire, qui donnerait le temps de la pédagogie à l'État et le temps de l'adaptation aux Français. C'est pourquoi nous avons mis en place une pétition « Pour une suspension des ZFE » qui, à fin avril 2023, a déjà récolté 243 000 signatures.

b- La LDC auditionnée à l'Assemblée nationale...

Ce travail réalisé au quotidien pour sensibiliser nos concitoyens, mais aussi les élus et les médias, a abouti sur l'audition de notre association à l'Assemblée nationale, en septembre 2022, dans le cadre d'une mission d'information parlementaire. Alors que les députés de la commission ont convenu à demi-mot que le calendrier d'application sera difficilement tenable, nous avons rappelé les principales préoccupations de nos sympathisants : ne plus pouvoir vous déplacer dans vos véhicules individuels en toute liberté, voir émerger des inégalités sociales et territoriales, et ne pas trouver de solutions en adéquation avec vos contraintes quotidiennes. Un mois plus tard, nous avons découvert que les rapporteurs de la mission, les députés Bruno Milienne et Gérard Leseul, avaient été très attentifs à nos propositions. Dans la note qu'ils ont publiée, nous avons en effet retrouvé de nombreuses similitudes avec les étapes que nous avons énumérées devant eux lors de notre audition, même si nous déplorons qu'en préambule, il nous ait été précisé que le calendrier d'application (1^{er} janvier 2025) ne serait

pas modifié. C'est fort regrettable... En revanche, nos préconisations convergent sur les sujets suivants : information de la population à renforcer, mise en place d'un comité de suivi national des ZFE, harmonisation des calendriers, des aides, de la signalisation, des dérogations..., augmentation et meilleur ciblage des subventions pour l'achat de véhicules électriques ou hybrides avec guichet unique pour obtenir toutes les informations nécessaires. Reste une question que les députés ont pris soin d'éviter : celle de la verbalisation... Un sujet que nous avons pourtant longuement abordé durant notre audition par les rapporteurs, et qui, lorsque les premiers PV tomberont pour non-respect des ZFE, risque bien de mettre le feu au pays.

c- ... et conviée à participer aux travaux de réflexion de Bordeaux Métropole

Rien ne vaut l'expérience de terrain pour se rendre compte, concrètement, des implications sociales de l'instauration des ZFE. Aussi avons-nous répondu présent lorsque Bordeaux Métropole a contacté notre association pour participer aux trois réunions de travail qui ont jalonné l'année 2022, précédant le processus de mise en place de cette mesure. Appelé « groupe de contact », le collectif réuni était composé

« d'experts et de têtes de réseaux » représentant habitants, usagers, professionnels, particuliers, etc. devant aider la métropole bordelaise à prendre en considération l'ensemble des problématiques liées à la ZFE. En l'occurrence, ce sont quatorze communes qui sont concernées : Bègles, Bordeaux, Bouliac, Bruges, Cenon, Eysines, Floirac, Gradignan, Le Bouscat, Lormont, Mérignac, Pessac, Talence, Villenave-d'Ornon, hors rocade. Au cours de ces réunions, le constat le plus inquiétant que nous avons fait a été qu'aucun élu, à aucun moment, n'a fait le déplacement... On peut effectivement se demander l'intérêt qu'il peut y avoir à faire échanger des « experts et des têtes de réseau », y compris la Ligue de Défense des Conducteurs, si ceux qui *in fine* prendront les décisions ne sont pas là pour les écouter. Par ailleurs, à l'issue de la troisième réunion, notre verdict ne versait pas vraiment dans l'optimisme : en effet, la vice-présidente de Bordeaux Métropole en charge de la ZFE et son équipe ont surtout montré leur incapacité à répondre précisément aux nombreuses, et parfaitement légitimes, interrogations de leur auditoire. Le niveau d'avancement pour l'instauration de la ZFE frise le néant, tandis que les élus sont aux abonnés absents... Tous les ingrédients pour le cocktail parfait de la « grande cacophonie » qui s'annonce d'ici au 1^{er} janvier 2025, lorsque la ZFE de Bordeaux Métropole entrera en vigueur.

