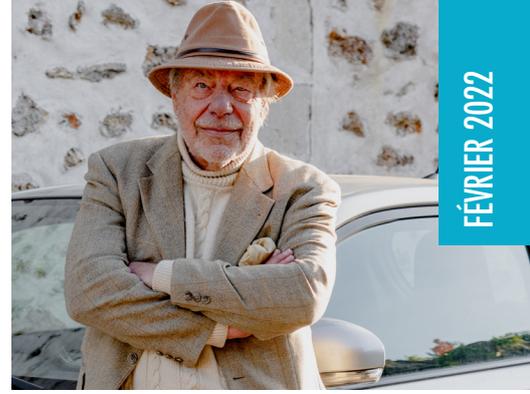




LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS

STOP À LA RÉPRESSION ABSURDE, OUI À LA CONDUITE RESPONSABLE



FÉVRIER 2022



2017-2022: 5 ans de mesures
anti-voiture qui ont fait
des conducteurs
la **cible systématique**
des pouvoirs publics



SORTIR DU DOGME
ANTI-VOITURE
SORTIR DE L'ÉCHEC DE
LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



35 pages de témoignages
recueillis dans toute la France
+ Nos 10 propositions-clés



-RADARS
N NOUS
NALAIT ?

MARRE DES RADARS

Pétition au Premier ministre

ZONE
FAIBLES
EMISSIONS

LIGUE DE DÉFENSE
DES CONDUCTEURS

Crée voici une quinzaine d'années, la Ligue de Défense des Conducteurs est une association loi 1901 qui réunit plus de 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 de 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. Le présent 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 au moins régulièrement, si ce n'est quotidiennement.

Toutes les problématiques automobiles auxquelles les Français sont aujourd'hui confrontés sont abordées ici sans artifices par la Ligue de Défense des Conducteurs, mettant en lumière un sentiment d'impuissance et d'injustice que les candidats à l'élection présidentielle ne pourront plus se permettre d'ignorer.

Moins de répression aveugle et automatisée
Plus de prévention !

GENDARMERIE

LIGUE DE DÉFENSE
DES CONDUCTEURS

LIGUE DE DÉFENSE
DES CONDUCTEURS

AGISSEZ POUR DES RO

Signalez
les zones
dangereuses !



2017-2022: **5 ans** de mesures
anti-voiture qui ont fait
des conducteurs
la **cible systématique**
des pouvoirs publics

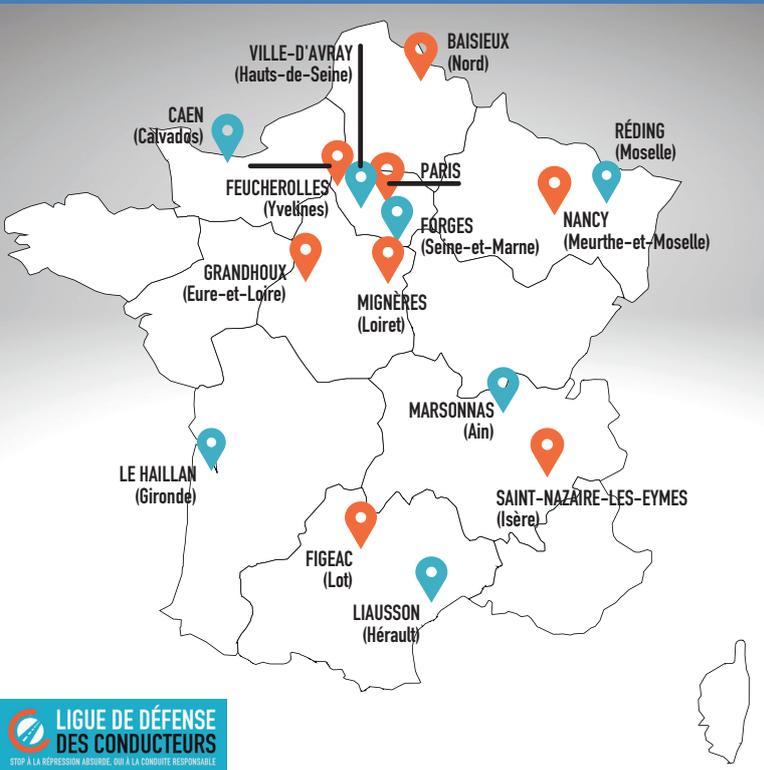
SORTIR DU DOGME **ANTI-VOITURE** **SORTIR** DE L'ÉCHEC DE **LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

35 pages de témoignages
recueillis dans toute la France
+ Nos **10 propositions-clés**

Notre association remercie vivement nos grands témoins qui nous ont accueillis chez eux, qui nous ont consacré du temps, afin de nous permettre de réaliser ce présent ouvrage. Nul doute que des millions de Français se retrouveront dans leurs propos.

Sommaire

Avant-propos.....	p. 7
INTRODUCTION	p. 9
2017-2022: cinq ans de mesures anti-voiture qui ont fait des conducteurs la cible systématique des pouvoirs publics	p. 9
Frise chronologique.....	p. 10
NOS GRANDS TÉMOINS	
Gérard, 80 ans « À la campagne, bien trop souvent, les départementales sont dans un état épouvantable »	p. 15
Nadine, 62 ans « Ma voiture, c'est un budget qui pèse énormément sur ma petite retraite. Je ne gagne que 850 euros par mois »	p. 17
Jean, 60 ans « La Sécurité routière ne choisit pas les bons combats, elle choisit les plus faciles »	p. 20
Claire, 41 ans et Reiner, 41 ans « C'est bien d'inciter les gens à faire autrement qu'en voiture, mais il faut que cela soit envisageable. À la campagne, ça ne l'est pas »	p. 24
Marie, 29 ans et Yann, 30 ans « Avec seulement deux trains par jour, je ne pas me passer de ma voiture pour aller au bureau »	p. 26
Bernard, 66 ans « Ici, pas de voiture équivaut à pas de travail »	p. 27
Fabien, 52 ans « Celui qui rétablira le 90 km/h aura ma voix »	p. 28
Véronique, 67 ans « L'apprentissage des bons réflexes par la pratique, c'est quelque chose qui améliorerait la sécurité chez les jeunes » ..	p. 30
Hervé, 52 ans « Les gens prennent leur voiture pour aller bosser, nourrir leur famille, créer des richesses »	p. 32
Loïc, 45 ans « Trop de répression ce n'est pas bon, il faudrait plus jouer sur la pédagogie »	p. 36
Emmanuel, 65 ans « Au chômage et avec peu de moyens, ma voiture c'est ce que j'aurais abandonné en dernier »	p. 38
Armelle, 60 ans « Les voitures électriques ne sont pas adaptées à mes besoins et on manque d'informations sur leur impact écologique »	p. 40
Olivier, 51 ans « Nous, les automobilistes, nous ne sommes pas une catégorie à part, nous sommes tout le monde ! »	p. 42
Thibaut, 46 ans « Je ne vois pas comment on peut parler de mobilités apaisées à partir du moment où le danger est omniprésent, pour tous » ..	p. 44
Paloma, 20 ans « 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 ou si j'avais consommé des stupéfiants »	p. 47
NOS 10 PROPOSITIONS-CLÉS	p. 50
SANCTION AUTOMATISÉE & RÉPRESSION	p. 52
1 Suppression des voitures-radars privatisées	p. 52
2 Abandon du recours systématique aux radars automatiques	p. 53
3 Abandon de l'article 10 de la loi 3ds engendrant la prolifération des radars en ville	p. 55
4 Création d'une police des routes	p. 57
SÉCURITÉ ROUTIÈRE & FORMATION	p. 58
5 Adoption d'un texte de loi revenant au principe initial de sécurité routière	p. 58
6 Mise en place d'une formation post-permis gratuite théorique et pratique	p. 60
7 Entretien du réseau routier et lutte contre les infrastructures inadaptées et accidentogènes	p. 62
8 Renoncement aux abaissements des limitations de vitesse	p. 64
FISCALITÉ & TRANSITION ÉCOLOGIQUE	p. 67
9 Abandon des malus et adoption d'une politique claire et compréhensible orientant les acheteurs vers les motorisations adaptées à leurs besoins	p. 67
10 Moratoire sur la mise en place des zones à faibles émissions	p. 71
ANNEXE	p. 73



Entre fin novembre et début décembre 2021, la Ligue de Défense des Conducteurs a réalisé un tour de France marathon pour recueillir les témoignages d'automobilistes et de motards désireux de partager leurs galères du quotidien avec les candidats à l'élection présidentielle.





AVANT-PROPOS

Les près de 48 millions de Français inscrits sur les listes électorales vont bientôt choisir un nouveau président de la République. Dans une atmosphère très lourde : selon une étude Odoxa BackBone-Consulting pour Le Figaro publiée à la toute fin 2021, seuls 17% de nos compatriotes pensent que l'année qui commence sera meilleure que la précédente. Heureusement, le sondage ne se concentre pas sur les conducteurs, car le pourcentage d'optimistes ne manquerait pas d'être plus faible.

En effet, si les gouvernements qui se sont succédé après l'apparition du premier radar automatique fin 2003 ont pour point commun une politique de sécurité routière principalement basée sur la répression, l'arrivée au pouvoir d'Emmanuel Macron en 2017 s'est accompagnée d'une montée en puissance de mesures anti-voiture en tous genres. Depuis cinq ans, il n'est plus seulement question de répression routière à outrance, mais aussi d'abaissement des vitesses autorisées, de radars privatisés permettant à des citoyens civils de contrôler notre vitesse sans que l'on s'en rende compte, de restrictions de circulation, de barèmes du malus CO₂ qui s'envolent, d'injonctions infantilisantes à ne pas utiliser son véhicule, d'incompréhensibles volte-face décisionnelles qui promeuvent un jour les motorisations diesel pour les vouer aux gémonies le lendemain, sans pédagogie... Le quinquennat qui se terminera en avril 2022 est un condensé de mesures stigmatisantes et punitives, qui ont fait de l'automobiliste un citoyen de seconde zone, tout juste bon à payer des taxes et des PV.

Aveuglés par des visions idéologiques de la voiture et de la route, l'État s'est appliqué à multiplier les décisions pénalisant les conducteurs, consacrant des sommes de plus en plus importantes à la mise en place de cette répression déshumanisée d'où toute pédagogie a disparu et négligeant

d'autres aspects de la sécurité routière (entretien des routes, présence d'agents sanctionnant la vraie délinquance routière, formation des conducteurs...).

La voiture, mouton noir et pourvoyeuse de fonds de l'État

Parallèlement, la transition écologique menée tambour battant écarte *de facto* les automobilistes aux budgets les plus serrés, car leurs véhicules trop anciens – hélas, l'argent manque pour acheter un modèle plus récent – ne sont plus les bienvenus dans les Zones à faibles émissions. Ces métropoles « vertes », aspirant à purifier l'air qu'on respire dans leurs rues en mode accéléré, interdiront ainsi à terme leur accès à 43% du parc roulant français recensé en 2020, prêtes à dégainer contraventions sur contraventions...

À terme, ce n'est pas dans une ou deux décennies : c'est dans trois ans. Et tant pis si les véhicules concernés fonctionnent encore parfaitement, tant pis si leur mise à la retraite anticipée entretient le paradoxe d'une politique écologique contre-productive, contraire aux principes de la lutte contre l'obsolescence programmée. Pendant ce temps, les taxes automobiles (TVA, carburant, péages, etc.) comptent toujours pour un tiers des recettes nettes fiscales annuelles de (86,4 milliards d'euros en 2019). Le tout directement prélevé dans la poche des conducteurs.

Jamais la voiture n'a été autant décriée en France et jamais les conducteurs n'ont autant été ponctionnés. À l'aune de l'échéance électorale à venir, c'est faire peu de cas de la carte d'électeur, justement, que tout un chacun range à côté de son permis de conduire, dans le portefeuille. C'est aussi commettre une grave erreur : ceux qui démarrent leur voiture chaque matin parce qu'ils n'ont pas d'autre moyen pour rallier leur destination (ou alors simplement parce qu'ils préfèrent leur habitacle à un wagon bondé

ou un vélo sous la pluie, ce qui reste encore autorisé jusqu'à nouvel ordre) sont infiniment plus nombreux que ceux qui conçoivent ce moyen de transport. Les dédaigner, c'est prendre le risque qu'ils expriment leur mécontentement dans les urnes.

Des conducteurs désespérés mais constructifs

Forte de ce constat, inquiète des dérives gouvernementales qui s'accroissent, mais aussi alertée par la multiplication des sources d'inquiétude dont lui font part ses plus de 1 million de sympathisants, la Ligue de Défense de

Conducteurs a décidé de partir à la rencontre d'une quinzaine de Français concernés. Notre association a sélectionné ces grands témoins, automobilistes ou motards au quotidien, sur la base de leur tranche d'âge, de leur métier, de leur lieu de résidence, de leur situation familiale...

afin que leur parole représente avec le plus de fidélité possible les préoccupations de cette immense part de la population qui a absolument besoin d'une voiture, pour qui les alternatives de transports en commun ou de mobilité douce ne s'avèrent ni adaptés ni pertinents.

Durant ce Tour de France marathon, nous avons consacré plusieurs heures à Gérard, Véronique, Thibaut, Olivier, Nadine, Emmanuel, Paloma... pour qu'ils nous parlent en toute simplicité de leurs contraintes de déplacements, de leur budget automobile, de leur point de vue sur la politique de sécurité routière, sur l'état des routes, sur la fiscalité liée à leur(s) véhicule(s), sur le rôle qu'ils

veulent prendre dans la transition écologique... Loin de tout bla-bla boboisant, de toute caste hyper-urbanisée qui n'a ni l'usage ni le besoin d'une voiture, ils incarnent cette réalité de terrain dont nos représentants politiques nationaux semblent si éloignés. À travers leurs témoignages, nous espérons montrer aux candidats à l'élection présidentielle ce qu'impliquent les décisions liées à l'automobile qu'ils ont faites ou qu'ils seront menés à faire, afin de leur montrer l'impact immédiat sur leur vie. Tous les candidats doivent renouer le contact avec ces 87% de Français qui utilisent leur véhicule au moins une fois par jour. De gauche ou de droite, ils doivent

œuvrer à leur réhabilitation, 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 chassant le moindre kilomètre-heure au-delà de la vitesse limitée,

Loin de tout bla-bla boboisant, de toute caste hyper-urbanisée qui n'a ni l'usage ni le besoin d'une voiture, nos témoins incarnent cette réalité de terrain dont nos représentants politiques nationaux semblent si éloignés

les traiter en conducteurs responsables, certes pas à l'abri d'un petit écart au code de la route, mais bien différents des inconscients ivres ou drogués qui prennent le volant en passant plus facilement à travers les mailles du filet que ceux qui dépassent occasionnellement les vitesses autorisées...

Mesdames et Messieurs les candidats, nos témoins conducteurs vous parlent presque les yeux dans les yeux. Écoutez-les, comprenez leurs questionnements, leurs doutes, penchez-vous sur leurs problèmes de mobilité. Et agissez.

INTRODUCTION

2017-2022 Cinq ans de mesures anti-voiture qui ont fait des conducteurs la cible systématique des pouvoirs publics

Pour comprendre l'amplification de la perplexité, voire de l'exaspération des Français vis-à-vis de la politique « automobile » (répression à outrance, abaissement des vitesses autorisées, écologie punitive...), pas besoin de remonter à très loin. En limitant symboliquement nos recherches de mesures anti-voiture à la période située entre 2017, année d'arrivée au pouvoir d'Emmanuel Macron, et 2022, soit la fin de son quinquennat, nous avons en effet répertorié une cinquantaine de décisions, nationales ou plus locales, qui ont empoisonné la vie des conducteurs au quotidien. Si la responsabilité n'en impute pas à chaque fois au chef de l'État, la prise de décisions touchant à la conduite, à la vitesse, à l'acquisition de véhicules neufs ou d'occasion, à la libre circulation des personnes, au pouvoir d'achat, à la surveillance des citoyens... n'a jamais été aussi effrénée. Trouver des remèdes aux crises traversées par notre société pendant ces cinq dernières années aurait dû pourtant largement occuper nos élus ailleurs. La première, sociale, a été déclenchée, entre autres, par l'augmentation du prix des carburants et l'instauration du 80 km/h. Diminuer la fiscalité sur l'essence et le gazole, de même que renoncer

à imposer ces 10 km/h en moins sur le réseau secondaire, deux sages dispositions qui auraient pu éteindre le mouvement des Gilets jaunes ? On ne le saura jamais, puisque le gouvernement ne les a pas prises. La seconde, sanitaire, a été – et est toujours – suffisamment grave pour que ministres et autres parlementaires ou représentants du peuple choisissent en priorité d'unir toutes leurs forces pour en venir à bout au plus vite... Mais nous l'avons constaté, le coronavirus ne les a absolument pas empêchés d'adopter lois, décrets et mesures locales qui dégradent encore plus les conditions de déplacements des Français.

Ce bilan navrant et acharné, voire frénétique, nous l'avons immortalisé sur une frise chronologique courant sur les quatre pages suivantes... Frise que vous pourrez d'ailleurs télécharger en PDF, en cliquant sur le QR code ci-contre. N'hésitez pas à partager et commenter !



