



DOSSIER SPÉCIAL : ACTIONS ANTI 80 KM/H La Ligue de Défense des Conducteurs mène le combat !

Bien avant l'instauration de cette mesure absurde, la Ligue de Défense des Conducteurs mobilisait les conducteurs pour faire obstacle au 80 km/h. Depuis son entrée en vigueur, l'association multiplie les actions de toutes sortes pour défendre les intérêts des conducteurs.

Lors du bilan de la sécurité routière 2018, Édouard Philippe a vanté les mérites de la mesure qu'il a imposée aux conducteurs, peu de temps après sa mise en place. Exercice difficile sans torturer les chiffres ! La Ligue de Défense des Conducteurs décrypte sa propagande...

Décryptage des mensonges du Gouvernement...

Le Premier Ministre impute très précisément 116 vies épargnées au 80 km/h, déjà très loin des soi-disant 300 à 400 vies promises... À ce jour, impossible de trouver les chiffres de la Sécurité Routière sur les tronçons limités à 80. Ils n'existent tout simplement pas car la Sécurité Routière n'isole pas les données de ces tronçons dans ses bilans d'accidentalité. Édouard Philippe se base donc uniquement sur le chiffre des « tués » sur le réseau routier « hors agglomération » et « hors autoroute ». Or ce réseau comporte différentes limitations de vitesse bien différentes (30, 50, 70, 80, 90, 110 km/h). Si bien qu'en Bretagne, plus de 1 200 km sont des 2x2 voies dont la vitesse est de 110 km/h. Ces portions sont quand même comptées dans les calculs du Premier Ministre : pas très scientifique cette méthode... En faisant le calcul, la différence entre les personnes décédées au deuxième semestre 2018 (1 820 morts) et celles décédées



au deuxième semestre 2017 (1734 morts) est de 86 morts, Il paraît donc impossible d'attribuer un tel bénéfice à cette mesure sans manipuler les chiffres !

La bataille contre le 80 km/h menée au Parlement

Par souci d'objectivité, la Ligue de Défense des Conducteurs a réclamé l'isolement des données du 80 km/h dans les statistiques de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière. L'association a découvert que les bilans d'accidentalité et de mortalité routière ne présentaient pas de données claires sur les tronçons limités à 80 km/h. Comment analyser cette mesure si le nombre de morts sur les routes à 80 n'est pas répertorié de façon précise ? Le gouvernement a choisi de manipuler les chiffres... Pour montrer combien l'isolement des données du 80 est nécessaire, la Ligue de Défense des Conducteurs a formulé des propositions aux parlementaires qui ont interrogé le gouvernement via 17 questions écrites. **Toujours dans ce sens, la Ligue de Défense des Conducteurs a soutenu une Proposition de résolution à l'Assemblée Nationale, présentée par Dino Cinieri et 35 autres députés, pour demander l'isolement des données relatives au 80 dans les bilans de sécurité routière.**

Participation au Grand Débat National

Au nom des conducteurs, la Ligue de Défense des Conducteurs réclame toujours ardemment le retrait pur et simple de cette mesure arbitraire. Dans ce but, l'association a appelé tous ses sympathisants à participer au Grand Débat National avec la proposition "Stop au 80 km/h sur route". Avec un grand nombre de contributions "Stop au 80 km/h sur route", le sujet a été imposé au Grand Débat National. Et après nous avoir auditionnés, le Sénat propose un assouplissement de la mesure.

La Ligue porte un recours en justice contre le 80 km/h

Toujours pour mettre la pression sur l'État et abandonner le 80 km/h, l'association amène le combat sur le terrain juridique en lançant un recours devant le Conseil d'État qui démonte un à un les arguments tout faits des partisans du 80. ■



LA VÉRITÉ ÉCLATE SUR L'INEFFICACITÉ DES RADARS !

La Ligue de Défense des Conducteurs a analysé les bilans mensuels de la mortalité des mois impactés par la « désactivation » des radars (novembre et décembre). Résultat ? Moins de radars, plus de vitesse et moins de mortalité...