3- Plateforme de signalement des zones dangereuses Activ'Route : ça avance !

L'infrastructure est mise en cause dans 30 % des accidents mortels, selon l'ONISR. Investir pour améliorer l'état des routes et donc, la sécurité routière, voilà qui changerait du discours anti-vitesse.

De leur côté, les sympathisants de notre association ne rechignent pas à participer à l'effort collectif. À leur intention, la Ligue de Défense des Conducteurs a créé Activ'Route, site communautaire et appli téléchargeable gratuitement sur iOS et Android, les invitant à signaler eux-mêmes les zones dangereuses. Notre plateforme est née du constat de la difficulté rencontrée par les citoyens à alerter les gestionnaires de voirie, que ce soit par manque de temps ou à défaut de savoir vers qui se tourner. Pourtant guidés par un acte citoyen et désintéressé, nombreux sont ceux qui se retrouvent confrontés aux décourageants méandres de la décentralisation et de l'administration, voire à des collectivités se renvoyant mutuellement la balle pour un même signalement. Activ'Route leur épargne ainsi ces démarches fastidieuses, car nous les effectuons à leur place. Concrètement, nous centralisons ces signalements, nous les analysons puis les traitons individuellement, avant de les transmettre aux collectivités gestionnaires des voies concernées. Notre association assure également un suivi auprès des services compétents, relances comprises.

Cette communauté engagée « d'Activ'Routiers », convaincue que la qualité de l'infrastructure routière se traduit forcément par une amélioration de la sécurité et une baisse du nombre d'accidents, dépasse désormais les 7 000 contributeurs et les 10 000 signalements. Depuis quelques mois, nous avons noté une nette accélération de notre activité d'intermédiaire entre les conducteurs et les gestionnaires de routes. Surtout, nous observons de plus en plus de retours positifs, comme le département de la Sarthe qui nous indique que « *Suite à votre signalement [...], je vous confirme que nos services sont intervenus pour recharger l'accotement suite à la réparation de chaussée, dès votre sollicitation* », ou la Métropole de Colmar qui nous informe que « *Des travaux de réfection de la chaussée ont bien été réalisés suite au signalement* ». Ornières, ralentisseurs trop hauts, marquages au sol effacés, panneaux de signalisation illisibles... sont autant de pièges pour l'automobiliste, le motard ou même le cycliste. C'est pourquoi nous invitons nos sympathisants à devenir, eux aussi, acteurs de la sécurité routière.



II- LES MOYENS D'ACTION DE L'ASSOCIATION

Les donateurs de la Ligue de Défense des Conducteurs, particulièrement impliqués dans notre lutte pour la préservation de la mobilité individuelle, constituent notre unique source de revenus. C'est à leur générosité que notre association doit son indépendance et sa liberté de ton, lesquelles caractérisent nos actions. C'est au nom de tous nos sympathisants, donateurs ou pas, que notre équipe organise des campagnes d'information du grand public, engage des actions de mobilisation auprès des élus et des responsables politiques, rédige 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 zones dangereuses, dédié à l'amélioration du réseau routier. Il va sans dire que notre équipe 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.

Plus que jamais, notre 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. 2022 a été une année difficile, pour autant, notre volonté de faire aboutir nos revendications est toujours plus vive.