SOUS LA PRÉSIDENTENCE D'EMMANUEL MACRON

CINQ ANS DE MESURES

2017

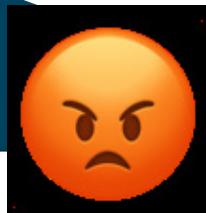
7 mai

Election d'Emmanuel Macron



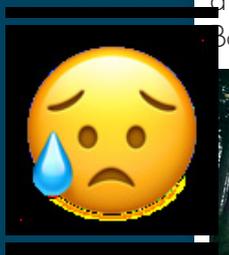
22 décembre

- Barème durci du malus CO₂ pour 2018 : déclenchement dès 120 g et plafond à 10 500 €
- Création d'un super malus de 500 à 8 000 € pour les véhicules de plus de 36 CV



3-4 juin

Premiers contrôles par drones, en Gironde, par les CRS d'Aquitaine, sur l'axe Bordeaux-Bayonne (A63).



DRONES
Et maintenant, on nous épie depuis le ciel !

LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS



2018

1^{er} janvier

Instauration des forfaits post-stationnement dans les communes



1^{er} juillet

- Fin de la première période de deux ans d'expérimentation de la limitation à 80 km/h sur trois tronçons de route dans quatre départements
- Entrée en vigueur des PV de 68 euros pour défaut de vignette dans une Zone à circulation restreinte (ZCR)
- Paris intramuros : interdiction de circuler pour les véhicules porteurs d'une vignette Crit'Air 5

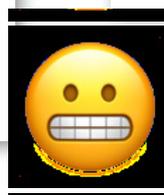
18 novembre

Annnonce de la commande par l'État de 1 000 radars de poche TruSpeed SE



17 novembre

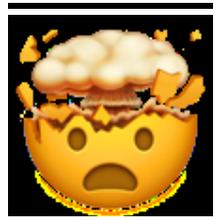
-La contravention pour non-dénonciation du conducteur, instaurée au 1^{er} janvier 2017, sème la pagaille au point d'alerter le Défenseur des droits



1^{er} février

Hausse du tarif des péages d'autoroute de 1 à 2 %

ANTI-VOITURE !



20 mai

Entrée en vigueur du nouveau contrôle technique avec 132 points de contrôle (+ 9 par rapport à avant) et 668 défaillances (+ 258)



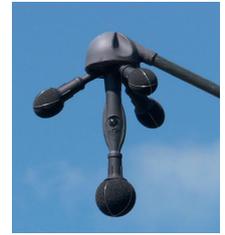
1^{er} juillet

Début de l'expérimentation de deux ans de la limitation de vitesse à 80 km/h sur le réseau secondaire



15 juillet

Test des premiers radars antibruit



2 avril

Mise en circulation des 5 premières voitures-radars privatisées en Normandie



Été

Test d'un appareil de contrôle de covoiturage

17 novembre

La hausse du prix des carburants déclenche le mouvement des Gilets jaunes



11 décembre

Barème durci du malus CO₂ pour 2019 : déclenchement dès 117 g

2019

Février

Mise en place du premier radar tourelle (modèle MESTA Fusion) à Marseille



9 juillet

Publication des recommandations très contraignantes de la Sécurité routière à l'intention des présidents de département souhaitant revenir à 90 km/h



1^{er} juillet

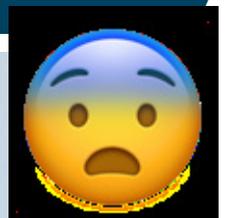
Durcissement des restrictions de circulation dans Paris intramuros et dans la Métropole du Grand Paris

1^{er} février

Hausse du tarif des péages d'autoroute de 1,8 à 1,9 %

1^{er} janvier

Vidéo verbalisation : le seuil des 200 villes verbalisant à l'aide de caméras est dépassé





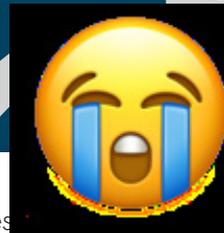
Automne

Suite du déploiement des voitures-radars privatisées dans les régions Bretagne, Pays de la Loire et Centre-Val de Loire



Mars-avril

- Poursuite des invalidations de permis pendant le confinement
- Poursuite des frais de fourrière pendant le confinement



1^{er} février

Hausse du tarif des péages d'autoroute de 0,85 %

1^{er} juin

Sur les 402 voitures-radars qui circulent en France, 40 sont conduites par des chauffeurs privés

27 novembre

L'Europe impose la boîte noire à bord des nouveaux modèles à partir de mai 2022

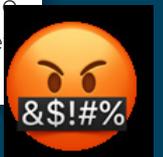


20 janvier

Une circulaire invite les préfets à s'opposer au retour à 90km/h dans leur département

29 juin

Publication de la Convention citoyenne pour le climat, pamphlet anti-voiture



1^{er} janvier

Vidéoüberalisation : le nombre d'infractions pouvant être sanctionnées est multiplié par 4



30 juin

Fin de l'expérimentation du 80km/h sur le réseau secondaire : cette limitation de vitesse est entérinée.

2020

24 décembre

Promulgation de la loi d'orientation des mobilités (Lom) avec obligation de créer des Zones à faibles émissions avec restrictions de circulation



16 septembre

Par décret, les Zones à faibles émissions s'étendent à 45 métropoles



Janvier

Suite du déploiement des voitures-radars privatisées dans les régions Grand-Est, Bourgogne-Franche-Comté, Hauts-de-France et Nouvelle-Aquitaine



Avril

4 radars urbains Mestacompact, ultra discrets, sont testés à Montpellier

10 avril Premier tour de l'élection présidentielle



1^{er} janvier

- 4 224 radars actifs
- Hausse du tarif des péages d'autoroute de 0,44 %



30 août

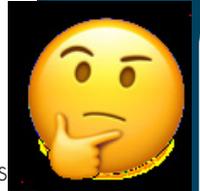
Généralisation du 30km/h à Paris

30 mars

Généralisation du 30 km/h à Lyon

1^{er} mars

Obligation d'ajouter des slogans dissuasif d'utiliser la voiture dans les publicités automobiles



2021

1^{er} juin

Véhicules porteurs de la vignette Crit'Air 4 interdits dans la ZFE du Grand Paris



21 décembre

À Lyon, début du test d'un radar pédagogique sur deux voies réservées au covoiturage



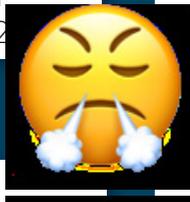
17 novembre

L'Europe impose le brideur de vitesse à bord des nouveaux modèles à partir du 6 juillet 2022



1^{er} février

Hausse du tarif des péages d'autoroute de 2 %



16 décembre

- Barème durci du malus CO₂ voté pour 2021, 2022 et 2023 (avec plafonds respectivement relevés à 30 000, 40 000 et 50 000 €)
- Création d'un malus sur le poids pour 2022

9 décembre

Voté, l'article 10 de la loi 3DS entérine la future prolifération des radars en ville

1^{er} janvier

- Entrée en vigueur du malus sur le poids voté fin 2020
- Généralisation du 30 km/h à Bordeaux

2022

Décembre

Suite du déploiement des voitures-radars privatisées dans les régions Île-de-France, Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie et Provence-Alpes-Côte-d'Azur



« À la campagne, bien trop souvent, les départementales sont dans un état épouvantable »

Feucherolles est une charmante commune des Yvelines, située à proximité de la forêt de Marly. Il y fait bon vivre, mais ici comme presque partout dans le pays, la voiture n'est pas une option. Gérard, 80 ans, papier rose en poche depuis la fin des années 1950, nous reçoit au beau milieu de son jardin. Il a connu les années fastes de l'automobile, l'époque où l'on célébrait cette liberté que procurait la voiture. Une notion chère à notre sympathisant qui, il le confesse volontiers, adorait conduire et a possédé quelques voitures « rapides ». Mais aujourd'hui, l'impression que chaque conducteur est perçu comme « un pirate de la route » l'a fait changer de critères en matière de choix de véhicule. Désormais, Gérard privilégie le confort. Il possède deux voitures : une Toyota iQ, dont il se sert pour se rendre à Paris y voir des amis, et une Hyundai ix35, SUV de gabarit moyen, pour ses longs trajets. Entretien avec un conducteur résigné, mais toujours souriant, témoin privilégié de décennies dorées pour l'automobile qui juge avec un véritable effarement la situation actuelle.

LDC : Pourriez-vous vous passer de votre voiture ?

Gérard : Habitant Feucherolles, où il doit y avoir deux ou trois bus par jour, la voiture est indispensable. Aujourd'hui ce n'est pas possible autrement.



Un autre type de mobilité serait-il néanmoins envisageable pour vos déplacements ?

Je possède un vélo électrique, dont je me sers pour aller me balader, en forêt par exemple, mais je ne me vois pas le prendre pour aller à Paris. Et puis c'est tellement dangereux, entre les trottinettes, les deux-roues, les voitures, il faut des yeux partout !

Depuis plusieurs années, les médias et les politiques n'ont eu de cesse de stigmatiser la voiture. Trouvez-vous cela justifié ?

Il faut bien évidemment faire attention à l'écologie, à notre planète, mais de là à devenir des ayatollahs anti-voiture... Il n'y a pas de juste milieu, on part toujours dans les extrêmes. On veut pénaliser à fond les automobilistes et c'est inadmissible.



Gérard, 80 ans. Retraité de la communication et des relations publiques. Réside à Feucherolles (Yvelines). Propriétaire d'une Toyota iQ et d'une Hyundai ix35

Or Avant de les pénaliser, il faudrait peut-être envisager une organisation des transports en commun qui soit complètement différente, mais arrêtons de taper sur la voiture.

Que vous inspirent les Zones à faibles émissions, ces périmètres dont l'accès est interdit aux véhicules jugés les plus polluants ?

C'est un manque de liberté totale. Il faut trouver un équilibre entre la réduction de la pollution et la capacité financière des gens à acheter des véhicules plus récents. Sans saquer personne. Laissons le temps au parc automobile de se régénérer. Sur le tout-électrique, je ne suis pas du tout d'accord, car un jour on sera complètement rationnés sur l'électricité. Déjà que l'hiver on nous demande de réduire notre consommation, alors quand toutes les voitures seront électriques, je ne vois pas comment on va faire...

Vous qui avez connu l'absence de limitation de vitesse, comment percevez-vous des mesures comme le 80 km/h ou la généralisation du 30 km/h en ville ?

Vous savez, je suis prêt à descendre à côté de ma voiture et à la pousser pour, peut-être, arriver à 10 km/h. Je crois que ce serait beaucoup plus



prudent parce qu'à 30 km/h on risque quand même gros (rires). Blague à part, je trouve ça ridicule, tout simplement. On abaisse constamment la vitesse de quelques kilomètres/heure. Mais jusqu'où va-t-on pousser cette logique ?

Justement sur la sécurité routière, quelle est votre opinion sur la politique d'implantation des radars ?

Aujourd'hui, n'ayons pas peur des mots, c'est une entreprise à fric. J'ai remarqué que bien souvent les radars ne sont pas placés à des endroits dangereux, mais là où ça rapporte. Il ne faut pas prendre les gens pour des imbéciles, c'est fait pour rapporter un maximum d'argent.

Qu'il y ait des contrôles je n'ai rien contre, mais c'est toujours pareil, on en arrive à de l'extrémisme alors qu'il faudrait plus de modération sur cette question.

La Ligue de Défense des Conducteurs a justement récemment soutenu un amendement visant à réaffecter une partie du budget 2022 consacré aux radars à l'entretien des routes. C'est une préoccupation pour vous l'état du réseau routier ?

Vous savez, le maire de ma propre commune, alors que je lui faisais remarquer que la route est en très mauvais état et que j'avais failli perdre une roue, m'a répondu qu'il la laisse volontairement telle quelle afin que les gens roulent moins vite... Voilà où on en est arrivés, c'est honteux. À la campagne, bien trop souvent, les départementales sont dans un état épouvantable.

Prêtez-vous attention à la politique voiture des candidats à l'élection présidentielle ?

Bien sûr que c'est important pour moi, mais j'ai quand même l'impression que peu en parlent, hormis Éric Zemmour qui s'est exprimé entre autres sur le permis à points (Note : à fin novembre 2021, date de l'entretien). Je trouve par exemple qu'il faudrait diminuer les taxes sur les carburants... Surtout, plus généralement, ce serait bien que les candidats réfléchissent à une vraie politique consacrée à la voiture.

Nadine, 62 ans.
Militaire à la retraite. Réside
à Grandhoux (Eure-et-Loir).
Propriétaire d'une Renault
Clio Estate.



**« Ma voiture,
c'est un budget
qui pèse
énormément sur
ma petite retraite.
Je ne gagne
que 850 euros
par mois »**

La commune de Grandhoux, rurale et isolée, est située à une quarantaine de minutes de Chartres. Nous y retrouvons Nadine, une ancienne engagée volontaire dans l'Armée de l'air qui a participé, après sa réformation pour raisons de santé, à des convois humanitaires pendant dix-sept ans, notamment en Bosnie. À 62 ans, elle vit entourée de ses chats et ne sort quasiment plus par plaisir, mais uniquement pour ses consultations médicales, faire ses courses ou par obligation. Ce qui ne l'empêche pas de considérer la voiture comme totalement indispensable, elle qui peine à marcher plus de 200 mètres.

Les problèmes de mobilité, Nadine est donc bien placée pour en parler: « Je dois me rendre deux fois par an en cure thermale, dans les Pyrénées et près de Royan. Il n'y a aucun autre moyen que la voiture, sinon, c'est dix kilomètres pour aller à la première gare et se rendre jusqu'à Chartres, puis remonter à Paris pour redescendre jusqu'à Royan. Parvenue là, il faut reprendre

un bus, et quand on arrive on est encore à deux kilomètres du centre-ville... Vous m' imaginez avec mon déambulateur, mon appareil de respiration, les bagages ? »

C'est donc au volant de sa Renault Clio Estate que Nadine, qui a toujours énormément conduit, continue tant bien que mal à se déplacer. « Pourtant, c'est un budget qui pèse



Des voitures-radars privatisées, il y en a cinq ou six qui tournent dans mon département. Ici c'est de la toute petite route et ils vous talonnent, au point vous ne voyez même plus leur plaque d'immatriculation ! Je ne me laisse pas affoler, mais ça ne fait que mettre la pression aux gens. Vraiment, ils vous provoquent, ils vous poussent à doubler, à accélérer. Ce sont des dangers publics, et il ne faut pas se voiler la face, la sécurité routière n'a rien à voir là-dedans »

énormément sur ma petite retraite. Car je ne gagne que 850 euros par mois... Vous imaginez ce qu'il me reste pour vivre ? »

Ne tombant jamais dans la fatalité, notre sympathisante a souhaité témoigner ici pour pouvoir se dire qu'elle a agi, à son niveau. Révoltée par les critiques à l'égard de la voiture, elle estime que celles-ci ne sont pas du tout justifiées, surtout quand on lui oppose la défense de l'environnement.

« On veut nous culpabiliser, mais il faut arrêter de prendre les gens pour des imbéciles. Quand on voit que nos véhicules au rebut partent ensuite, par exemple, en Afrique du Nord... Or, ils polluent autant là-bas qu'ici,

n'est-ce pas ? Ça m'énerve ce genre de raisonnement, l'environnement cela concerne tout le monde, ce n'est pas en poussant le pion de 2 000 kilomètres que cela changera quoi que ce soit. »

Dans son quotidien d'automobiliste, hormis l'état des routes que Nadine, qui souffre du dos, juge catastrophique, notre militaire à la retraite rejette en bloc le principe des voitures-radars privatisées, qu'elle a souvent vues à l'œuvre en Eure-et-Loir : *« On est persécutés par ces véhicules. Il y en a cinq ou six qui tournent dans mon département. Ici c'est de la toute petite route et ils vous talonnent, ils vous talonnent, au point vous ne voyez même plus*

leur plaque d'immatriculation ! Je ne me laisse pas affoler, mais ça ne fait que mettre la pression aux gens. Vraiment, ils cherchent, ils vous provoquent, ils vous poussent à doubler, à accélérer. Ce sont des dangers publics, et il ne faut pas se voiler la face, la sécurité routière n'a rien à voir là-dedans. »

Une notion qui est pourtant primordiale aux yeux de celle qui a perdu son père dans un accident de la route, lorsqu'elle était jeune. Mais Nadine préconise plutôt le bon sens : *« Il suffit d'un peu de jugeote, d'adapter sa vitesse, surtout quand on connaît bien l'endroit où l'on circule. On sait qu'il y a tel virage, tel manque de visibilité, telle sortie de tracteurs, d'animaux, je suis assez intelligente pour me rendre compte des dangers qui pourraient se présenter et rester vigilante. Malheureusement ça arrange l'État de matraquer et de ne fonctionner qu'avec ces radars en se donnant bonne conscience, mais nous, on n'en peut plus de tout cette répression. »*

Nadine n'attend cependant pas grand-chose des candidats à l'élection présidentielle sur leur politique liée à la voiture : *« Ils s'en contrefichent. Franchement, en quoi ça les concerne ? »* Tout est dit.