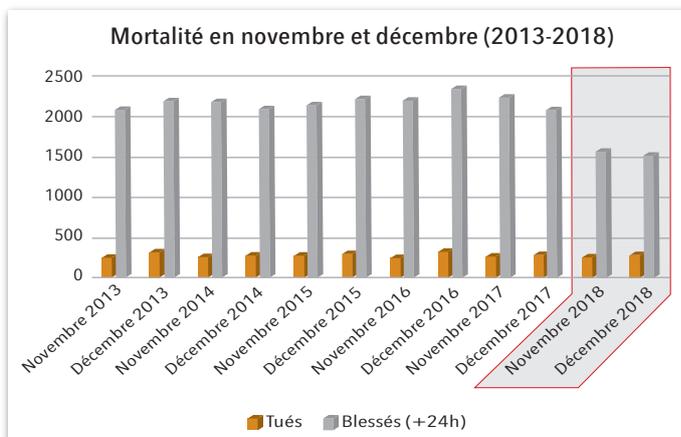
60 % de radars « désactivés », des excès de vitesse qui quadruplent

La colère générale a dégradé 60 % des radars sur le territoire national. Aucun flash mais des enregistrements de vitesse qui montrent que les excès de vitesse ont quadruplé. Lorsque les conducteurs ne sont pas soumis à la répression à outrance, ils augmentent leur vitesse.

Pour une accidentalité en baisse !

Malgré cette hausse de la vitesse, les données d'accidentalité et de mortalité des mois de novembre et décembre 2018 sont meilleures (en moyenne) que celles des mois de novembre et décembre des cinq dernières années.

Cela confirme ce que des analyses statistiques ont déjà montré par le passé : il n'y a pas de



« Le nombre de « blessés » de novembre et décembre 2018 est nettement inférieur à celui des mois de novembre et décembre des 5 dernières années et le nombre de « tués » de novembre et décembre 2018 est en majorité inférieur aux mois de novembre et décembre des 5 dernières années.

lien systématique entre vitesse et mortalité routière.

En conduisant un peu plus vite, les conducteurs se sont rapprochés de la vitesse naturelle de circulation, vitesse dictée par les circonstances et non par la seule limite réglementaire. Puisque cette vitesse naturelle n'a pas été source d'accidents supplémentaires,

on peut penser que les limitations de vitesse en France sont inadéquates.

Les conducteurs, sachant les radars hors-service, ne se trouvent plus dans un climat de paranoïa qui les oblige à scruter le moindre accotement pour y chercher les radars. Ils peuvent donc focaliser leur attention à 100 % sur la route sans craindre le flash, ce qui a provoqué la baisse de l'accidentalité et de la mortalité routière. De quoi démolir le mythe des radars sauveurs de vie ! ■

SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2018 : LA PROPAGANDE DU GOUVERNEMENT DÉCRYPTÉE !

Le 28 janvier, Édouard Philippe annonçait un bilan de la sécurité routière « historique » pour l'année 2018 : FAUX ! Entre communication trompeuse et manipulation des chiffres, la Ligue de Défense des Conducteurs a décrypté ces informations.

Rien d'historique

Si le Premier Ministre déclare que le bilan 2018 de la sécurité routière est « historique », il oublie volontairement quelques données... D'abord, il

convient de rappeler que ce bilan est PROVISoire, et qu'il est donc susceptible d'être alourdi. Et ce bilan est très proche de celui de 2013 (3 268 décès contre 3 259) en France métropolitaine.

Une communication trompeuse !

Car le Premier Ministre, présente un bilan « historique », mais ce n'est pas tout à fait le cas si on comptabilise l'ensemble du territoire français. Parce que, pour produire sa communication trompeuse, Edouard Philippe a omis de compter les données de l'Outre-Mer. Et là est toute la différence ! Selon les

baromètres mensuels de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, l'Outre-Mer comptabilise 227 « tués » en 2018. Ce qui, ajouté aux 3 259 « tués » de la métropole, signifie une mortalité routière égale à 3 486 victimes, donc 59 « tués » de plus que pour l'année 2013 : pas si « historique » que ça finalement...