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

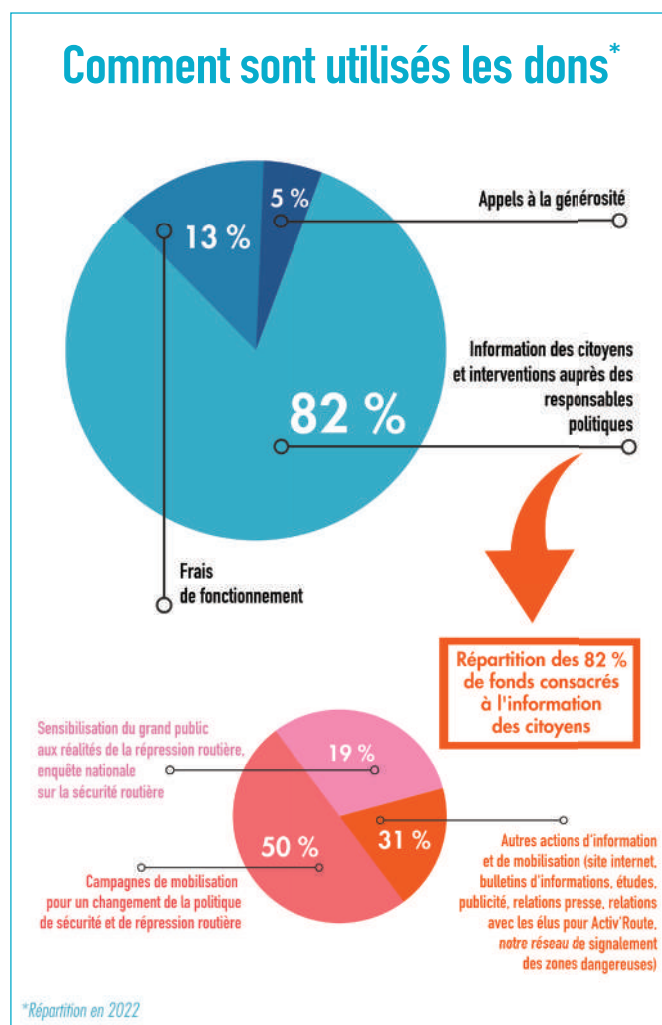
Pour orienter et donner l'impulsion de la stratégie de l'association, le conseil d'administration s'est réuni trois fois en 2022 (1^{er} mars, 19 mai et 21 octobre). L'assemblée générale s'est tenue le 19 mai 2022 et a validé les comptes 2021, lesquels ont été publiés au *Journal officiel*, le 15 juin 2022.

Le bilan 2022 de l'exercice présente un total de 712 640 €. Le compte de résultat 2022 affiche un total de produits de 1 039 345 € et un total de charges de 1 123 876 €, dégagant un résultat négatif de 85 296 €.

Ce résultat négatif très important résulte de différents facteurs aboutissant à des levées de fonds qui n'ont pas été à la hauteur de nos attentes. Le pouvoir d'achat en berne des Français, ainsi que l'élection présidentielle détournant l'attention de nos sympathisants, expliquent entre autres l'importante baisse des dons que nous avons connue en 2022.

Pour autant, l'association a souhaité poursuivre ses investissements dans ses missions et activités. En 2022, nous avons ainsi continué à publier études, articles, posts..., permettant d'apporter de nouvelles informations à nos sympathisants. Il est à noter que ces activités restent en constante augmentation, du fait notamment de la crédibilité et de l'expertise de l'association, désormais reconnues par les professionnels et les médias, qui nous sollicitent de plus en plus.

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



B- Les moyens humains de l'association

Ce sont cinq salariés ultra motivés qui vous répondent au téléphone, vous conseillent, portent votre voix auprès des élus et des médias, mais aussi rédigent tous ces articles publiés sur internet. Sans compter l'administration au quotidien de notre structure... Tous, nous n'avons qu'une seule préoccupation : rassembler le plus grand nombre de conducteurs responsables pour dénoncer les excès de la répression routière et mettre en place des méthodes réellement efficaces pour sauver des vies.

Notre équipe est constituée de Nathalie Troussard, secrétaire générale, Alexandra Legendre responsable du pôle Études et communication mais aussi porte-parole de l'association, Arsène Vassy, rédacteur, Tristan Mabin, chargé d'études et Amel Ammari, assistante.