« La Sécurité routière ne choisit pas les bons combats, elle choisit les plus faciles »

Jean, 60 ans, habite à Ville-d'Avray, commune boisée d'un peu plus de 11 000 habitants, située dans les Hauts-de-Seine, à l'ouest de Paris. Rendez-vous est pris dans un café du centre-ville où ce sympathisant de la Ligue de Défense des Conducteurs a ses habitudes. Une fois son double espresso servi, Jean, l'un des premiers à répondre aux sollicitations de notre association, se livre sur son usage de la voiture, son rapport à l'automobile en général et offre un point de vue pragmatique sur la situation des conducteurs dans la France de 2021.

Cet ancien ingénieur dans l'automobile, qui a quitté le groupe PSA Peugeot-Citroën (devenu Stellantis) en janvier 2021, pour se reconvertir dans la confection de gâteaux, est un interlocuteur éclairé, toujours dans la modération. Pour lui, pas question de se passer de sa voiture, une Citroën C4 Space Tourer de 2016 achetée d'occasion, dont il se sert tous les jours, que ce soit pour se rendre au travail, aller faire du sport ou s'occuper des courses. Il faut dire que Ville-d'Avray est mal desservie par les transports en commun : « *La gare la plus proche n'est même pas sur la commune* », nous explique-t-il. Alors quand il se rend à Paris le soir, pour un dîner entre amis, Jean, qui parcourt plus de 20 000 kilomètres par an en voiture, n'envisage pas de prendre les transports collectifs. Pour lui, après une bonne soirée, rentrer à 23 heures en bus, en métro ou en train, « *ça gâche tout* ». Peu importe que les conditions de circulation dans la capitale soient devenues invivables, il n'envisage tout simplement pas de devoir





Jean, 60 ans.
Ancien ingénieur
chez PSA, reconverti
dans la pâtisserie.
Réside à Ville-d'Avray
(Hauts-de-Seine).
Propriétaire d'une
Citroën C4 Space Tourer

rentrer chez lui en transports en commun lorsqu'il se fait tard. Résultat, « moi qui aimais aller régulièrement au cinéma sur les Champs-Élysées, je ne m'y rends pratiquement plus jamais », regrette-t-il.

Ce soixantenaire d'apparence sage se déclare d'ailleurs prêt à désobéir à des injonctions qui lui semblent manquer de sens. Fin connaisseur du sujet des Zones à Faibles Émissions (ZFE), il s'agace contre le vaste périmètre dont la Métropole du Grand Paris (comprenant 79 communes situées à l'intérieur du périmètre de l'autoroute A86) interdit peu à peu l'accès à de plus en plus de véhicules jugés les plus polluants, selon un calendrier

Car à mes yeux, Anne Hidalgo confisque Paris pour l'usage exclusif des Parisiens ! Pour ce père de deux enfants de 25 et 23 ans, cette transition, certes nécessaire, va beaucoup trop vite et entraîne une « perte de liberté individuelle ». Il s'insurge : « Je ne comprends pas comment la voiture peut subir à ce point le feu des critiques des médias et des politiques. Selon moi, on assiste à une infantilisation globale du citoyen, à qui on demande de regarder *The Voice*, de consommer *McDonald's*, de se faire livrer par *Amazon*, et de ne surtout pas penser. »

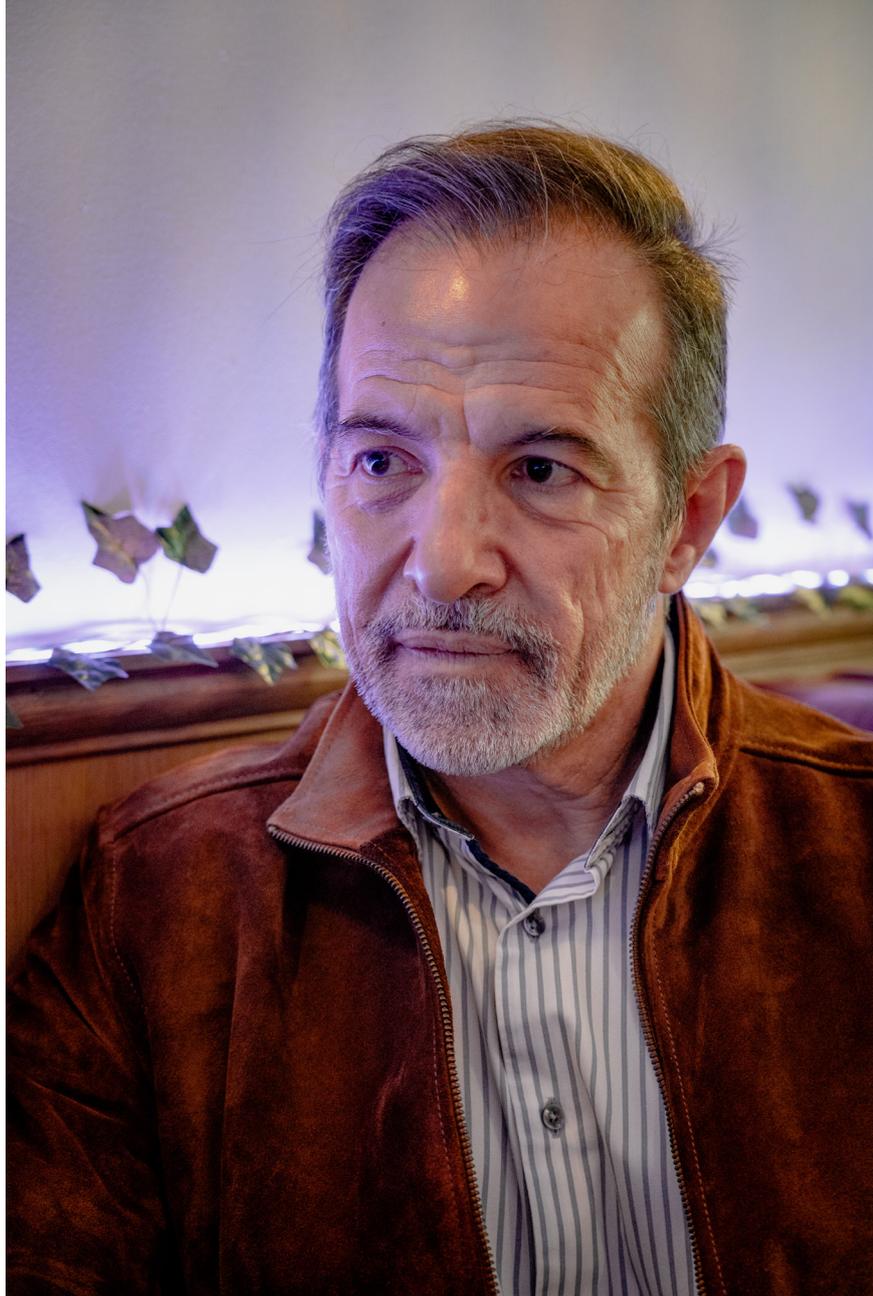
C'est ce même sentiment qui l'habite quand nous évoquons les baisses de limite de vitesse généralisées, auxquelles il a du mal à trouver une justification. Pour lui, la mesure du 80 km/h, contre laquelle la Ligue de Défense des Conducteurs n'a cessé de monter au créneau depuis 2018 (ce qui l'a d'ailleurs incité à se rapprocher de notre association), est « une ineptie » à laquelle il était, et est toujours, très fortement opposé : « J'estime que rien ne prouve que ce soit une vraie amélioration pour la sécurité », explique Jean, dont l'expertise sur le sujet n'est pas à démontrer, lui dont la carrière dans l'ingénierie automobile se compte en décennies. Difficile de lui donner tort lorsque l'on sait que dans près d'un département sur deux, la mortalité routière reste identique ou s'est aggravée après l'instauration du 80 km/h².

« Je ne comprends pas comment ce vecteur de liberté individuelle extraordinaire qu'est la voiture peut subir à ce point le feu des critiques des médias et des politiques. On assiste à une infantilisation globale du citoyen, à qui on demande de regarder *The Voice*, de consommer *McDonald's*, de se faire livrer par *Amazon*, et de ne surtout pas penser »

particulièrement accéléré¹. Bien sûr, Ville-d'Avray en fait partie... « On n'y tolérera plus ma Citroën, qui roule au gazole, à partir de 2024, commente pourtant sereinement notre sympathisant. Mais je passerai outre cette interdiction, au nom de la « désobéissance civique ».

1 - Même si l'interdiction de circuler pour les véhicules Crit'Air3 a été repoussée à début 2023 au lieu de juillet 2022.

2 - Sur ce sujet, lire notre analyse « Non, les 80 km/h n'ont pas sauvé des vies » : <https://www.liguedesconducteurs.org/vitesse-infos-et-intox/non-les-80-km-h-n-ont-pas-sauve-des-vies>



puis à 70 km/h, pour revenir à nouveau à 90 km/h. « C'est une pratique propre à piéger les automobilistes. Facile à mesurer et donc à sanctionner, sachant que notre vitesse est contrôlée un nombre incalculable de fois, ce qui est loin d'être le cas pour le taux d'alcoolémie ou la positivité aux stupéfiants, constate-t-il. Par exemple, à titre personnel, je n'ai fait face à l'éthylotest que deux fois dans ma vie, et encore il y a plus de vingt ans. Pour moi, la Sécurité routière ne choisit pas les bons combats, elle choisit les plus faciles ».

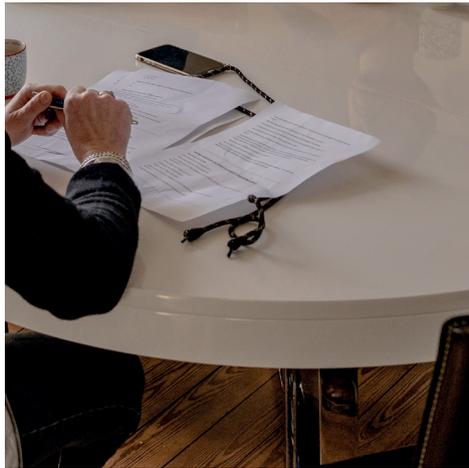
Au point d'en oublier complètement certains, plus compliqués « à traiter », comme le respect des distances de sécurité ou la lutte contre les dépassements dangereux ? « L'automobiliste a l'impression qu'aujourd'hui, la seule règle qui vaille, c'est de ne pas rouler trop vite, se désole Jean. Le reste n'apparaît pas comme dangereux, puisque ce n'est pas réprimé. »

À quelques semaines de l'élection présidentielle de 2022, nous avons voulu savoir si Jean prêterait attention à la politique voiture de ces derniers : « Je ne vais pas élire un candidat sur ce qu'il pense de la voiture, car il y a bien d'autres enjeux, mais je reste cependant attentif, nous a-t-il répondu. Car ce qui est sûr, c'est que si j'en entends un capable de dire n'importe quoi sur ce sujet-là, je vais me méfier de lui. »

Les radars automatiques aussi suscitent toujours, près de vingt ans après leur mise en place, une forte animosité de la part de Jean : « Je suis d'accord pour dire qu'ils ont participé à faire comprendre aux gens qu'il n'était pas possible de faire n'importe quoi sur la route, concède-t-il, mais ils ne sont plus aussi bénéfiques que par le passé. Ils se sont plutôt transformés en radars-tirelire, sans faire baisser davantage la mortalité routière, si vous voulez mon avis ». Un point de vue d'ailleurs partagé par la Cour

des comptes dans un rapport publié en juillet 2021, dont vous retrouverez les détails dans la Proposition n°2 de la Ligue de Défense des Conducteurs (voir p.53), qui constitue la dernière partie de ce présent recueil.

Cela n'empêche pas notre sympathisant de considérer que « les gens n'ont pas à dépasser les vitesses ». En revanche, Jean trouve insupportable et infantilisant l'enchaînement des panneaux de limitations qui vous font passer de 90 à 80 km/h,



Claire, 41 ans et Reiner, 41 ans
Médecin généraliste et Dirigeant
d'une petite société. Résident
à Louvigny (Calvados).
Propriétaires d'une Peugeot 3008
et d'une Peugeot 208.



« Faire autrement qu'en voiture, à la campagne ce n'est pas envisageable »

Nous avons rencontré Claire et Reiner à Louvigny, près de Caen. Ils sont sans doute les plus modérés de notre Tour de France. Mais si nous avons voulu échanger avec eux, c'est précisément parce qu'ils représentent cette gigantesque part de la société qui se contente d'une approche très fonctionnelle de l'automobile : chez eux, pas de biais idéologique, ce qui rend leur témoignage encore plus implacable. S'ils ont chacun une voiture, c'est uniquement parce qu'ils ne peuvent faire autrement. Sans revendication, ils nous ont expliqué leur situation... et nos questions leur ont fait prendre conscience des raisons pour lesquelles des conducteurs, plus impliqués qu'eux, se mobilisent pour que chacun puisse voir sa liberté de circuler confortée et non pas menacée.

Claire et Reiner se servent donc de leur véhicule respectif tous les jours. Elle est médecin généraliste à Caen et se rend chaque jour à son cabinet avec sa 208 achetée en leasing. Reiner, lui, dirige une petite société et parcourt vingt kilomètres avec son véhicule de fonction pour rejoindre son lieu de travail. Leur quotidien, ce sont les déplacements professionnels dans la journée, mais aussi les trajets pour emmener les enfants à l'école ou à leurs activités, faire les courses, etc.

Claire enfonce le clou : impossible de se passer de son véhicule, « *sinon comment je fais mes visites à domicile ?* » Elle a pourtant bel et bien réfléchi à des solutions alternatives. « *J'ai voulu m'acheter une voiture électrique, mais c'était beaucoup plus cher, et puis d'après mon concessionnaire, les véhicules essence actuels ne polluent pas beaucoup plus. Je me suis donc fiée*

à lui, mais c'est surtout le prix qui m'a arrêtée ». Et les autres moyens de locomotion ? « *C'est bien d'inciter les gens à faire autrement qu'en voiture, mais il faut que cela soit envisageable, or si vous habitez à la campagne, ça ne l'est pas. Dans le meilleur des mondes, j'aimerais bien me déplacer à vélo, mais avec mon métier, ce n'est pas possible. Ou sinon je devrais arrêter les visites à mes patients...* » Et cela, Claire se refuse à le faire.

Même s'ils ne descendent pas dans la rue, il y a des choses qui les agacent dans la stratégie de la Sécurité routière. Ils ne comprennent pas notamment les baisses constantes des limites de vitesse, qui les



perturbent au volant : « *On ne sait jamais à quelle vitesse rouler, on a du mal à voir la cohérence* », déplorent-ils. Mais surtout, l'efficacité de ces mesures leur échappe : « *Si on nous prouve par A+B que cela réduit la mortalité, OK. Tout est acceptable si l'on sait pourquoi, si on comprend les raisons. Mais quand on ne comprend pas, on a du mal à accepter* », synthétise Reiner. Claire trouverait rassurant de voir davantage de contrôles d'alcoolémie et de

stupéfiants sur le bord des routes. Les deux n'ont par exemple jamais été contrôlés, « *apparemment ça se fait* », s'amusent-ils. Une volonté de voir une plus grande présence policière donc, plutôt que toujours plus de radars, « *des forces de l'ordre, le long de la route, ça a beaucoup plus d'impact qu'un radar* ».

À quelques mois de l'élection présidentielle, Claire avoue qu'elle ne prêterait pas vraiment attention à la politique que les candidats auront pour l'automobile. Ce qui n'empêche pas le couple de conclure : « *Nous sommes bien conscients que cela puisse être un critère vraiment important pour certains* ».