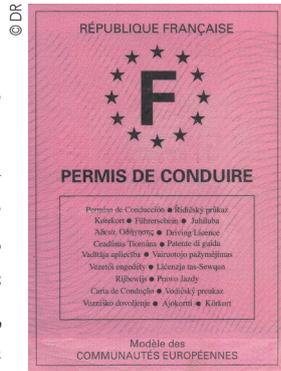
L'année 2013, en comptant, au total 3427 victimes, reste toujours l'année ayant connu le meilleur bilan de la sécurité routière de l'ère moderne. Le bilan 2018 n'est donc pas « historique » mais la communication d'Edouard Philippe est bien trompeuse ! ■

À CAUSE DE LA POLITIQUE DU TOUT RADAR, DES CENTAINES DE MILLIERS DE PERSONNES ROULENT SANS PERMIS ET/OU SANS ASSURANCE...

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

750 000 hors-la-loi...

En France, 750 000 véhicules ne sont pas assurés. Les victimes d'un conducteur non assuré sont indemnisées par le fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO). Ensuite, le conducteur sans assurance doit rembourser, parfois toute sa vie, le FGAO (119 millions d'euros au total en 2018). Or en 2018, le FGAO a pris en charge 30 873 victimes d'accidents dus à des véhicules non assurés : le défaut d'assurance fait courir un risque



à toute la société ! En outre, 680 000 personnes roulent sans permis. Or l'absence de permis et le défaut d'assurance vont souvent de pair.

... dont beaucoup dus à des retraits de points

On ne peut qu'être inquiet de la marginalisation d'une part si importante des usagers de la route. Le gouvernement, responsable de la politique de sécurité routière, doit donc faire en sorte que moins de gens roulent sans permis ni assurance.

Il est possible d'agir sur une des causes des pertes de permis : la perte successive de points. En 2017, 61 714 permis ont ainsi été invalidés pour défaut de points (15 millions de points retirés).

Il faut assouplir le barème des PV-vitesse !

Après avoir pris l'avis de ses sympathisants, la Ligue de Défense des Conducteurs a appelé les parlementaires à ouvrir le débat sur une modification du barème des sanctions relatives aux excès de vitesse. Elle se tient prête à soutenir les parlementaires qui déposeront une proposition de loi en ce sens. ■

L'INTERDICTION DE CIRCULER EN VILLE, C'EST POUR DEMAIN CRIT'AIR, LA MENACE QUE PERSONNE NE VOIT VENIR...

Le dispositif Crit'Air a été créé en 2016 sous peine de sanctions financières de Bruxelles. Il interdit la circulation de plus en plus de véhicules dans les zones urbaines dites des « Zones à Faibles Émissions » (ZFE). Or coller une vignette sur votre pare-brise ne garantit pas de pouvoir circuler à l'avenir !

Un projet implacable qui crée un fossé entre les villes et les campagnes

Crit'Air va enclaver les territoires ruraux et ériger les villes en places fortes, interdites aux gens qui n'ont pas les moyens d'acheter un véhicule neuf. En effet, sous peine d'une interdiction de circuler dans certaines zones urbaines, Crit'Air oblige les conducteurs à changer de véhicule pour un modèle récent. Sinon, PV de 68 € (minoré à 45 €). Sauf système D, impossible d'aller chez le médecin ou au travail.

Il existe déjà des ZFE à Paris, Grenoble, Strasbourg et Lyon. 15 autres grandes villes créeront une ZFE d'ici 2020. De plus, la Loi d'orientation des mobilités envisage d'obliger les agglomérations de plus de 100 000 habitants à mettre en place une ZFE d'ici 2022.

Des vignettes déjà périmées !

Pire : la vignette que vous avez achetée ne vous permettra bientôt plus de circuler, à part la vignette « zéro » (véhicules 100 % électriques ou hydrogène). À Paris, les véhicules sans vignette et



Crit'Air 5 sont déjà refoulés ; les n° 4 seront interdits à partir de juillet ; les n° 3 en 2022 ; les n° 2 en 2024 et les n° 1 en 2030 !