À noter que fin 2022, Kessie Mondzomba, étudiante en Master 1

Politiques de Communication-Influence et Affaires Publiques à l'Université Paris-Saclay, nous a rejoints pour traiter plus spécifiquement des problématiques liées à notre plateforme de signalement de zones dangereuses Activ'Route, dans le cadre de sa formation en alternance. Sur le terrain, auprès des institutions publiques, des élus ou des médias, Nathalie Troussard et Alexandra Legendre agissent au nom de l'association. La première émane du milieu associatif et la seconde, du journalisme automobile. Leur fonctionnement en binôme se poursuit depuis trois ans (Nathalie Troussard a été recrutée en octobre 2016 et Alexandra Legendre en décembre 2019). Ensemble, elles s'assurent que la voix des conducteurs est entendue et, en accord avec le conseil d'administration, elles définissent la stratégie de l'association.



Notre équipe est pleinement mobilisée, au quotidien, pour défendre les intérêts de nos sympathisants. Ici, de gauche à droite... Nathalie Troussard, Gérard Landry, Alexandra Legendre, Arsène Vassy (*en haut*), Amel Ammari et Kessie Mondzomba (*en bas*).

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

Malgré notre équipe restreinte, nous ne manquons jamais une occasion de faire connaître notre positionnement vis-à-vis de la politique de sécurité routière, ou de la politique automobile en général. Pour ce faire, nous articulons nos interventions autour de trois axes d'échanges : avec les sympathisants, avec les élus (collectivités locales, notamment maires et instances départementales, députés et sénateurs, mais aussi membres du gouvernement) et, enfin, avec les médias. À noter que selon les sujets, nous sommes également parfois amenés à prendre la parole devant la filière automobile, côté constructeurs et équipementiers ou côté services, en tant que représentants des usagers. Les professionnels nous invitant à participer à leurs tables rondes ou webinaires reconnaissent ainsi *de facto* l'expertise de notre association.

1- La communication directe auprès de nos sympathisants

a- Newsletters et mailings

Un mois sur deux, nos sympathisants reçoivent par mail une newsletter nouveau format, reprenant trois ou quatre articles publiés sur notre site internet, afin qu'ils ne manquent aucune des actualités les plus marquantes de notre association. Quiconque s'abonne à notre newsletter peut ainsi suivre nos combats, célébrer nos victoires, lire les témoignages d'autres conducteurs rapportant les excès de la répression routière et les débordements de mesures qui, sous couvert d'une noble aspiration – améliorer la qualité de l'air – ne permettent pas à des millions de Français de participer à la transition écologique... Ce rendez-vous mensuel nous donne enfin aussi l'occasion de faire le point sur les actions que nous menons auprès des élus ou dans les médias.

b- Articles sur le site de la LDC

Répression et radars, infos et intox sur la vitesse, infrastructures, écologie et environnement, quotidien du conducteur, sécurité routière... Nos articles représentent la colonne vertébrale de nos argumentaires. Nos sources sont très diverses, mais à chaque fois, c'est à la lumière de points de vue d'experts qu'ils sont rédigés : spécialistes des différents domaines que nous abordons, élus de terrain et même, chiffres publiés par la Sécurité routière... avec notre propre interprétation évidemment. L'équipe du Pôle études et communication est entièrement dédiée à la veille d'informations, à leur vérification, à la recherche d'intervenants pertinents et bien sûr, à la rédaction et à l'interprétation de toutes ces données. En 2022, nous avons publié plus de soixante articles sur notre site. Comme d'habitude, les sujets traités sur le site internet de l'association, qui est notre outil principal de communication, sont consultables en fin de ce présent Rapport annuel, dans la liste en annexe.

c- Omniprésence sur les réseaux sociaux

En 2022, nous avons dépassé les 66 000 abonnés à notre page Facebook. Nous nous attachons à publier un post par jour sur ce réseau social, afin de rester en contact quotidien et direct avec le public très engagé d'automobilistes et de motards qui nous suit.