« Avec seulement deux trains par jour, je ne peux pas me passer de ma voiture pour aller au bureau »

Résidant au Haillan, à une dizaine de kilomètres de Bordeaux, Marie et Yann le reconnaissent, l'épidémie de Covid-19 a modifié leurs habitudes de déplacements. Lui fait désormais beaucoup de télétravail et n'utilise donc plus sa voiture quotidiennement. Cependant, chacun d'entre eux possède sa propre voiture, Marie reconnaissant avoir récemment songé à revendre sa Corsa. *« Il faut dire que je travaille depuis quelque temps dans le centre-ville de Bordeaux, mais je ne peux plus y aller en voiture, tellement c'est devenu impossible de se garer »*, regrette-t-elle. Pas vraiment par choix, c'est donc en bus que Marie se rend au bureau. Un trajet d'une heure, *« le même temps qu'en voiture mais au moins je n'ai pas de problème pour stationner »* nous confie-t-elle, pas vraiment emballée par cette solution. Finalement elle a conservé sa voiture: *« Elle est assez récente, je ne l'ai pas achetée cher, donc pas question de m'en séparer et de devoir peut-être m'en racheter une dans un an... sans lui trouver d'équivalent. Donc, je la garde ! »* De toute façon, une voiture pour deux seulement au sein du couple entraînerait une perte d'indépendance pour l'un ou l'autre. Alors malgré *« l'impact non-négligeable des coûts d'entretien et du carburant »*, il n'est pour l'instant pas envisageable pour eux de ne pas avoir chacun son véhicule. Surtout que Marie ne désespère pas d'avoir à nouveau une utilité quotidienne de sa Corsa: *« Nous allons déménager, mon entreprise aussi, donc je vais*

retenter d'y aller en voiture ». Et pourtant, le couple s'apprête à s'installer à proximité d'une gare SNCF. *« En théorie, je pourrais y être en dix minutes. Avec seulement deux trains par jour, je ne peux pas me passer de ma voiture pour aller au bureau se désolé Marie. Si je pouvais me passer de mon auto, je le ferais, mais on ne peut tout simplement pas. Ces nouvelles politiques de mobilité sont exclusivement tournées vers des gens qui ont des moyens, qui habitent en centre-ville, qui peuvent facilement tout faire à pied, à vélo, ou en transport. Mais nous on ne veut pas habiter en centre-ville et payer un rein pour un appartement tout petit. »*



Marie, 29 ans et Yann, 30 ans
Couple de graphistes. Résident au Haillan
Propriétaires d'un Peugeot 3008
et d'une Opel Corsa

élaborer de vraies stratégies publiques de mobilité. Pour Marie, *« les politiques sont beaucoup trop axées sur les grandes villes et oublient qu'il y a des gens en France qui vivent dans des zones nettement moins urbanisées. Certains n'ont toujours pas la fibre, ont à peine internet et on leur parle de voitures électriques, de prendre le bus ? »* s'interroge-t-elle, sourire en coin tant cela lui paraît absurde, avant de poursuivre: *« Il faudrait que ces politiques-là soient plus généralisées, que cela parle d'autre chose que de Paris et des grandes villes... [Yann la coupe] Il faut surtout qu'ils en parlent tout court, parce qu'en réalité, dans le débat public actuel, ils n'en parlent pas du tout... ou alors très peu. »*

« Ici, pas de voiture équivaut à pas de travail »

Ce « Corso-Marseillais » d'origine, qui ne s'est jamais départi de son accent chantant, s'est installé dans la région du Gâtinais, dans le Loiret, voilà près de trente ans. Bernard est un ancien chef d'atelier, qui a commencé à travailler dans la mécanique à 13 ans, a fait une longue carrière chez Mercedes, avant de monter ce qui ressemble au projet d'une vie. Après avoir créé une entreprise de mécanique à domicile au début des années 1990, il ouvre en effet le garage associatif et chantier d'insertion « G4 Roues », en 2013. Il y répare et entretient à moindre coût les véhicules de clients à budgets serrés. « Vivant à la campagne, je me suis rendu compte qu'ici, pas de voiture équivaut à pas de travail, raconte Bernard. On n'est pas à Paris. La voiture ici c'est le cheval de bataille. On n'a pas le supermarché au pied de l'immeuble, il est à plus de quinze kilomètres, pour aller chercher le pain il faut compter huit kilomètres. Les gens qui font les trois-huit, comment ils font pour aller travailler sans voiture, puisqu'il n'y a pas de transports ? D'ailleurs, à ceux qui doivent se rendre au travail ou se présenter à un entretien d'embauche et qui n'ont pas de voiture, moi je la leur prête. Après je la loue 5 euros par jour, kilométrage illimité. C'est pour aller

travailler, pas pour aller draguer », tient-il à préciser en riant, racontant l'exemple de cette aide à domicile, mère de quatre enfants, venue le voir avec une importante fuite d'huile sur sa voiture nécessitant son immobilisation, repartie au volant d'un de ses véhicules. « *Il faut que les médecins, les infirmières, les aides à domicile, les aides-soignantes puissent se déplacer. Sinon, ils ne peuvent pas aller aider les gens chez eux.* »

C'est ainsi que le garage solidaire G4 Roues s'est constitué un parc de trente-sept véhicules. « *Ce sont des dons. La dernière que j'ai récupérée c'est une Twingo. La dame changeait de voiture, elle nous connaissait et nous l'a offerte. Attention, aucune de ces occasions ne sort d'ici si elle n'a pas le contrôle technique, les freins, la direction, les pneus... en parfait état* ».

Pour autant, la bienveillance de cet autodidacte n'est guère récompensée. Jusqu'en 2017, G4 Roues avait un entrepôt, mis à disposition par l'agglomération. Mais faute de soutien financier, l'association a dû quitter les lieux et depuis, matériel et voitures de prêt squattent chez le vice-président. « *C'est très compliqué de faire bouger les élus. J'ai demandé un local au président de l'agglomération. Il me faut au minimum 600 m² pour les outils, les*



Bernard, 66 ans. Président du garage solidaire et atelier d'insertion G4 Roues. Réside à Mignères (Loiret). Propriétaire d'une Renault Twingo et d'une Ford Focus.

véhicules et pouvoir accueillir les gens en insertion comme je le souhaite, avec le vestiaire, le réfectoire, les douches, mais on n'a toujours rien », se désole-t-il. À ces multiples contraintes, Bernard répond par la débrouille... en attendant : « *Tant que je n'ai pas de local, je ne peux pas prendre d'employés, donc je fonctionne avec des bénévoles autour de moi, j'ai deux partenaires pour le contrôle technique, deux qui font les pneus d'occasion, j'ai des fournisseurs un peu partout, et un partenaire carrossier* ». Inutile de préciser que Bernard a un besoin urgent de financement. « *Cela fait six mois que j'attends une réponse du ministère de l'Économie pour que les dons qui sont faits à mon association puissent être défiscalisés... mais je ne lâche rien ! Vous me claquez la porte au nez, je vais rentrer par la fenêtre, même par la cheminée s'il le faut* ».

« Celui qui rétablira le 90 km/h aura ma voix »

Fabien est agent animateur qualité au sein du groupe agroindustriel Mars. Il parcourt chaque jour soixante kilomètres pour faire l'aller-retour entre son domicile, situé à Réding, en Moselle, et son lieu de travail. « J'ai déjà essayé, à la belle saison, de faire le trajet à vélo, nous assure-t-il alors qu'il nous fait entrer dans sa maison. Mais même en étant un cycliste régulier, cela me prend plus d'une heure. Il faut donc me faire une raison, je dois prendre ma voiture. » Pour réduire les coûts, notre sympathisant fait rouler sa Volkswagen Golf GTI au bioéthanol. Son plein lui revient à un petit peu plus de 30 euros. Quasiment moitié moins cher que les carburants classiques... Alors même s'il reconnaît qu'il consomme plus, « de l'ordre de 15% », et qu'il doit se rendre plus fréquemment à la pompe, il assure qu'il s'y retrouve, et il n'en est pas peu fier.

Car s'il admet s'être fait plaisir en achetant sa Golf GTI, Fabien fait très attention aux coûts. Mais il s'interroge : « Lorsque j'ai acheté ma voiture, le malus dont il fallait s'acquitter pour cette motorisation était de 600 euros. Désormais, il dépasse les 4 000 euros... Comment les constructeurs vont-ils faire pour continuer à vendre ce type de véhicules ? » À l'entendre, Fabien n'est pas près de changer de modèle. Ni de recourir aux transports en commun pour les longs trajets. « Avec ma femme et mes deux enfants, le train reviendrait trop cher. Figurez-vous que je n'ai jamais pris le TGV. J'aimerais bien, mais quand on voit le prix des billets pour quatre... »

Fabien, qui a eu son permis dès ses 18 ans, est donc très souvent sur les routes, surtout celles de son département et de sa région. Quand il juge les dégradations qu'il constate, ses propos ne sont pas tendres. « Elles sont dans un état lamentable, parfois même je suis obligé de rouler sur la voie de gauche, parce que la voie de droite est dangereuse,

voire impraticable ». Les seules réponses lui apparaissent comme « du sparadrap posé de temps en temps sur les nids-de-poule, alors que ça ne sert à rien ». Fabien va même jusqu'à se demander si les pouvoirs publics « n'attendent pas des accidents » pour réellement intervenir... Mais ce qui le met le plus en rogne, ce sont les baisses constantes des limitations de vitesse. « La mesure du 80 km/h me pèse énormément et constamment. À tel point que la première chose que je regarde quand je roule, ce n'est pas la route... ce sont les bas-côtés, au loin, si je ne vois pas une ombre ou une voiture cachée, synonyme de radar qui guetterait le petit kilomètre-heure en trop. Je n'ai plus autant d'anticipation sur le reste, ce qui est autour de moi, alors que c'est pourtant primordial », s'agace-t-il. Le 80 km/h pourtant, notre sympathisant nous assure avoir essayé de l'adopter, mais il y trouve au contraire un sujet de distraction : « Franchement, j'ai le temps de regarder dans les champs, les oiseaux sur les arbres, je me rends bien compte que je ne m'occupe plus assez de ce qui se passe sur la route, au plus près ».

En milieu urbain, c'est tout le contraire. Habitué à être ultra vigilant, il ne comprend pas la généralisation du 30 km/h en ville : « Selon moi, on devrait plutôt parler de zones de rencontre, lorsqu'on est dans les centres-villes. Il y a du danger, on le voit, on roule moins vite, on n'a pas besoin d'une limitation de vitesse dans toutes les rues de la ville », peste-t-il.

À quelques mois du scrutin, au moment où nous l'avons rencontré, Fabien regrettait que parmi les candidats, « aucun ne parle de sécurité routière ». Malgré ce constat amer, notre sympathisant sera vigilant et fera attention à ceux « qui ne vont pas dans le bon sens ». Un bon sens qui pour lui sonne comme une évidence, comme il le fait savoir autour de lui, « celui qui rétablira le 90 km/h aura ma voix ».



Fabien, 52 ans.

Agent animateur qualité. Réside à Réding (Moselle). Propriétaire d'une Volkswagen Golf GTI et d'une BMW S 1000 XR

« L'apprentissage des bons réflexes par la pratique, c'est quelque chose qui améliorerait vraiment la sécurité routière chez les jeunes »



Sur la route de notre périple, la neige a fait son apparition. C'est donc sous un épais manteau blanc que la Ligue de Défense des Conducteurs arrive à Saint-Nazaire-les-Eymes, près de Grenoble. Pour y retrouver Véronique, qui a appris à conduire à l'âge de 11 ans. « *L'automobile, je l'ai chevillée au corps, depuis toujours, nous apprend-elle en nous accueillant. J'adore tout ce qui est mécanique* ». Aujourd'hui, le sujet qui lui tient particulièrement à cœur, c'est la formation à la conduite. « *L'apprentissage des bons réflexes par la pratique, c'est quelque chose qui améliorerait vraiment la sécurité routière chez les jeunes*, explique notre sympathisante, rejoignant ainsi l'un des crédos de notre association. *On a des friches dans toutes les villes, elles pourraient très bien être mises à disposition pour leur formation [...]. Vous mettez de la boue, de l'eau, ils vont apprendre à conduire, ils vont savoir que ça glisse et comment il faut réagir. Si on veut vraiment de la sécurité, c'est primordial !* » Comme nous, Véronique désespère de ne pas voir enseignées sur circuit les bonnes réactions au volant, lorsque surgit un obstacle ou que la circulation pile devant nous. Bien sûr, elle est naturellement adepte de la conduite accompagnée : « *Je l'ai faite personnellement pour mes deux petites-filles. En plus, ça me permet de faire une mise à jour des évolutions du code de la route. Parce que la sécurité routière, elle, ne vous parle jamais de ces évolutions* ». Concrètement, elle milite pour une formation post-permis tout au long de la vie des automobilistes, avec un objectif : approfondir les connaissances et permettre une mise à jour régulière des règles et usages du code de la route.

Gilet jaune de la première heure, Véronique dénonce parallèlement le fait qu'aujourd'hui « *une voiture c'est un luxe, avec un prix du carburant qui devient démentiel* ». Un luxe dont des millions de Français, comme elle, ne peuvent pourtant se passer... Habitant en périphérie de Grenoble et de sa Zone à faibles émissions (ZFE), elle constate chaque jour combien la mobilité automobile y est entravée, dénonçant l'impact de cette politique sur le quotidien des habitants de la région : « *On parle de cadre de vie amélioré, mais pour tous ceux qui ont*



Véronique, 67 ans. Retraitée, mère de famille. Réside à Saint-Nazaire-les-Eymes (Isère). Propriétaire d'une Audi A4 Break et d'une Porsche 928.

besoin de leur voiture quotidiennement, c'est surtout du stress, de la qualité de vie en moins, et des heures perdues, soit en loisirs ou avec leur famille ». Résultat, « *Grenoble je n'y vais déjà plus c'est insupportable* », par la faute de l'équipe municipale écologiste en place. Véronique ne décolère pas contre cette ZFE : « *Elle a été mise en place alors que le législateur n'a pas donné ses attentes en termes de bénéfices escomptés* ». Elle qui s'adonne régulièrement à des opérations de ramassage des déchets en veut beaucoup aux écologistes, notamment à Grenoble, car « *ils ont oublié le bon sens, ils sont dans l'idéologie* ».

Même si, à l'approche de l'élection présidentielle, Véronique ne considère pas la politique automobile des candidats comme primordiale, en revanche, elle s'attend à ce que le sujet fasse partie « *des priorités et des attentes des Français, qui ont besoin d'une voiture pour se déplacer* ».



« Les gens prennent leur voiture pour aller bosser, nourrir leur famille, créer des richesses »

Dans un petit village au cœur de l'Ain, nous retrouvons un sympathisant averti, mais au « bout de sa vie ». À 52 ans, Hervé a toujours mis un point d'honneur à suivre les règles depuis qu'il a obtenu son permis B en 1987, mais aujourd'hui, il s'avoue épuisé par cette véritable chasse à l'automobiliste tous azimuts : limitations de vitesse, Zones à faibles émissions, radars... Cet entretien est celui qui ressemble le plus à un cri de détresse, celui d'un automobiliste raisonnable, expérimenté, qui se sent abandonné et stigmatisé.

LDC : Quelle utilisation faites-vous de vos véhicules ?

Hervé : Je m'en sers tous les jours. La voiture pour le travail, c'est déjà 50 000 kilomètres par an. Pour aller au sport, faire des courses, c'est aussi la voiture. La moto, je m'en sers essentiellement le week-end, pour des balades ou lorsqu'on

part en voyage. L'un comme l'autre, c'est tout le temps, personnellement je ne peux rien faire sans.

Impossible de vous en passer ?

Je ne vois pas comment à la campagne. Nous, on voulait être en ville, mais on ne peut pas, les terrains sont hors de prix, donc vous vous en éloignez, tout le monde fait comme ça. Vous reculez et vous êtes tout de suite à vingt ou trente bornes. C'est le même schéma partout.

Hervé, 52 ans.

Technico-commercial. Réside à Marsonnas (Ain). Propriétaire d'une Skoda Octavia Break TDI et d'une BMW 1200 GS.



Que ressentez-vous face à la stigmatisation de la voiture de la part de certains médias et représentants politiques ?

C'est consternant. Les gens qui prennent leur voiture, c'est pour aller bosser, nourrir leur famille, créer des richesses ! Moi je suis vendeur dans l'industrie, je ne me lève pas que par plaisir. Je gagne ma vie, je participe à la société, je me sens intégré, donc à un moment donné, je ne comprends pas cette stigmatisation. Cela fait des années qu'on est contre l'automobiliste. On

ne vais pas changer de métier. La mesure du 80 km/h a été un élément déclencheur. J'avais voté pour Emmanuel Macron, et à ce moment-là, je me suis senti infantilisé, je dirais même trahi. Si ça m'affecte c'est aussi parce que je le respecte. J'ai une vision qui est très respectueuse, j'estime que si on enfreint les lois on doit en assumer les conséquences... Mais pour le 80 km/h, c'est différent, je ne veux pas payer, il est hors de question que je rentre dans leur business de récupération de points !

Les médias ont tendance à ringardiser les associations d'automobilistes comme la vôtre. Ça me fait mal au cœur, parce que si vous n'êtes pas là, on fait quoi ?

est culpabilisés, cela devient insupportable. Moi je me sens citoyen et automobiliste ! Même les médias s'y mettent, avec une tendance à ringardiser les associations d'automobilistes comme la vôtre. Ça me fait mal au cœur, parce que si vous n'êtes pas là, on fait quoi ?

Parlons abaissements constants de la vitesse maximale autorisée. Quel impact ces mesures ont-elles eu sur votre quotidien d'automobiliste ?

Ça me pèse énormément. Je n'ai plus envie de conduire, à un point où je me demande si je

Cette frustration, j'ai essayé de la digérer ces trois dernières années, mais elle ne passe pas. C'est une vraie injustice. Je suis un bon citoyen, je paye mes impôts, on a toujours bossé, on ne roule pas vite, on a des voitures qui ont 400 000 ou 500 000 kilomètres, on ne les massacre pas, on est raisonnables... mais finalement les gens comme nous, on est surtout des bonnes vaches à lait. Alors on se sent abandonnés et moi je n'ai plus confiance.

Justement, ces véhicules avec une longue durée de vie (le parc automobile

français frôle les 11 ans d'âge moyen), essentiellement des moteurs diesel, seront à terme interdits dans les Zones à faibles émissions (ZFE).

Comment allez-vous vous adapter ?

Quand j'entends que dans quelques années, il n'y aura plus de diesel, je me demande surtout « *mais comment je vais travailler ?* » Si toutes les villes de plus de 150 000 habitants sont obligées d'instaurer une de ces ZFE dans quelques années, je vais faire comment pour aller sur mes chantiers ? Je suis peut-être anxieux, mais ce qui m'inquiète surtout, c'est que les gens ne percutent pas.

J'ai un véhicule qui a actuellement 450 000 kilomètres, j'ai envie d'en changer mais je suis complètement dérouté.

Je demande conseil aux concessionnaires, mais ils le sont tout autant. Je roule 200 à 300 kilomètres par jour, la logique voudrait que je prenne un véhicule diesel. Le gazole reste dix centimes au litre moins cher que l'essence, après tout. Mais le problème, c'est qu'à terme, je ne rentrerai plus dans les ZFE. Un modèle essence ? Je me retrouverai dans la même situation, juste un peu plus tard. L'électrique ? Avec mon kilométrage quotidien, je fais quoi avec une électrique ?