La Ligue de Défense des Conducteurs a lancé une pétition qui encourage les parlementaires, lors du vote de la loi LOM, à maintenir et renforcer la liberté de circuler : en ce sens, l'association a proposé plusieurs amendements. ■

BOÎTES NOIRES, BRIDAGE DE LA VITESSE : BIG BROTHER ARRIVE DANS NOS VOITURES...

Vos derniers témoignages sur les excès de la répression : quand la route perd sa logique

Bruxelles veut imposer dans nos véhicules le « limiteur de vitesse intelligent » qui bride automatiquement la vitesse et la « boîte noire » qui enregistre les données de conduite.



Le Parlement Européen a caché dans la liste des « nouveaux dispositifs de sécurité obligatoires » des équipements invasifs et liberticides, méfiance !

La « bride électronique » des conducteurs

Quoi de plus invasif qu'un outil bridant automatiquement la vitesse de votre véhicule ? L'Europe l'a nommé limiteur de vitesse intelligent ! Sous ce nom, il s'agirait d'une résurgence du système embarqué LAVIA (Limiteur de vitesse s'adaptant à la vitesse autorisée) qui fixe automatiquement la vitesse du véhicule. Ne cherchez pas à le désactiver, aucune action du conducteur ne peut y faire.

Une surveillance permanente des conducteurs

Et quoi de plus liberticide qu'un dispositif qui enregistre les données routières

du véhicule ? La « boîte noire » servirait à enregistrer plusieurs types de données (vitesse, activation ou non des systèmes de sécurité, position GPS...) pour rechercher la moindre faute du conducteur en cas d'accident. Avec cette option, les autorités ne manqueraient pas de contrôler les données du conducteur en temps réel ou a posteriori, pour le flicer en permanence et le sanctionner de toutes les infractions possibles.

Pour prendre la main sur la conduite et accroître le contrôle permanent,

Bruxelles ne s'y prendrait pas mieux !

Mais la Ligue de Défense des Conducteurs mène la révolte

La Ligue de Défense des Conducteurs a déposé sa pétition « Non au flicage permanent des conducteurs » au Parlement Européen pour s'opposer à ce projet odieux, qui va surveiller les conducteurs en permanence. ■

Quoi de plus liberticide qu'un dispositif qui enregistre les données routières du véhicule ?

« Plus de 3 000 000 de kilomètres parcourus sur toutes les routes de France et de Navarre. [...] J'ai récemment emprunté l'autoroute du sud dans le sens Lyon/Avignon de nuit et par fortes pluies, j'ai vécu un véritable "calvaire" : **chaussée en mauvais état et très réfléchissante et absence totale de marquage** au sol inexistant de Lyon à Valence ! Quel danger et quel scandale !!! »

Y.A - 84

« Je remonte de Chambéry à Reims pour saluer mes parents. J'ai dû quitter l'autoroute pour des routes secondaires pendant quelques KM ; je reçois ce jour **trois contraventions pour dépassement de la vitesse imposée à 80** alors que je suis très attentif sur la question. Le coût de mon petit voyage augmente donc de trois fois 45 euros soit 135 euros et moins trois points. »

M.J - 51

« **J'ai perdu 3 à 4 points chaque année**, pour de petits excès de vitesse, depuis 2014, date à laquelle j'avais encore mes 12 points. En 2017, 72 pour 70 Km/h, 71 pour 70 Km/h, et 117 pour 110 Km/h.[...] **Obligé de faire un stage pour éviter la perte de mon permis** alors que j'ai 50 % de bonus et jamais d'accident, même pas un accrochage. Ancien chauffeur de Maître, permis ambulance validé, bientôt 40 ans de permis et surtout 90 000 Km par an en moyenne... »

R.K - 06

« **Parmi les causes d'accidents qui n'ont rien à voir avec la vitesse, il faut parler aussi de l'état des conducteurs.** De plus en plus stressés, fatigués, énervés, ceci lié aux conditions de vie générales aujourd'hui, sans oublier les substances : **alcool, drogues et médicaments.** Là aussi, il y a quelque chose à faire en termes de **Prévention/Education** et ce ne sont pas les radars qui le feront... »

J.L - 44