Lesquels nous sollicitent aussi régulièrement sur Messenger, la plateforme de discussion de Facebook. L'an dernier, les posts les plus populaires ont concerné le fameux chiffre de 58 % des excès de vitesse inférieurs à 5 km/h (1 million de personnes touchées), les 50 000 kilomètres de routes départementales repassées à 90 km/h (500 000), les bons chiffres de l'accidentologie en Allemagne malgré la vitesse libre sur la majorité du réseau autoroutier (400 000) ou encore la fausse Tesla de gendarmerie que nous avons prise en photo l'an dernier (800 000) : sur Facebook, nos sympathisants aiment aussi se détendre ! Sur Twitter, nous restons à 3 000 abonnés. Rappelons que ce réseau social est extrêmement fréquenté par les anti-voitures, nos publications continuent donc à faire l'objet d'attaques systématiques peu constructives et leur modération est très chronophage. Sur LinkedIn, le réseau professionnel de la LDC dépasse désormais les 540 abonnés à ce jour (+ 15 % par rapport à 2021). Enfin, notre récent compte Instagram compte un peu moins de 300 abonnés.



d- La LDC au Big Car Show sur le circuit des 24 Heures

Le week-end du 19 au 21 août 2022, notre association s'est rendue au Big Car Show, nouvelle manifestation automobile réunissant constructeurs, préparateurs, collectionneurs, artistes et passionnés amateurs, sur le mythique circuit des 24 Heures du Mans. La raison d'être du Big Car Show c'est que l'automobile reste une fête et un vecteur de partage passionnant pour les petits et grands enfants en quête d'émerveillement... Notre association y était conviée pour animer une table ronde consacrée à la répression automatisée, mais aussi faire connaître nos actions au public présent, notamment en distribuant nos études, flyers et autres autocollants.

Un sympathique moment de fraternité, car les 22 000 visiteurs que nous avons croisés sur place étaient tout aussi convaincus que nous !



En août 2022, notre équipe est partie à la rencontre de ses sympathisants lors du rassemblement du Big Car Show, sur le circuit des 24 Heures du Mans



2- La sensibilisation des élus aux préoccupations des conducteurs

Qui dit année d'élection présidentielle dit gros travail de sensibilisation des élus... et des candidats. Notre programme de politique automobile, avec ses 10 propositions-clés (voir chapitre I-A), a donc constitué notre point d'orgue de début d'année 2022. Avec le manifeste de 80 pages que nous avons publié pour l'occasion, nous sommes allés à la rencontre des hommes et des femmes qui prétendaient à la fonction suprême... Une démarche indispensable, tant les préoccupations des conducteurs semblent éloignées de celles des politiques ! Nous avons demandé à nos sympathisants de participer à ce manifeste à deux niveaux : d'abord en acceptant de devenir nos grands témoins, dont nous avons publié les propos en introduction à notre programme politique. Puis, en envoyant des milliers de cartons jaunes aux candidats, contenant ce même programme, les invitant ainsi à prendre connaissance de leurs desiderata.

Durant l'année 2022, nous avons également activé nos contacts avec les parlementaires autour d'une proposition de loi sur la signalisation des voitures-radars privatisées et d'un amendement demandant la réorientation du budget alloué aux radars dans le Projet de loi de finances vers l'entretien des routes. Nous avons aussi rencontré plusieurs députés (Christophe Naegelen/Vosges, Pierre Cordier/Ardennes, Gérard Leseul/Seine-Maritime), ainsi que la sénatrice Françoise Dumont (Var) pour leur présenter nos plus récents travaux. Parallèlement, nous avons fait parvenir à tous les députés et sénateurs notre étude sur les ralentisseurs illégaux (voir chapitre I-D 1), nous avons remis nos registres de pétitions signées à un conseiller du ministre de l'Intérieur demandant le « Zéro sanction pour les mini-dépassements de vitesse de moins de 5 km/h hors agglomération » lors d'un rendez-vous au ministère et nous avons été auditionnés par les députés de la mission flash « acceptabilité des Zones à faibles émissions » à l'Assemblée nationale.

Notre action de lutte contre l'abaissement de la vitesse à 110 km/h s'est elle aussi traduite par une pétition au président de la République : une mobilisation particulièrement relayée, puisqu'à avril

2023, elle comptait déjà près de 350 000 signatures.