Une hybride, je ne vais jamais réussir à l'amortir financièrement. Il me reste quoi ? Rien. Donc je ne change pas de voiture, parce que je ne sais pas quoi prendre !



Quelle est votre opinion sur la politique anti-vitesse ? Comparée à la politique du contrôle d'alcoolémie ou de stupéfiants ?

Des radars, il en faut, je ne dis pas le contraire, mais il y a des limites. Par exemple, je considère les voitures-radars privatisées comme de l'abattage. Comme si on braquait les gens. Avec ces véhicules, impossible de rouler sereinement... On passe notre vie à voir notre vitesse surveillée par des radars ! Alors qu'effectivement, dans ma vie j'ai dû me faire contrôler une ou deux fois, maximum, pour mon taux d'alcoolémie. L'écart est en effet gigantesque. Mais les policiers et les gendarmes, ils font ce qu'on leur dit de faire. Eux sont capables d'interpréter, de diagnostiquer, de ressentir les choses, ce ne sont pas des machines et j'ai encore du respect pour eux. Le

problème vient de plus haut. Je trouve les préfets carrément psychorigides... Pourtant, en règle générale, je le répète, j'accepte l'autorité !

Vous aimeriez, à l'approche de l'élection présidentielle, voir les candidats avoir une vraie « politique de la voiture » ?

Je pense qu'on en est très loin. Je n'attends que ça et ça ne vient pas. Encore faudrait-il qu'on estime l'automobiliste. Je suis un peu défaitiste mais je ne les entends pas, ils s'en fichent de nous, on n'existe pas ou quoi ? Je ne sais pas pourquoi ils ne veulent pas parler d'automobile, ça doit être tabou. Ils sont sur une autre planète, alors que pour nous, il n'y a pas d'alternatives à la voiture. Est-ce que ça, ils en ont mesuré l'impact, sur le bulletin de vote des gens ou l'abstention ?

« Trop de répression ce n'est pas bon, il faudrait plus jouer sur la pédagogie »

Forges, au sud de la Seine-et-Marne, son église, ses quatre cents habitants et son café, unique commerce du village. Nous sommes dans l'une des 33 000 communes de France considérées par l'Insee « peu ou très peu denses » (moins de 64 habitants au km²), qui rassemblent un tiers des habitants du pays. Nous y retrouvons Loïc, artisan dans le bâtiment, qui parcourt jusqu'à plus de 100 kilomètres par jour. « Ici de toute façon, pas moyen de faire sans voiture, nous raconte-t-il d'emblée, après les salutations d'usage. Pour emmener mon fils à l'école par exemple, il n'y a pas de service de bus, alors qu'elle est tout de même à quatre kilomètres de chez nous. Pareil pour faire les courses, le premier centre commercial est à neuf kilomètres... Sans compter que j'en ai absolument besoin pour mes déplacements professionnels. » Loïc se décrit en effet comme une sorte d'itinérant, qui doit visiter ses clients, ou encore se rendre sur des chantiers. Pour ces nombreux trajets indispensables du quotidien, notre sympathisant nous explique qu'il doit faire le plein une fois par semaine: « Ça me coûte à chaque fois entre 80 et 90 euros, avec un impact énorme sur mon budget. Mais à l'heure actuelle, franchement, vu mon kilométrage annuel, il n'existe pas vraiment d'alternatives pour remplacer mon moteur thermique. Je suis bien sûr très conscient des problèmes liés à l'environnement, mais par exemple, je ne me vois pas passer à l'électrique, vu l'autonomie des modèles d'aujourd'hui », regrette-t-il. Sans compter tout le matériel que cet artisan

peut avoir à transporter pour exercer son métier: « Je ne me vois pas utiliser un vélo cargo... De toute façon, mon Renault Kangoo diesel, dont je me sers tous les jours, plusieurs fois par jour, fait parfaitement l'affaire ».

Outre le carburant qui pèse sur son budget, Loïc subit bien d'autres contraintes liées à son obligation de se déplacer chaque jour en voiture et qui entravent fortement sa liberté de circuler. Il déplore notamment la fixation des pouvoirs

« Le 80 km/h n'a rien changé en termes de sécurité. En revanche, mon Kangoo consomme plus, ça c'est sûr, j'en ai fait l'expérience, il y a un impact »

publics sur la vitesse: « Prenez le 80 km/h, qui n'a rien changé en termes de sécurité. En revanche, mon Kangoo consomme plus, ça c'est sûr, j'en ai fait l'expérience, il y a un impact ». Pour son permis de conduire non plus, Loïc n'est pas rassuré: « Je fais partie des gros rouleurs, je pourrais perdre mes points très vite. Pour un petit kilomètre-heure au-dessus de la limitation de vitesse, je risque quand même 135 € d'amende et un point en moins sur mon permis. C'est énorme, alors que je ne mets personne en danger. » Parmi les engins en tout genre, capables de repérer le moindre mini dépassement de vitesse, il en est un qui fait sortir l'artisan de ses gonds: les voitures-radars privatisées. « Je suis parfaitement d'accord

avec votre association, s'énerve-t-il. Elles devraient être signalées ! Elles n'engendrent que du stress... Rien à voir avec la peur du gendarme. Toutes les voitures que je croise, je les scrute, j'essaie de repérer un signe distinctif, il y a cette angoisse qui s'est instaurée. Ce n'est pas pédagogique, ce n'est pas de la sécurité routière, pour moi je considère que c'est juste un piège. »

Loïc est aujourd'hui convaincu que la politique de la répression automatisée a ses limites : « *Trop de répression ce n'est pas bon, il faudrait plus jouer sur la pédagogie, quitte à faire des vrais stages de sensibilisation. Ça pourrait se faire avec les assurances, elles seraient parfaitement dans leur rôle. »* L'infrastructure elle aussi passe à la moulinette : « *C'est bien joli cette fixation sur la vitesse, mais*

quand je vois certaines routes, comme la Nationale 4 ou la N36, c'est une catastrophe, elles ne sont pas du tout entretenues et sont très accidentogènes... »

En résumé, à l'approche de l'élection présidentielle, Loïc estime qu'il y a « *pas mal à faire pour améliorer la sécurité routière* ». Mais s'il estime que les candidats n'ont « *pas de vraie politique au niveau automobile* » l'artisan en est convaincu : « *ça doit faire partie des programmes !* »

Loïc, 45 ans. Artisan.
Réside à Laval-en-Brie (Seine-et-Marne).
Propriétaire d'une Renault Kangoo et d'une Ford C-Max.



« Au chômage et avec peu de moyens, ma voiture c'est ce que j'aurais abandonné en dernier »

La connexion est établie, car c'est à distance que nous réalisons cet entretien. À l'écran, Emmanuel, jeune retraité de 65 ans, domicilié à Baisieux, dans la périphérie de Lille. Voilà trente ans qu'il roule en 4 x 4, sans attendre la mode des SUV. D'ailleurs, sa première « transmission intégrale » était une... Renault 4 à quatre roues motrices. Très attaché à sa liberté, donc à sa voiture, Emmanuel a toujours choisi ses véhicules pour leurs aspects pratiques et leur maniabilité. « *Ma voiture, c'est comme une mule, elle doit être capable de me transporter partout* », lance notre témoin du jour, qui rêve de partir faire un road-trip en Mongolie avec son Nissan Terrano diesel de 2003.

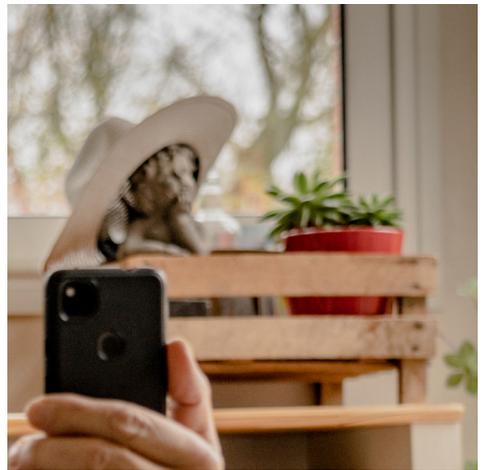
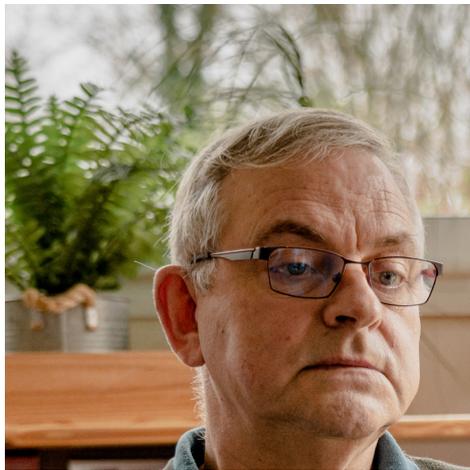
Mais avant de partir à l'attaque des steppes asiatiques, il y a son quotidien d'automobiliste dans la France d'aujourd'hui. Lui qui a son permis depuis 1974 a longtemps enchaîné les kilomètres pour se rendre à son travail, un trajet de quarante kilomètres aller-retour: « *Ça représente dix mille kilomètres par an, pendant vingt ans, rien que pour le travail. J'habite à la campagne et la voiture, c'est indispensable ici. J'y porte même un attachement viscéral. Il y a une vingtaine d'années, j'ai traversé une période au chômage. Eh bien même si j'avais peu de moyens, ma voiture c'est ce que j'aurais abandonné en dernier* ».

Aujourd'hui, Emmanuel parcourt environ vingt mille kilomètres par an. Abordant le sujet de la stratégie de la Sécurité routière, il se désole: « *Je suis de nature prudente, mais objectivement, les limitations de vitesse aujourd'hui sont insensées, lorsque l'on sait à quel point l'infrastructure et les véhicules sont tellement plus sûrs qu'auparavant. Mais ce n'est pas forcément ce qui m'agace le plus car je ne roule pas vite. En revanche,*

je passe mon temps à devoir regarder le compteur, à cause des changements de vitesse incessants. Le danger, aujourd'hui, c'est de se faire flasher pour le moindre kilomètre-heure supérieur à la limite autorisée. Pire, les radars ne sont pas tous placés, loin de là, dans des endroits accidentogènes. Pour moi, ça revient à du racket », résume notre sympathisant.

L'autre sujet automobile du moment, pour Emmanuel, c'est la future Zone à faibles émissions (ZFE) de l'Eurométropole de Lille, qui le concernera directement. « *Tout cela va beaucoup trop vite, rien n'est prêt, et presque la moitié des Français vont devoir changer de voiture, s'alarme-t-il. À titre personnel, je suis bien que conscient que l'automobile devient un problème majeur du point de vue de la pollution en ville, mais je voudrais néanmoins voir le dispositif de la ZFE repoussé de cinq ans.* » Il rejoint ainsi la demande de moratoire que la Ligue de Défense des Conducteurs avait formulée au printemps 2021... et se révèle même un brin provocateur: « *Au moins, ça me permettrait, pour la dernière fois, de m'offrir une voiture diesel* »!

À quelques semaines de l'élection présidentielle, Emmanuel admet que la « politique voiture » des candidats sera l'un de ses principaux critères de choix: « *L'important, c'est qu'on ne me prive pas de ma liberté de circuler!* » s'exclame-t-il. Surtout, celui qui se revendique « *un peu cycliste, ancien motard* » aimerait enfin voir des politiques de sécurité routière qui « *favorisent la tolérance entre tous les usagers, et limitent le trop répressif, surtout quand on sait que c'est pour faire de l'argent* ». À bon entendeur !



Emmanuel, 65 ans. Ingénieur informaticien retraité. Réside à Baisieux. Propriétaire d'une Nissan Terrano.

« Les voitures électriques ne sont pas adaptées à mes besoins et je trouve qu'on manque d'informations sur leur impact écologique »

C'est par visio que nous échangeons avec Armelle, qui réside dans un splendide village de l'Hérault, Liausson. Budget serré, transports en commun inadéquats, cette sympathique soixantenaire nous parle des sujets automobiles qui représentent autant de tracas dans son quotidien.

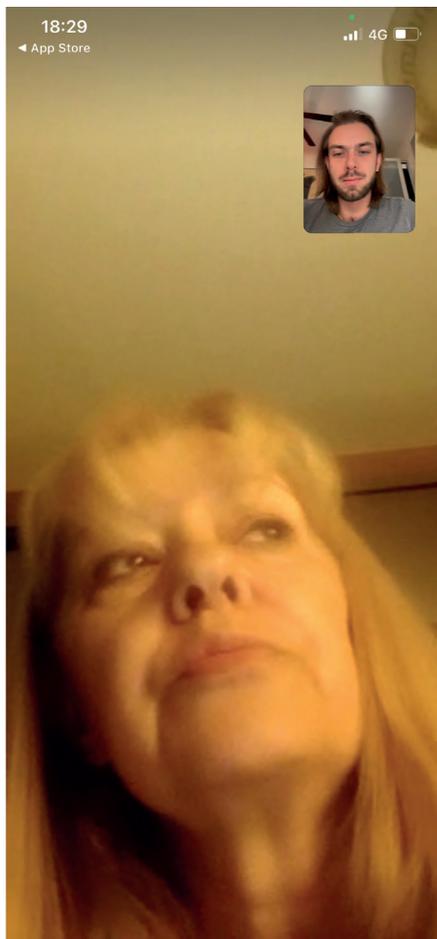
Quelle utilisation faites-vous de votre voiture ?

Armelle : C'est un petit peu particulier car avec la crise sanitaire, je roule moins. Cela a modifié mes habitudes, notamment le télétravail. Avant la crise sanitaire je m'en servais tous les jours pour me rendre à mon travail, dans le centre-ville de Montpellier, à 45 kilomètres de chez moi. Cela fait 100 kilomètres aller-retour chaque jour, en comptant les petits déplacements du quotidien. J'habite en pleine campagne, il n'y a aucun

transport en commun, et je suis à huit kilomètres de la première ville. Ici, sans voiture, on est un oiseau sans ailes. Je ne peux pas m'en passer.

Posséder une voiture, l'utiliser quasi quotidiennement, avec des durées de trajet non négligeables, quel impact cela a-t-il sur votre budget ?

Au quotidien j'ai la chance d'emprunter une portion d'autoroute gratuite, sans péage. En revanche, dans mon budget il faut aussi prendre en compte l'usure des pneus, l'entretien du véhicule... donc il faut compter au minimum 200 à 250 euros par mois, sans compter le prix d'achat. Mais je n'ai pas le choix. Sinon pour aller travailler à Montpellier par exemple, il faudrait que je fasse dix kilomètres pour prendre un bus, qui me dépose aux portes de la ville et enfin enchaîner une



demi-heure de tramway: ce n'est pas envisageable.

Mais la réalité c'est qu'avec le prix des carburants, de l'assurance..., cela devient de plus en plus compliqué pour le Français moyen de vivre normalement. On ne part pas en vacances, on ne va pas au restaurant ou peu. Les taxes aussi ont un réel impact sur mon budget.

Vous travaillez à Montpellier, avez-vous pris connaissance de la Zone à faibles émissions mise en place par la Métropole et qui entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2022 ?

Je suis au courant mais ma voiture est récente et n'est pas concernée, donc je suis à l'abri. Pour le moment...



Un véhicule électrifié (hybride, hybride rechargeable, 100% électrique) aurait-il pu être envisageable pour vous ?

Si je travaillais à dix kilomètres de chez moi, je ne serais pas contre le fait d'acheter un véhicule électrique. J'y ai d'ailleurs réfléchi quand j'ai changé de véhicule il y a deux ans et demi. J'envisageais notamment une hybride. Donc oui j'y ai songé, mais pour le coût c'est autre chose. Quant aux voitures 100 % électriques, elles ne sont absolument pas adaptées à mes besoins, sans mentionner la pollution liée à la fabrication de la batterie, qui nécessite beaucoup d'eau, d'extraire du lithium, etc. Donc même si on fait abstraction du prix, je ne trouve pas ça net, on n'a pas

Armelle, 60 ans. Responsable de formation. Réside à Liaisson (Hérault). Propriétaire d'une Peugeot 2008 diesel.

toutes les informations sur leur impact écologique, l'envers du décor.

Comment vivez-vous le fait que la voiture subisse à la fois l'opprobre des médias et de certains politiques, en parallèle d'une taxation et d'une répression toujours plus importantes ?

On nous culpabilise beaucoup, mais pourquoi on ne va pas voir chez les industriels. La voiture c'est un business. La pollution engendrée par les véhicules existe bien sûr, mais cela m'agace d'être sans cesse culpabilisée et prise pour une vache à lait. Entre la TVA et les taxes sur le carburant, je suis limite, je trouve que le Français moyen est pris en otage.

Attendez-vous des candidat(e)s à l'élection présidentielle qu'ils ou elles proposent de vraies mesures à destination des automobilistes ?

Honnêtement non. En réalité ça ne devrait même pas être un sujet. Cela concerne la vie au quotidien, le bon sens, si tout le monde en tenait compte, ça n'aurait pas à faire partie d'une campagne présidentielle...

**« Nous, les automobilistes,
nous ne sommes pas une
catégorie à part, nous
sommes tout le monde ! »**



Olivier, 51 ans. Violoniste.
Réside à Figeac (Lot).
Propriétaire d'une BMW Série 2.

Après des centaines de kilomètres parcourus d'est en ouest sous la neige, à travers le centre de la France, nous nous arrêtons à Figeac, dans le Lot. C'est au fond d'une vieille ruelle que vit Olivier, avec sa femme et son fils. À 51 ans, ce violoniste reconnu parcourt plus de 20 000 kilomètres par an pour son travail. Sa voiture, une BMW Série 2, il assure ne pas pouvoir s'en passer, et n'envisage aucunement sa vie professionnelle sans son véhicule. Il faut dire qu'en se rendant régulièrement aux quatre coins du pays, voire à l'étranger, notamment en Italie, il lui serait coûteux, à la fois financièrement mais aussi en termes de temps, d'effectuer ces trajets autrement qu'en voiture: « Prendre le train pour aller à Paris, prendre un avion jusqu'à Gênes, puis un taxi jusqu'à la salle de concert, oui c'est faisable, mais si je prends ma voiture ça me coûtera deux fois moins cher et ça ira trois fois plus vite. C'est par lucidité et par pragmatisme que je fais ce choix. Après, si certains ont envie de faire autrement, je suis prêt à me battre pour défendre leur liberté de le faire, mais à partir du moment où ceux-là même disent 'moi je veux vivre comme ça et je veux te forcer à vivre comme je veux', ce n'est plus du tout pareil », dénonce-t-il.

Notre sympathisant, qui a son permis depuis trente-trois ans, ne supporte pas d'être réduit à son statut d'automobiliste et d'avoir l'impression que certains veulent sans cesse opposer les différents types de mobilités. « Les autres types de mobilité m'intéressent aussi. Le discours qui vise à opposer les piétons, les vélos, les voitures... est mensonger. On est tous au moins piétons et automobilistes. Je pense que le fait de nous monter les uns contre les autres est malhonnête, et que l'arrière-pensée, c'est de jeter l'opprobre sur les voitures. Or, jusqu'à nouvel ordre, les voitures c'est la majorité... »

Pour notre violoniste, l'automobile est devenue un véritable bouc-émissaire, choisi pour être responsable de tout. Avec un véritable impact



« Le discours qui vise à opposer les piétons, les vélos, les voitures... est mensonger. On est tous au moins piétons et automobilistes »

sur notre qualité de vie: « Je pense à la politique du tout-radar déresponsabilisante, aux abaissements de limitations de vitesse constants depuis

trente ans, aux Zones à faibles émissions qui sont autant de zones anti-pauvres... Sur ce sujet, j'attends toujours que les partis de gauche se battent pour défendre les droits des populations les plus modestes à circuler partout où elles doivent se rendre, car ce sont elles, en priorité, qui n'auront pas les moyens de changer leur vieille voiture contre une plus récente. »

À l'approche de l'élection présidentielle, c'est la résignation qui, malheureusement, l'emporte: « Je prêterai attention à ce que les candidats diront sur l'automobile, mais sans grand espoir, car pour moi, la situation ne peut qu'empirer. Pourtant, la voiture est un objet vital à notre quotidien, qui fait partie de notre société qu'on le veuille ou non, elle devrait donc faire partie des programmes. Le problème c'est qu'il y a une minorité dominante qui a réussi à créer un consensus médiatique qui va clairement contre la réalité des faits. Parce que prétendre vouloir changer les gens, sous la contrainte, je veux bien, mais dans ce cas-là on n'est plus en démocratie. Le résultat, c'est que les gens sont dégoûtés par l'attitude qu'a le gouvernement envers les automobilistes. Pourtant, nous ne sommes pas une catégorie à part, nous sommes tout le monde! »

« Je ne vois pas comment on peut parler de mobilités apaisées à partir du moment où le danger est omniprésent, pour tout le monde »

Thibaut est venu en voisin. Lui qui se déplace majoritairement en BMW 1200 RT, puissante routière de la marque bavaroise, a spontanément proposé de nous retrouver à proximité des locaux de l'association, dans le 14^e arrondissement de Paris. Rendez-vous est donc pris dans un café de la rue d'Alésia. Pour ce formateur commercial de 46 ans, qui enfourche sa moto dès qu'il peut (« j'adore ça »), la notion de plaisir est très importante, au moins autant que la liberté. « Pour moi, l'automobile, comme la moto, en est un instrument, je ne peux pas m'en passer », nous assure-t-il d'emblée. Peu importe l'impact énorme sur son budget que représente le carburant : « Quand vous faites entre 15 000 et 20 000 kilomètres par an c'est lourd, même avec une Clio c'est

affolant... » déplore-t-il. Lorsqu'on connaît les conditions de circulation à Paris, où l'équipe municipale, sous l'égide d'Anne Hidalgo, semble résolue à avoir la peau de tout ce qui roule avec un moteur non électrique, on ne peut que saluer la détermination de Thibaut. Le Parisien pourrait-il néanmoins renoncer au plaisir du véhicule individuel, qu'il soit à deux ou quatre roues, et opter pour d'autres types de mobilités ? « Ce n'est pas la question, tranche-t-il, le problème ce sont les risques. Je ne vois pas comment on peut parler de mobilités apaisées à partir du moment où le danger est omniprésent, pour tout le monde ». Inimaginable donc pour Thibaut, qui regrette que ce soit de pire en pire depuis la multiplication des « engins de déplacement personnel » (EDP), de renoncer au véhicule

Thibaut, 46 ans
Formateur commercial
Réside à Paris
Propriétaire d'une BMW 1200 RT
et d'une Renault Clio





motorisé: « Je ne le ferai pas... par raison de sécurité, justement. Moi, à Paris, je cohabite avec les utilisateurs de modes de mobilité douce, mais eux ne cohabitent pas avec moi. Ils ne respectent pas les mêmes règles que les autres. »

Le résultat, tous ceux qui roulent (ou marchent !) à Paris l'ont vécu: la circulation frise l'anarchie. « Pour tout vous dire, se désole le motard-automobiliste, je regrette que l'apprentissage de cette cohabitation ne soit pas une priorité et qu'il y ait un tel laxisme à l'égard des utilisateurs de mobilités alternatives. »

Un laxisme qui ne bénéficie absolument pas aux automobilistes, selon Thibaut.

« Quand vous avez besoin d'une voiture, comme c'est le cas de millions de Français, vous allez

mettre des moyens dedans, vous allez sacrifier certaines choses pour pouvoir l'utiliser, et ça, les politiques l'ont bien compris, donc ils tapent là où c'est facile », s'insurge-t-il. Dans sa ligne de mire, entre autres, l'instauration à Paris et la Métropole du Grand Paris d'une Zone à faibles émissions (ZFE), la plus zélée du pays. Laquelle a déjà eu impact sur Thibaut: « J'ai dû vendre ma BMW Série 3 diesel car elle était « seulement » Crit'Air 3. » En effet, cette vignette sera indésirable à l'intérieur du périmètre de l'autoroute A86 à partir de début 2023. « Je n'ai pas eu le choix parce que j'ai besoin de circuler dans la ZFE, mais c'est ça que je trouve odieux, ne pas avoir le choix ».

Thibaut est d'autant plus révolté que son véhicule fonctionnait

très bien... sans compter que selon lui, l'abaissement des émissions polluantes ne doit pas uniquement reposer sur les épaules des automobilistes. « Lors du premier confinement au printemps 2020, après un mois sans circulation, j'ai remarqué lors d'un footing qu'un panneau d'information de la ville de Paris affichait une qualité de l'air moyenne... » s'interroge-t-il. Ce qui prouve bien la nécessité pour les candidats à l'élection présidentielle de se pencher aussi sur les autres sources de pollution, sans se contenter de viser l'automobile. « Je prêterai attention à leur politique sur la voiture, termine Thibaut. Si ce n'est pas un sujet prioritaire, en revanche, c'est un sujet qui doit être traité ».

« 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 ou si j'avais consommé des stupéfiants »

Paloma, 20 ans. Étudiante en deuxième année d'école de commerce.
Réside entre Nancy (Meurthe-et-Moselle) et les Vosges. Propriétaire d'une Peugeot 207.



Paloma a 20 ans et nous la rencontrons à Nancy, où elle est étudiante en deuxième année d'école de commerce. C'est la benjamine de nos entretiens, trop contente d'avoir pu ôter récemment le A sur sa lunette arrière. « *Je suis enfin considérée comme une conductrice normale !* », se réjouit-elle. Malgré son jeune âge, Paloma, originaire des Vosges, revendique déjà beaucoup de kilomètres parcourus, non sans une certaine fierté : « *Que ce soit au volant de la Peugeot 207 que m'a donnée ma grand-mère, ou d'un camion frigorifique que je conduis le week-end, parce que je travaille comme serveuse et responsable d'événements chez un traiteur, je roule beaucoup.* » Sa voiture, la jeune étudiante l'utilise presque tous les jours : « *Je suis actuellement en alternance. Le lundi j'ai cours, donc je viens à Nancy depuis les Vosges le matin, j'ai 45 minutes de trajet. J'en repars le soir, ce qui fait 1h30 de route dans la journée. Ce programme*



se répète le mercredi, d'autres jours aussi parfois... » Un rythme de vie dans lequel la voiture se révèle vite indispensable. Paloma l'avoue, « *Je ne me verrais pas reprendre les transports en commun, attendre, dehors, surtout qu'ils sont tout le temps en retard. Pendant mes trois années de lycée, je prenais le train à 6 h du matin, c'était très dur. Aujourd'hui je peux partir à l'heure que je veux.* » Un gain de temps et de confort qui a tout de même un impact économique certain, surtout en ce qui concerne le carburant : « *Ça coûte vraiment cher, au point que je commence à réfléchir à mes trajets avant de prendre*

le volant, pour voir s'ils sont indispensables. Pourtant, ma voiture consomme vraiment peu. »

L'argent n'est pas le seul argument qui pousse Paloma à essayer de réduire son usage de la voiture. Elle fait partie de cette génération pour qui l'écologie et la préservation de l'environnement sont des sujets primordiaux.

« *Voiture et environnement, sans être directement opposables, ne sont pas forcément compatibles et j'en suis vraiment consciente, reconnaît l'étudiante. Je fais de mon mieux, en ce moment j'essaie donc de réduire mes kilomètres, de faire du covoiturage. Mais cet effort, je le fais dans tous les domaines, pas seulement automobile : je participe au nettoyage des villes, je trie mes ordures ménagères, j'achète des vêtements de seconde main, je fais attention à ma consommation d'eau et d'électricité, je consomme le plus possible en vrac...* » Une manière pour elle de compenser son utilisation régulière de la voiture et de se sentir en adéquation avec ses convictions.

Des convictions, même à 20 ans, cela n'empêche pas non plus Paloma d'en avoir sur la sécurité routière. Si elle admet que « *rouler à 30 km/h, j'essaie mais je n'y arrive pas* » et que « *le 80 km/h je ne vois pas trop à quoi cela sert* », elle s'étonne en revanche de n'avoir jamais subi le moindre contrôle de la part des forces de l'ordre. « *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 ou si j'avais consommé des stupéfiants. Ça ne m'aurait posé de problème, au contraire j'aurais bien aimé. Mais j'ai l'impression qu'il y a une sorte de discrimination, quand on est jeune, il ne faut ni avoir une trop belle voiture, ni une trop pourrie, c'est vraiment à la tête du client.* »

Une élection présidentielle aussi ça se joue parfois à la tête du client. Pour celle de 2022, la première à laquelle elle pourra participer depuis qu'elle est majeure, Paloma fera attention aux propositions qui sont faites sur la voiture, « *si c'est pour qu'ils nous mettent des radars partout, ça ne sert à rien* ». Enfin, si elle attend « *de vraies propositions pour améliorer la sécurité sur la route* », elle admet que « *le plus important, c'est l'environnement.* »



10

PROPOSITIONS- CLÉS DE LA LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS

A lors qu'elle recueille les doléances de ses plus de 1 million de sympathisants depuis une quinzaine d'années, notre association a voulu, avec ce présent recueil de témoignages, symboliser la diversité des conducteurs qui s'adressent habituellement à nous. Des hommes et des femmes urbains ou ruraux, actifs ou retraités, jeunes et moins jeunes, qui partagent de nombreux points communs. Tous détenteurs – et utilisateurs – d'un permis de conduire, ils ont besoin de leur voiture pour vivre. Tous sont très éloignés de la caricature qu'en font certains responsables politiques ou représentants de lobbies anti-voiture, qui font de ces automobilistes et motards des citoyens inconscients des enjeux de la sécurité routière et de la protection de l'environnement. Les Français que nous avons rencontrés ne sont pas les fous du volant dont on mentionne les très grands excès de vitesse en première page des journaux. Et s'ils roulent au volant de véhicules ayant accumulé les kilomètres, c'est rarement parce qu'ils les préfèrent à des modèles modernes, à la motorisation plus vertueuse... mais parce qu'ils y sont financièrement contraints.

Pour en terminer avec :

- **le recours à la répression à outrance** plutôt qu'à la prévention,
- **les discours infantilisants et déresponsabilisants**, incitant à rouler les yeux rivés sur le compteur de vitesse plutôt qu'à moduler son allure selon la densité du trafic, l'état de la route ou les conditions météorologiques,
- **l'absence de pédagogie** où l'on assène plutôt que l'on éduque,
- **le sentiment d'injustice**, voire de frustration, ressenti par les conducteurs déconsidérés, la Ligue de Défense des Conducteurs a rédigé son propre programme présidentiel, avec 10 propositions constructives qui se présentent comme une alternative concrète et réaliste à la politique automobile actuelle.

Ces dix propositions, développées autour de trois thèmes majeurs et que nous soumettons à tous les candidats à l'élection présidentielle – car nous le répétons, l'automobile n'est un sujet ni de droite, ni de gauche –, résument les attentes des 48 millions de titulaires du permis de conduire... qui sont, pour une immense majorité, les mêmes que les 48 millions de Français qui détiennent une carte d'électeur.

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-PERMISSIF GRATUITE THÉORIQUE ET PRATIQUE

7 ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER ET LUTTE CONTRE LES INFRASTRUCTURES INADAPTÉES ET ACCIDENTOGÈNES

8 RENONCEMENT AUX ABAISSEMENTS DES LIMITATIONS DE VITESSE

FISCALITÉ & TRANSITION ÉCOLOGIQUE

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

SANCTION AUTOMATISÉE & RÉPRESSION

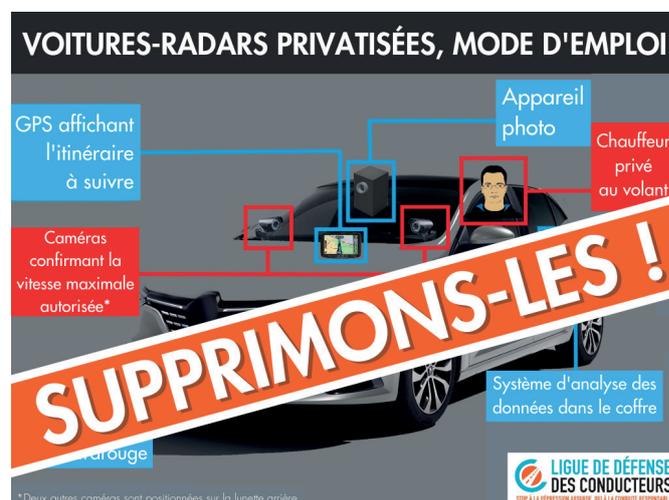
1 SUPPRESSION DES VOITURES-RADARS PRIVATISÉES

Pour la Ligue de Défense des Conducteurs, les voitures-radars privatisées, qui ont désormais « conquis » toute la France après avoir d'abord sévi en Normandie à partir de 2018, symbolisent le dévoiement de la politique de répression routière, engendrant colère et frustration. Injustice, racket, répression aveugle sont les mots qui reviennent le plus souvent dans les témoignages que nous recevons à l'association.

Quel est le principe de ces véhicules ? Conduits par des salariés de sociétés privées pour surveiller la vitesse, ils se noient dans le flot de la circulation. Ils sont indétectables, car choisis parmi les modèles les plus populaires en France (Peugeot 308, Renault Mégane, Ford Focus...). Pire, lorsqu'ils décèlent un excès de vitesse – en croisant un véhicule ou en se faisant doubler –, ils ne permettent pas à l'auteur de l'infraction d'être averti par la lueur d'un flash, puisque c'est une technologie infrarouge qui est utilisée. Impossible de trouver la moindre vertu pédagogique à ce procédé. Comment se souvenir des circonstances de l'excès de vitesse lorsqu'on reçoit sa contravention des semaines plus tard ? Il faut aussi noter que les chauffeurs salariés de sociétés privées, qui, à terme, remplaceront tous les représentants des forces de l'ordre au volant des 400 voitures-radars actuellement en circulation (la « passation de pouvoir » n'a été faite que pour

223 d'entre elles à fin 2021), sont exclusivement missionnés pour suivre un parcours précis et chasser incognito le moindre kilomètre-heure au-dessus de la limitation de vitesse. Contrairement aux gendarmes et aux policiers qui, jusqu'à présent, conduisaient ces véhicules, ils ne sont pas habilités à intervenir, même en cas d'identification d'un comportement dangereux.