En 2022, enfin, trois questions écrites ont ainsi été posées par les députés et sénateurs, suite aux initiatives de l'association :

- une visant à ne pas attribuer de bonus CO₂ à une voiture chinoise électrique dépourvue de systèmes de sécurité (airbag, antidérapage...), sous prétexte d'homologation en petite série pour l'Europe (déjà posée en 2021 mais n'ayant pas obtenu de réponse) ;
- une visant à connaître la clé de répartition des recettes des nouveaux radars urbains ;
- une demandant des précisions sur les normes de construction des coussins berlinois.



Tisser des relations avec des parlementaires, des élus locaux... c'est aussi en allant à leur rencontre que notre association défend vos droits de conducteurs.

LA LDC MAINTIENT SA POLITIQUE DE TRANSPARENCE

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

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



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

3- Les médias qui ont relayé nos actions en 2022

Les champs d'intervention de la LDC s'étant élargis (répression routière, politique de sécurité routière, abaissements de vitesse, transition énergétique, hyperfiscalité automobile, formation des jeunes, etc.), les médias sollicitent toujours plus notre association. Outre la mise en place d'une tribune libre bimensuelle dans *Capital* mise en place dès 2021, à laquelle s'est ajoutée une chronique mensuelle dans *Moto Journal/Moto Station* en 2022 (nous permettant de toucher davantage le public des motards), nous avons continué à multiplier nos interventions dans la presse quotidienne régionale et nationale, mais également à la radio, à la télévision... sans oublier une large couverture médiatique en ligne. Selon la densité de nos actualités, nous pouvons parfois compter sur des dizaines de citations dans la presse sur un seul thème.



BFM TV dans les locaux de la Ligue de Défense des Conducteurs

Retrouvez la Ligue de Défense des Conducteurs en direct ce soir sur le 107.7 Radio VINCI Autoroutes

Au programme : un point sur le 80 km/h !

Rendez-vous de 21 h à 23 h



LES ROUTIERS SONT TOUJOURS AUSSI SYMPAS

LES ROUTIERS SONT TOUJOURS AUSSI SYMPAS
ENSEMBLE ROUTE
CAMIONS ÉCHANGES
TRANSPORT



Ce mois-ci, la Ligue de Défense des Conducteurs s'invite dans l'édition de L'Automobile Magazine, rien que ça !



Ce matin sur RTL, votre association affronte le député Matthieu Orphelin, ex-EELV et ex-LREM, chez Yves Calvi !



Le sujet du jour : la flambée du prix des carburants



ANNEXE

Liste des articles publiés sur le site internet de la Ligue de Défense des Conducteurs en 2022.