Déclarés constitutionnelles fin 2019, ces voitures n'en demeurent pas moins un outil contre-productif du strict point de vue de la sécurité routière : elles provoquent un stress inutile au volant, incitant à se concentrer sur le compteur de vitesse (les limitations changeant constamment sur le réseau secondaire en particulier, cette attention se révèle indispensable



pour ne pas risquer de se faire « flasher » à chaque instant), plutôt que sur les véritables dangers de la route. Il est pourtant évidemment préférable de prêter attention aux piétons, aux cyclistes, à un animal surgissant d'un bois ou à nid-de-poule, plutôt qu'à un kilomètre-heure en trop. Par ailleurs, les rares chiffres lâchés par les préfetures concernant « l'efficacité » de ces véhicules, qui roulent environ six heures par jour (contre à peine plus d'une heure lorsqu'ils sont conduits par des représentants des forces de l'ordre), font apparaître une intolérable avalanche de PV (1 000 par mois par voiture dans les Deux-Sèvres, par exemple³). Avec les chauffeurs privés, l'État a donc trouvé un moyen de rentabiliser les voitures-radars. Mais quel rapport ce jackpot attendu a-t-il avec la sécurité routière ? Avec la juste répression des comportements réellement dangereux au volant ? Aujourd'hui, c'est donc la suppression pure et simple de ces véhicules conduits par des chauffeurs privés que notre association demande. Une telle décision montrerait un tournant fort dans la politique de répression routière, concédant l'absence totale de pédagogie, de prévention et de perspectives

d'amélioration de la sécurité routière de ce dispositif. Et lèverait toute ambiguïté concernant l'objectif visé, les conducteurs l'assimilant actuellement à la seule volonté de les racketter pour le moindre kilomètre-heure au-dessus de la limitation de vitesse.

EN RÉSUMÉ, LA SUPPRESSION DES VOITURES-RADARS PRIVATISÉES S'IMPOSE POUR TROIS RAISONS :

- **Atténuer l'exaspération des conducteurs**, indignés par la délégation de ce contrôle automatisé à des salariés de sociétés privées, dont la mission est totalement dépourvue de pédagogie et de prévention
- **Éviter que la politique de répression routière** ne soit assimilée à une politique de rentabilité routière
- **Contribuer à la sécurité routière**, en atténuant le stress des conducteurs durant leurs trajets, afin que leur attention ne soit pas détournée des véritables dangers de la route

2 ABANDON DU RECOURS SYSTÉMATIQUE AUX RADARS AUTOMATIQUES

La répression focalisée sur la vitesse ne date pas d'hier, mais la technologie s'est révélée un support précieux pour l'imposer comme la solution miracle à l'amélioration de la sécurité routière. Ses représentants jouent d'ailleurs sur du velours, puisque depuis bientôt vingt ans et la mise en place du premier radar automatique (fin 2003), à force d'associer systématiquement la baisse de la mortalité routière à l'efficacité de ces machines à flasher, les contradicteurs se sont faits de plus en plus rares. Seuls cailloux dans leurs souliers, les associations telles que la Ligue de Défense

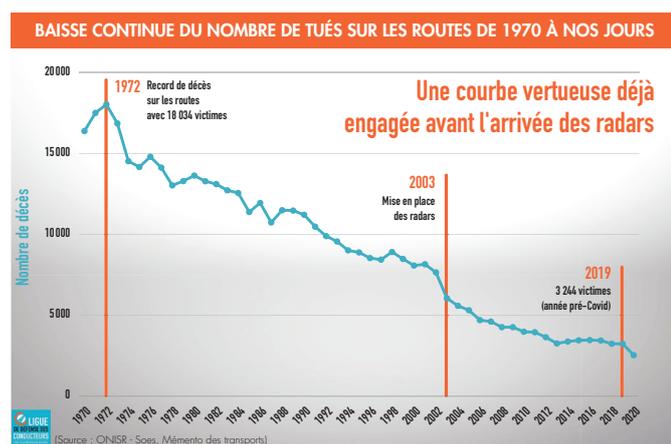
des Conducteurs. Nos arguments reposent sur des faits extrêmement concrets. Tout d'abord, rappelons que depuis le triste record de mortalité de 1972 (plus de 18 000 morts sur les routes de France), les statistiques ont suivi une tendance à la baisse régulière... avant et après 2003.

Seule la mauvaise foi la plus ancrée permet d'affirmer sans nuance que ces progrès et ces vies sauvées ne sont liés qu'à la prolifération des radars (surtout quand on sait que 95 % des PV concernent des infractions inférieures à 20 km/h

3 - Source : <https://www.largus.fr/actualite-automobile/voitures-radars-privées-des-departements-a-plus-de-60-pv-par-jour-10716395.html>

au-delà de la limitation de vitesse). Cela revient à nier, parallèlement, les progrès des véhicules en sécurité passive et active, nier l'exceptionnelle rapidité d'intervention des secours sur les lieux des accidents, nier le fait que les routes où l'on roule le plus vite (l'autoroute) sont aussi les plus sûres, ou encore nier la qualité de l'infrastructure routière... Laquelle n'est malheureusement plus ce qu'elle était, mais ceci est un autre sujet.

Ce ras-le-bol des radars automatisés, d'ailleurs souvent placés sur des tronçons de route dont la dangerosité reste à prouver, comme le soulignent si souvent nos sympathisants, s'est récemment symbolisé par le succès de notre pétition « *Marre des Radars* », qui a récolté plus de 150 000 signatures en quelques semaines.



La Cour des comptes elle-même, dans un rapport rendu en juillet 2021, a évoqué la possibilité de faire une pause sur la répression à outrance, pour revenir aux trois piliers qui sauvent vraiment des vies sur les routes : le conducteur, le véhicule et l'infrastructure. En effet, à force de se focaliser principalement sur la chasse aux excès de vitesse, en investissant massivement dans les radars, la politique française de sécurité routière a atteint ses limites. Dans son bilan de l'action étatique en la matière entre 2008 et 2019, l'institution note que depuis 2013, le nombre de décès sur nos routes a cessé de diminuer de manière notable. Elle y effectue aussi un très intéressant décompte des mesures de sécurité routière prises entre 2006 et 2019 : 43 décisions concernent la vitesse,



13 l'infrastructure, 10 le vélo, 6 les piétons et 2 les seniors... Le déséquilibre des priorités est flagrant. En 2018, une étude de l'IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux) préconisait elle aussi, déjà, une sortie « *de la logique répressive en cherchant simplement à faciliter le comportement vertueux* ». En vain...

Car à ces arguments, à ces commentaires éclairés, l'État fait la sourde oreille. Ainsi la Loi de finances 2022 promet-elle 300 nouveaux radars, ce qui portera le parc à 4 500 radars au total d'ici à la fin de cette année (un seuil maximal de 4 700 radars déployés sur tout le territoire ayant été précédemment entériné). Pour ces acquisitions et l'entretien des équipements déjà en place, 192 millions d'euros ont par ailleurs été provisionnés, une somme à peu près identique d'année en année. Une dépense que la Ligue de Défense des Conducteurs préférerait voir dédiée à l'entretien des routes... Tout comme le député Pierre Cordier, à qui nous avons apporté tout notre soutien lorsqu'il a déposé son amendement allant dans ce sens au Projet de loi de finances 2022 (amendement cosigné par une quarantaine de parlementaires). Nous étions d'ailleurs présents lors de sa conférence de presse qui s'est déroulée le 26 octobre 2021 à l'Assemblée nationale, invités à dénoncer, nous aussi, le déséquilibre flagrant entre les mesures de sécurité routière liées à la vitesse et celles qui visent une amélioration de l'infrastructure routière, pourtant mise en cause dans 26 % des accidents mortels.

Si au moins cette chasse au kilomètre-heure en trop, qui a rapporté plus de 10 milliards d'euros depuis l'installation du premier radar automatique, servait à financer uniquement la sécurité routière... Mais chaque année, l'État pioche généreusement dans ces recettes (aussi bien issues du contrôle automatisé que des autres amendes de police de circulation) pour renflouer ses propres caisses... Et si les collectivités territoriales reçoivent elles aussi leur dû, il est impossible de « tracer » précisément les dépenses qu'elles destinent à l'entretien des routes ou à la sécurité routière. Selon les estimations de notre association, seules 8 à 11% des recettes de la répression routière sont consacrées aux routes. La Cour des comptes s'est plusieurs fois insurgée contre cette opacité, que la création, en 2006, d'un Compte d'affectation spéciale « *Contrôle de la circulation et du stationnement routiers* » n'a pas réussi à endiguer.

EN CONCLUSION, L'ABANDON DU RECOURS SYSTÉMATIQUE AUX RADARS AUTOMATIQUES SE JUSTIFIE PAR TROIS RAISONS PRINCIPALES :

- Parce que la répression automatisée, quasi industrialisée, menée à grande échelle, montre depuis longtemps ses limites pour **améliorer la sécurité routière**
- Parce que d'autres postes de dépenses, en matière de sécurité routière, devraient être prioritaires, comme **l'entretien des routes**
- Parce que l'État est incapable de consacrer les recettes de la répression routière à **la seule sécurité routière**

3

ABANDON DE L'ARTICLE 10 DE LA LOI 3DS ENGENDRANT LA PROLIFÉRATION DES RADARS EN VILLE

Adoptée début janvier 2022, la loi 3DS (Différenciation, décentralisation, déconcentration et simplification) donne un nouvel élan au transfert de compétences de l'État vers les collectivités territoriales. Y compris en matière de répression routière, puisque l'article 10 de cette loi prévoit la possibilité pour les collectivités locales d'installer des radars là où bon leur semble. Lesquels viendront s'ajouter au « parc » national... Cette disposition constitue l'occasion d'engager une grande chasse au kilomètre-heure en trop, avec l'alléchante perspective de récupérer une partie des recettes des PV. Surtout dans le contexte de l'adoption du 30 km/h dans de nombreuses municipalités : il sera d'autant plus aisé de « flasher » un excès de vitesse d'un ou deux km/h...

Une nouvelle fois, cette initiative nous paraît contraire aux principes de sécurité routière, tout particulièrement en milieu urbain. En effet, au volant, notre attention devrait être concentrée sur les autres usagers de la chaussée (vélos, scooters, trottinettes électriques, bus...), sur les piétons, sur les différents types de signalisation, plutôt que sur la crainte des radars.

Cette idée, évoquée dès l'automne 2020 par Gérald Darmanin, ministre de l'Intérieur, avait provoqué une immédiate levée de boucliers de la part de nos sympathisants : en quelques jours, une première pétition lancée par notre association avait récolté 47 800 signatures. L'initiative avait été enterrée dans la foulée... jusqu'à ce qu'elle refasse son apparition dans le cadre de la loi 3DS.

Durant son examen par les parlementaires fin 2021, « l'exaspéromètre » des membres de la LDC s'était à nouveau envolé, avec plus de 185 000 signatures apposées à la seconde pétition « Non à la prolifération des radars », que nous avons initiée en apprenant le retour de cette proposition. Ces automobilistes et motards, qui se reconnaissent



dans notre Charte de la conduite responsable (voir proposition n° 5) ne sont pas dupes, eux non plus. Comme nous, ils ne voient rien d'autre dans cet article 10 que la tentation pour les collectivités locales de générer une nouvelle source de revenus, sur leur dos. Encore que les modalités de partage de ces recettes avec l'État demeurent totalement floues, tout comme le mode de financement de ces installations.

Le député Fabien di Filippo, député de la Moselle, ne s'y était pas trompé, puisqu'il avait déposé un amendement (n° 2023) le 2 décembre 2021, demandant la suppression de cet article 10, en cela évidemment soutenu par la Ligue de Défense des Conducteurs. Il y écrivait en substance :

« Supposée renforcer la sécurité routière, cette mesure pourrait s'avérer totalement contre-productive, en obligeant les conducteurs à se concentrer sans cesse sur leur vitesse, plutôt que sur les nombreux points d'attention que requiert la conduite en ville.

De plus, une telle mesure est particulièrement malvenue dans le contexte actuel, alors les automobilistes sont déjà soumis à une forte pression financière avec la hausse extrêmement importante des prix du carburant.

Enfin, une prolifération des radars pour des raisons financière, sans rapport avec la sécurité, est à craindre : les municipalités pourraient en effet être tentées d'installer toujours plus de radars afin d'augmenter leurs recettes avec les PV émis par ces radars. »

Nous ne disons rien d'autre ! Sans compter que notre association est déterminée à ne pas laisser proliférer les radars en ville.

NOTRE PROPOSITION D'ABROGER L'ARTICLE 10 DE LA LOI 3DS REPOSE EN RÉSUMÉ SUR LES TROIS RAISONS SUIVANTES :

- Parce que grâce à **la résistance des conducteurs**, le nombre de radars « nationaux » a été plafonné à 4700 et que cet article ne vise rien d'autre qu'à augmenter les recettes de l'État
- Parce que la réponse à la sécurité routière en ville ne peut pas être exclusivement répressive, mais bien davantage basée sur la **formation au partage de la chaussée** (formation qui devrait être obligatoire pour tous les utilisateurs de modes de mobilité – auto, deux-roues motorisé ou pas, trottinette, etc. –)
- Parce qu'en ville, les conducteurs de véhicules motorisés doivent **monopoliser leur attention sur les autres usagers**, la signalisation, tous les obstacles potentiels, plutôt que sur leur compteur de vitesse

4

CRÉATION D'UNE POLICE DES ROUTES

« **A**vec le tout informatique, on coupe le contrevenant de tout contact humain. On ne le met en face que d'une machine et devant une machine, on ne peut pas s'expliquer. À l'inverse de ce que nous faisons, nous, dans le temps ».

Ces mots ont été prononcés par l'ex-commissaire divisionnaire Philippe Vénère, auteur du livre « Le grand racket des automobilistes », lors d'une interview sur BFM Business⁴ il y a quelques années. Ajoutant : « J'aimerais qu'on laisse la répression à des gens qui sont compétents pour le faire et qu'on le mette au bord des routes, parce qu'eux, ils ont une vision beaucoup plus élargie qu'un radar ».

Cette légitimité à sanctionner, que tous nos sympathisants reconnaissent évidemment aux forces de l'ordre, se retrouve par exemple totalement remise en cause dans le cadre des voitures-radars privatisées, sujet abordé dans notre proposition n° 1. Ainsi, Maître Rémy Josseaume, avocat en droit routier et partenaire de longue date de la Ligue de Défense des Conducteurs, s'insurgeait-il sur France Bleu Mayenne, en 2019 : « L'avantage avec des policiers et des gendarmes qui vous flashent, c'est qu'ils mettent le gyrophare et vont interpeller le conducteur ou la conductrice. Là, l'infraction se poursuit, c'est dommage [...] ». L'ex-sénateur Michel Raison s'est lui aussi exprimé sur ce procédé qui délègue la conduite de véhicules dotés de radars à des salariés privés, plutôt qu'aux forces de l'ordre (lesquelles sont alors affectées à d'autres missions, toutes n'étant cependant pas

liées à la sécurité routière), dans une interview sur France Bleu Normandie, en février 2019 : « Il vaudrait mieux payer des gendarmes et des policiers plutôt qu'un groupe privé, qui ne peut verbaliser que les excès de vitesse. Les gendarmes pourraient aussi remarquer ceux qui téléphonent, qui doublent sur les lignes blanches ... les comportements à risque ! Parce que quand on voit les gendarmes, on se tient plus souvent à carreau. »

Rappelons par ailleurs que 770 000 personnes circulent actuellement sans permis de conduire, ce qu'aucun radar automatique ni voiture-radar

privatisée ne peut contrôler sur le terrain. Le sentiment d'impunité de ces personnes non assurées, au comportement souvent dangereux, est dû aux risques minimes qu'elles prennent à utiliser leurs véhicules.

La Ligue de Défense des Conducteurs ajoute

la voix de ses sympathisants aux experts de la sécurité routière cités plus haut pour proposer, à son tour, un renforcement de la présence des forces de l'ordre sur le bord des routes, notamment par la création d'une police de la route. Celle-ci serait dédiée non pas à la détection des excès de vitesse, mais :

- **Aux comportements dangereux**
- **Au contrôle de l'alcoolémie ou des stupéfiants**
- **À la prévention**

SÉCURITÉ ROUTIÈRE Moins de répression aveugle et automatisée
Plus de prévention !



4 – <https://www.dailymotion.com/video/x17pk22>

SÉCURITÉ ROUTIÈRE & FORMATION

5

ADOPTION D'UN TEXTE DE LOI REVENANT AU PRINCIPE INITIAL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Dans son imparable chronique publiée dans Le Figaro, le 17 janvier 2022, Maître Rémy Josseaume, notre partenaire spécialisé en droit routier, résume parfaitement les déviances de la politique de répression routière : *« Les sanctions tombent, implacablement, mécaniquement, au point que nombre d'automobilistes ont le sentiment qu'il vaut mieux être un délinquant de droit commun que d'être un délinquant routier, dénonce-t-il en substance. Pour faire face à ce contentieux de masse, les conducteurs pris en faute se voient infliger un corpus de mesures dérogeant au droit commun. Érigeant ainsi le droit routier en droit d'exception qui, si l'on n'y prend pas garde, pourrait bien menacer notre état de droit et nos libertés publiques. »*⁵

Pas de notion d'amnistie, justice bureaucratisée et peines automatiques, encouragement de la délation, voies de recours supprimées et folie normative, son tour d'horizon des excès du système de répression est hélas bien trop large ! *« Concilier l'exigence de sécurité routière et le respect des principes fondamentaux du droit de la défense du contrevenant au Code de la route n'est devenu qu'une équation de principe pour les pouvoirs publics »,* termine Maître Josseaume.