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

DATE	ARTICLE	RUBRIQUE
02/02/2022	Ralentisseurs illégaux : les condamnations commencent à tomber	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
02/02/2022	Connaissez-vous le coût d'entretien des radars ?	RÉPRESSION ET RADARS
04/02/2022	Report des restrictions Crit'Air 3 dans le Grand Paris : à terme, l'interdiction faite aux plus pauvres de circuler demeure	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
14/02/2022	On impose la voiture électrique à coups de taxes et d'obligations réglementaires	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
18/02/2022	En 2021, la Ligue de Défense des Conducteurs tous azimuts pour vous défendre	AUTRES SUJETS
28/02/2022	Nos 10 propositions-clés pour une politique automobile enfin juste et sensée	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
15/03/2022	Report des restrictions Crit'Air 3 dans la Métropole du Grand Paris : à moto aussi on peut souffler	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
18/03/2022	Conducteurs : les candidats à la présidentielle vous répondent	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
23/03/2022	Une formation sur circuit après le permis de conduire ? La bonne idée pour réduire la mortalité routière	SÉCURITÉ ROUTIÈRE
23/03/2022	Vitesse : la bataille fait rage	VITESSE INFOS ET INTOX
23/03/2022	Notre action fait bouger l'entretien des routes !	INFRASTRUCTURES
23/03/2022	Présidentielle : stopper l'acharnement sur les conducteurs	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
31/03/2023	Présidentielle : ces candidats pour qui nous sommes invisibles	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
01/04/2023	Suppression du permis à points, 150 km/h sur autoroute, gratuité des péages... Vos propositions aux candidats	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
08/04/2022	Les Zones à faibles émissions s'invitent dans la campagne présidentielle, la LDC n'y est pas étrangère	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
19/04/2022	« À la campagne, bien trop souvent, les départementales sont dans un état épouvantable »	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
20/04/2022	« Ma voiture, c'est un budget qui pèse énormément sur ma petite retraite. Je ne gagne que 850 euros par mois »	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
20/04/2022	« Nous, les automobilistes, nous ne sommes pas une catégorie à part, nous sommes tout le monde ! »	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
21/04/2022	« L'apprentissage des bons réflexes par la pratique, c'est quelque chose qui améliorerait vraiment la sécurité routière chez les jeunes »	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
21/04/2022	« Trop de répression n'est pas bon, il faudrait plus jouer sur la pédagogie »	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
22/04/2022	« La Sécurité routière ne choisit pas les bons combats, elle choisit les plus faciles »	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
22/04/2022	« Les gens prennent leur voiture pour aller bosser, nourrir leur famille, créer des richesses »	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
22/04/2022	« En trois ans de permis, aucun gendarme, aucun policier ne m'a jamais arrêtée pour vérifier si j'avais de l'alcool dans le sang »	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
22/04/2022	« Je ne vois pas comment on peut parler de mobilités apaisées à partir du moment où le danger est omniprésent, pour tout le monde »	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
22/04/2022	« Au chômage et avec peu de moyens, ma voiture c'est ce que j'aurais abandonné en dernier »	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
26/04/2022	Cessons de traquer les conducteurs pour les tout petits dépassements de vitesse	RÉPRESSION ET RADARS
29/04/2022	Zones à faibles émissions : le réveil sera douloureux quand les premiers PV tomberont	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
24/05/2022	Journal de la ZFE de Bordeaux, épisode 1 : constitution d'un groupe de contact	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
24/05/2022	Zéro sanction pour les mini-dépassements : une première avancée	RÉPRESSION ET RADARS
25/05/2022	Notre rapport annuel d'activité 2021 est disponible !	AUTRES SUJETS
02/06/2022	Halte à l'intox des Français « fous du volant »: 6 excès de vitesse sur 10 sont inférieurs à 5 km/h	RÉPRESSION ET RADARS
02/06/2022	Contre le contrôle incognito de la vitesse, offrez-vous notre autocollant « Non, je ne suis pas une voiture-radar ! »	RÉPRESSION ET RADARS
17/06/2022	Voiture électrique obligatoire en 2035 : l'absurdité imposée par la force	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
30/06/2022	Zones à faibles émissions : du flou autour du contrôle sanction automatisé	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
04/07/2022	Contre l'interdiction du thermique en 2035 : le combat est engagé !	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
04/07/2022	La Ligue de Défense des Conducteurs porte votre voix dans les médias !	AUTRES SUJETS
07/07/2022	Stop aux nuisances provoquées par les ralentisseurs illégaux !	INFRASTRUCTURES
08/07/2022	Recettes des radars : en hausse, mais toujours aussi peu affectées à la sécurité routière	RÉPRESSION ET RADARS
11/07/2022	Voiture électrique obligatoire en 2035 : de multiples contraintes pour les Français	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
12/07/2022	Journal de la ZFE de Bordeaux, épisode 2 : les tables rondes	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
20/07/2022	Retrait du 80 : déjà 45 départements de retour à 90 km/h !	VITESSE INFOS ET INTOX
01/08/2022	110 km/h sur autoroute : les Français sont pour, vraiment ?	VITESSE INFOS ET INTOX
29/08/2022	La fin du thermique en Europe ouvre un boulevard aux marques chinoises	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
01/09/2022	Suspension des ZFE : votre mobilisation ne faiblit pas	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
12/09/2022	Pourquoi il ne faut pas baisser la vitesse à 110 ou 120 km/h sur autoroute	VITESSE INFOS ET INTOX
12/09/2022	Zéro sanction pour les mini-dépassements : votre association bientôt reçue au ministère de l'Intérieur	RÉPRESSION ET RADARS
12/09/2022	Ralentisseurs illégaux : un député s'empare de notre étude pour interpeller le gouvernement	INFRASTRUCTURES
14/09/2022	Nouvelle étape dans l'instauration des ZFE : le bazar s'intensifie	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
15/09/2022	Youngtimers, voitures anciennes : la passion de l'auto vaincra	AUTRES SUJETS
15/09/2022	Assemblée nationale : la LDC alerte les députés sur l'urgence de suspendre les Zones à faibles émissions	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
10/10/2022	99 % de nos sympathisants trouvent inacceptable la circulation des voitures-radars privatisées	RÉPRESSION ET RADARS
11/10/2022	10 chiffres effarants pour les 30 ans du permis à points	RÉPRESSION ET RADARS
12/10/2022	L'assurance permis : un filet de sécurité pour votre liberté de circuler	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
12/10/2022	Votre association au ministère de l'Intérieur : face à l'entêtement anti-vitesse du gouvernement, le combat doit continuer !	RÉPRESSION ET RADARS
12/10/2022	Zones à faibles émissions : la LDC sait se faire entendre	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
14/10/2023	Journal de la ZFE de Bordeaux, épisode 3 : le compte n'y est pas	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
03/11/2022	Députés et LDC s'entendent sur la nécessité de réaffecter l'argent des radars à l'entretien des routes	INFRASTRUCTURES
04/11/2022	« Le mauvais état des pneumatiques est responsable de 6 % des accidents mortels en Europe chaque année »	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
10/11/2022	Dénonçons les voitures-radars privatisées qui fliquent anonymement les conducteurs	RÉPRESSION ET RADARS
06/12/2022	ZFE : l'art de mener une mesure d'intérêt public à la catastrophe	ÉCOLOGIE ET ENVIRONNEMENT
22/12/2022	Tour de France de la LDC : un an après, nos grands témoins toujours dépités par la politique automobile du gouvernement	QUOTIDIEN DU CONDUCTEUR
29/12/2022	Contre l'implantation galopante de radars dans les villes, votre mobilisation est urgente	RÉPRESSION ET RADARS

MERCI À VOUS, DONATEURS ET SYMPATHISANTS, PILIERS DE L'ASSOCIATION

Réponses à nos campagnes, réactions à nos publications sur notre site internet, commentaires sur les réseaux sociaux, échanges téléphoniques, nos 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 !

« *Merci pour votre courageux combat !* »

*« Mes félicitations les plus chaleureuses.
Je suis heureux et fier que vous ne baissiez JAMAIS les bras »*

« **COURAGE ET RÉUSSITE. MERCI POUR VOTRE COMBAT** »

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

*« Bravo à vous et merci pour votre pugnacité, vos actions et votre travail.
Vous faites cela en notre nom et je pense que nous sommes très nombreux à vous en être reconnaissants »*

« *Félicitation pour vos actions et merci pour votre travail* »

**« JE TIENS À VOUS REMERCIER POUR TOUT CE QUE VOUS FAITES
POUR LES AUTOMOBILISTES »**

« Ne pas baisser les bras dans ce combat, tout faire pour reprendre la route avec le sourire »

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

**« Merci pour tout, merci à vous, merci à nous les signataires...
Il faut que nous poursuivions ce combat »**

« Un GRAND MERCI pour tout ce que vous faites pour que nous redevenions des automobilistes «normaux» et non plus des «vaches à lait» pour le gouvernement »



LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS

STOP À LA RÉPRESSION ABSURDE, OUI À LA CONDUITE RESPONSABLE

Pour rester en contact

Site internet : www.liguedesconducteurs.org

E-mail : contact@liguedesconducteurs.org

Téléphone : 01 43 95 40 20

Adresse : 23 avenue Jean Moulin - 75014 Paris



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

NOTRE CHARTE DU CONDUCTEUR RESPONSABLE

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

AGISSEZ POUR DES ROUTES PLUS SÛRES AVEC ACTIV'ROUTE



Le site communautaire de la Ligue de Défense des Conducteurs