C'est à cette caricature de politique de Sécurité routière que notre association s'oppose, depuis sa création. L'Observatoire national interministériel de la Sécurité routière (ONISR), sur son propre site internet (rubrique historique)⁶, rappelle pourtant lui-même l'origine de l'amélioration des statistiques d'accidentologie, après le pic de 1972, qui *« résulte de l'action opérée sur trois leviers fondamentaux et indissociables le premier étant l'infrastructure : la conception, l'entretien et l'exploitation, le deuxième étant le véhicule à travers la sécurité passive et active et le comportement des usagers sur la route, par l'éducation, la prévention, et la répression. La meilleure prise en charge des blessés et les progrès médicaux complètent le dispositif. »*

Dans ce texte officiel, la répression est donc censée n'être qu'un des *« leviers fondamentaux »* ! Force est de constater que dans la vraie vie, l'infrastructure est reléguée à un rôle secondaire et que les progrès techniques des véhicules sont largement sous-estimés. La *« meilleure prise en charge des blessés et les progrès médicaux »*, elle, est mentionnée du bout des lèvres, avec une révoltante désinvolture... Ne reste plus qu'à clamer bien fort que si la mortalité routière baisse, c'est grâce aux radars ! La Ligue de Défense des Conducteurs, dont le

5 - Une chronique à retrouver dans son intégralité sur le site : www.lefigaro.fr, « L'automobiliste un justiciable pas tout à fait comme les autres »
6 - <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/politique-de-securite-routiere/historique-de-la-securite-routiere>

slogan, « **Stop à la répression absurde, oui à la conduite responsable** », évoque sans ambiguïté sa conviction que l'immense majorité des hommes et des femmes qui prennent le volant sont parfaitement conscients des devoirs qui leur incombent (respect du code de la route, volonté de partager intelligemment la chaussée avec les autres usagers, auto contrôle de la consommation d'alcool, pas de stupéfiants, etc.). Nous le mentionnions d'ailleurs plus haut : 95 % des excès de vitesse sont inférieurs à 20 km/h au-dessus de la limitation. L'urgence, en vérité, réside bien davantage dans l'apprentissage du partage de la chaussée pour tous les usagers. Par exemple, la mortalité routière en baisse de 9 % - 2 947 victimes - en 2021 (par rapport à 2019, la comparaison avec 2020 étant biaisée par les différentes périodes de confinement) s'accompagne ainsi malheureusement d'un bond de 21 % de décès parmi les cyclistes (226 ont trouvé la mort l'an passé sur les routes). Bien sûr que les vélos sont plus fragiles que les voitures, qu'il faut les inciter à porter un casque, des vêtements réfléchissants, avoir des rétroviseurs, des plaques

d'immatriculation ? Sans parler de l'apprentissage d'un minimum de notions du code de la route... Chacun d'entre nous doit être acteur de la sécurité routière et doit mettre toutes les chances de son côté pour que le trajet, qu'il se fasse à une, deux ou quatre roues, avec ou sans moteur, se déroule sans encombre.

PAR NOTRE PROPOSITION DE RETOUR AU PRINCIPE INITIAL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE, QU'ENTENDONS-NOUS DONC CONCRÈTEMENT ?

- Nous souhaitons prévenir et sanctionner **les seuls comportements dangereux**
- Nous rappelons qu'il ne faut pas hésiter à revenir sur une signalisation routière qui s'avère **peu pertinente à l'usage**
- Nous encourageons le recours à **l'intelligence situationnelle** plutôt qu'à l'application aveugle de la règle.
- **La charte de la Ligue de Défense des Conducteurs**, ci-dessous, résume les termes qu'il faudrait graver dans le marbre en quatre articles

Charte des conducteurs responsables



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.

6

MISE EN PLACE D'UNE FORMATION POST-PERMIS GRATUITE THÉORIQUE ET PRATIQUE

Parmi les victimes de la route, 21 % sont âgés de 18 à 24 ans. Or, cette tranche d'âge ne représente que 8,3 % de la population française... Jean-Pascal Assailly, psychologue et chercheur à l'Université Gustave Eiffel (ex-Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux, ou IFSTTAR), s'est spécialisé dans l'étude du comportement des jeunes au volant et sur la surreprésentation de cette tranche d'âge dans la mortalité routière. Interrogé par le site *safety-mobility-for-all.com*, émanation de Renault⁷, cet expert pointe entre autres *«le décalage entre la situation de la formation initiale, les 20 heures passées à l'auto-école, et la situation accidentelle ; lors de la formation, le jeune apprend à conduire de jour, la semaine, dans les artères encombrées des agglomérations, il est sobre, il n'y a qu'une seule personne dans la voiture, l'enseignant, etc. Bref, situation d'apprentissage et situation de danger sont opposées point par point.»*

C'est sur ce point que la Ligue de Défense des Conducteurs souhaiterait voir les pouvoirs publics se mobiliser. Une formation post-permis a bien été mise en place depuis 2019, sur la base du volontariat. Mais cette proposition nous apparaît comme un premier pas insuffisant. Si cette session de 7 heures, condensée en une journée dans une des 2 881 auto-écoles «labélisées» (soit seulement 23% de ces établissements, ce qui complique d'emblée l'accès à cette formation, par ailleurs facturée 100 euros environ), garanti à tout frais détenteur du permis (obtention depuis au moins 6 mois mais moins de 12 mois) de raccourcir sa période probatoire de conducteur novice d'un an, passant de 3 ans à 2 ans (de 2 ans à 18

mois pour ceux qui ont bénéficié de la conduite accompagnée), elle reste en effet malheureusement 100 % théorique.

Or, on n'enseigne pas à répondre à une «*situation d'urgence*» assis derrière un bureau ou un pupitre, pas plus que pendant les cours de conduite, les moniteurs d'auto-école ne peuvent se prêter à ces expériences sur route ouverte, pour d'évidentes raisons de sécurité. Pourtant, c'est bel et bien dans une voiture que concrètement, on peut se retrouver confronté à effectuer un freinage d'urgence ou à un évitement. Cet apprentissage ne peut se faire que derrière un volant... Chez Beltoise Evolution, spécialiste de la formation (pas uniquement pour les jeunes) situé dans les Yvelines, on confirme : pour les formations post-permis, il faut compter 30 % de théorie... et 70 % de pratique. Selon cet expert du risque routier, cette large place laissée à l'expérimentation en situation permet d'améliorer *«la sécurité au volant des conducteurs, en évitant autant que possible les situations dangereuses et leur conséquence potentielle : l'accident ; de réduire les coûts liés à la sinistralité routière.»*

Si les conducteurs pouvaient compter sur un partenariat entre l'État, les assurances, les auto-écoles et la cinquantaine de circuits en asphalte répartis dans toute la France, tout le monde serait gagnant : moins d'accidents, moins de décès sur les routes, moins d'indemnisations... Avec des moniteurs aguerris à l'enseignement des techniques de réaction d'urgence (sans oublier les bons réflexes, par exemple, sur route glissante), qui travaillent déjà pour ces circuits, l'efficacité d'une telle mesure, qui pourrait être aussi être basée sur le volontariat, ne manquerait pas de se faire rapidement sentir. Et même si tous les conducteurs gagneraient à «réviser» eux aussi ces

7 - <https://www.safety-mobility-for-all.com/fr/actualites/jean-pascal-assailly-parle-des-jeunes-et-de-la-securite-routiere>



techniques, ce sont aux jeunes, peu expérimentés et surreprésentés dans les statistiques de mortalité routière, qu'il faut impérativement s'adresser en premier. N'oublions pas que les 18-24 ans représentent 80% des nouveaux titulaires du permis. Malheureusement, alors que nous exposons cette évidence lors d'un entretien que la Ligue de Défense des Conducteurs avait obtenu en février 2021 avec Marie Gautier-Melleray, Déléguée interministérielle à la Sécurité routière, la seule réponse que nous avons obtenue a été: « Ça va coûter trop cher »... Une objection inaudible pour notre association, qui voit dans cette initiative une réelle tentative pour améliorer la sécurité routière auprès d'un public particulièrement fragile, à savoir les jeunes conducteurs. Le financement de cette opération pourrait par ailleurs s'envisager avec le support des assureurs (ex: prise en charge de cette formation ou réduction de la cotisation d'assurance auto), en parallèle du raccourcissement de la période probatoire, qui serait maintenu. Ces investissements ne manqueraient pas d'être rentabilisés a posteriori par la baisse des accidents et permettraient à tous les partenaires de bénéficier d'une excellente publicité auprès du grand public. Ils sont, enfin, tout à fait compatibles avec le renforcement de la politique de sensibilisation de

ce jeune public au danger de circuler sous l'empire de l'alcool ou de stupéfiants. Avec cette proposition, il est intéressant de noter que la Ligue de Défense des Conducteurs rejoint la demande de l'association Victimes et Avenir, spécialisée dans la prise en charge des victimes d'accidents de la route.

EN RÉSUMÉ, NOTRE ASSOCIATION INVITE LES CANDIDATS À LA PRÉSIDENTIELLE À CŒURER POUR QU'UNE FORMATION POST-PERMISS GRATUITE THÉORIQUE ET PRATIQUE SOIT MISE EN PLACE POUR LES JEUNES CONDUCTEURS, POUR LES RAISONS SUIVANTES :

- Se mobiliser pour **lutter concrètement contre la surmortalité** des jeunes au volant
- Démontrer qu'**innover en matière de sécurité routière est toujours possible**, sans recourir systématiquement à la répression
- Créer une **nouvelle dynamique** entre plusieurs partenaires: conducteurs, État, Sécurité routière, assurances, auto-écoles, circuits... sans remettre en cause la formation initiale à la conduite, mais au bénéfice de tous
- **Communiquer** autour d'une cause qui fera l'unanimité

7

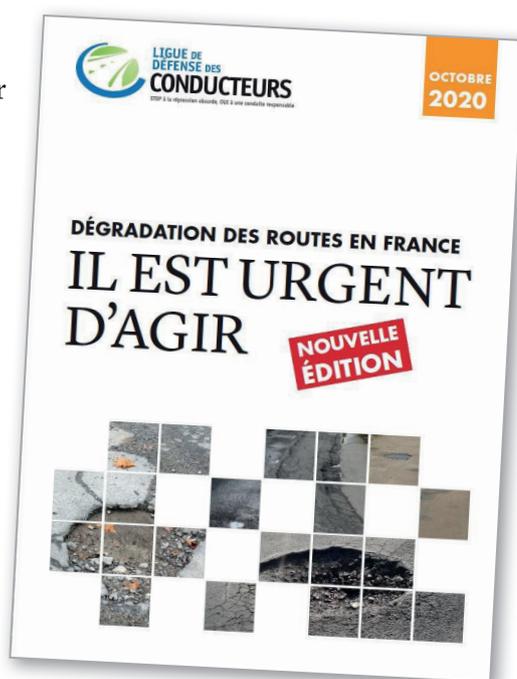
ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER ET LUTTE CONTRE LES INFRASTRUCTURES INADAPTÉES ET ACCIDENTOGÈNES

La Ligue de Défense des Conducteurs est l'auteur d'une étude intitulée « *Dégradation des routes en France: il est urgent d'agir* », publiée en octobre 2020⁸. Nous y dénonçons le sous-investissement de l'État pour le réseau routier depuis des décennies, se traduisant par la chute de la France en 18^e position du classement mondial établi par le World Economic Forum en 2019, consacré à la qualité des infrastructures routières. Un an plus tôt, notre pays était placé en 7^e position, et même en 1^{ère} position en 2012... Le résultat, c'est aussi qu'un euro non investi dans l'entretien des routes aujourd'hui, c'est dix euros de dépenses demain⁹. L'enjeu se révèle donc colossal, quand on sait que la valeur du réseau routier français a été estimée par l'Union routière de France à plus de 2 000 milliards d'euros (soit une année de PIB). Mais le résultat, surtout, c'est que selon l'Observatoire national interministériel de la Sécurité routière, 26% des accidents mortels impliquent au moins un facteur infrastructure (données 2015). Ce dernier point est intolérable, pour notre association qui, dès 2013, est d'ailleurs devenue un acteur majeur de la sécurité routière, en développant le premier réseau communautaire de signalement des zones dangereuses du réseau routier, baptisé Activ'Route (plus de 8 500 signalements ont été effectués depuis). Notre étude ne se contente

pas d'effectuer un état des lieux du réseau routier, d'identifier l'origine de l'aggravation de la situation - le manque d'investissements - ou de décliner les conséquences sur la sécurité routière, l'environnement, les coûts d'entretien des véhicules... En collaboration avec le syndicat professionnel Maintenance des routes de France (MRF), notre association ébauche aussi de premières pistes pour un financement des travaux à réaliser, afin de revenir à un état des routes en adéquation avec des objectifs de sécurité routière, où le facteur infrastructure ne pèsera plus aussi lourd sur les statistiques d'accidents mortels. Pour ce faire, nous avons évalué l'investissement nécessaire à l'entretien des routes à 14 milliards d'euros - ce qui correspond aux dépenses annuelles courantes dédiées aux infrastructures - et estimé, sur la base des informations de l'Observatoire national de la route, que 44% du réseau est en

mauvais état ou nécessite un entretien. Tenant compte de ces postulats, nous proposons, de concert avec MRF, que les collectivités et l'État financent l'entretien de leurs infrastructures au moyen d'obligations vertes (« *Green Bonds* »).

Selon le ministère de la Transition écologique, ces emprunts « *verts* » contribuent à « *financer des projets contribuant à la transition écologique [...], plus particulièrement les investissements en infrastructures* ». En effet, des routes en meilleur état détériorent



8 - Téléchargeable ici : <https://www.liguedesconducteurs.org/degradation-des-routes-en-france-notre-etude-reactualisee-pour-intervenir-plus-vite-en-creant-une-dynamique-economique>

9 - Source: Nextroad, leader français indépendant de l'ingénierie routière.

AGISSEZ POUR DES ROUTES PLUS SÛRES AVEC ACTIV'ROUTE



moins les véhicules et engendrent moins de réparations, tandis que réaliser des travaux plus durables permettent de réduire... les travaux. L'emploi et les économies budgétaires seront aussi au rendez-vous, souligne Jean-Max Gillet, délégué général de MRF : « *Quand bien même des travaux conformes auraient un coût immédiat supérieur à 10 ou 15 % aux travaux habituellement commandés, leur durée de vie étant augmentée de 50 % (au minimum), le gestionnaire réaliserait encore une économie d'au moins 30 % !* » Cette stratégie permettrait par ailleurs d'augmenter l'activité économique dans le secteur des travaux publics et de **créer jusqu'à 17 000 emplois** (4 000 à 4 500 techniciens et ingénieurs, 9 500 à 12 500 personnes attachées aux activités de maintenance préventive et curative). Par ailleurs, le taux de financement des obligations vertes sera inévitablement très inférieur à celui de la dette grise (entre 16 et 25 % par an), ce passif financier qui s'accumule parce qu'on n'effectue pas l'entretien du réseau au moment opportun. Les économies seront immanquablement au rendez-vous (4 milliards d'euros sur onze ans par rapport au financement budgétaire linéaire habituel, selon les calculs de MRF), tandis que la qualité des infrastructures routières sera améliorée.

Sus aux ralentisseurs illégaux

Parallèlement à notre étude sur l'entretien du réseau routier, la

Ligue de Défense des Conducteurs se mobilise également très fortement, à la demande de nos sympathisants, contre les infrastructures inadaptées et accidentogènes. Notre attention se porte tout particulièrement sur les ralentisseurs illégaux. Un sujet plus que jamais brûlant : avec les actions administratives ou pénales menées par des usagers de la route exaspérés ou, pire, victimes de ces équipements, le non-respect des normes de construction menace de coûter de plus en plus cher aux collectivités.

Mais les ralentisseurs aux dimensions hors normes ne sont pas seulement dangereux, ils engendrent aussi beaucoup de désagréments, à l'intérieur comme à l'extérieur de l'habitacle. Le freinage excessif auquel il faut procéder pour les aborder et la réaccélération qui s'ensuit font bondir la consommation de carburant, donc les émissions de CO₂. Lors d'un test grandeur nature, la Ligue de Défense des Conducteurs, en partenariat avec l'association Pour une mobilité sereine et durable (PUMSD) et l'Automobile-club des Avocats (ACDA), a démontré l'impact de ces infrastructures hors normes sur les émissions de CO₂, sous le regard impartial d'un huissier de justice. Nous avons construit un ralentisseur aux normes et un autre hors normes (en l'occurrence, la reproduction d'un ralentisseur situé dans la ville de La Garde, dans le Var, dont les dimensions ont été constatées par huissier de justice en 2019). Le résultat de nos mesures est sans appel, résumé dans le tableau ci-dessous :

UN SURCÔÛT NON NÉGLIGEABLE À LA POMPE

	Renault Clio 1.0 X-Tronic	Peugeot 3008 1.2 PureTech EAT8
Sans ralentisseur	7,94 litres/100 km	7,90 litres/100 km
Ralentisseur légal	8,77 litres/100 km + 10,5 %	8,93 litres/100 km + 13 %
Ralentisseur illégal	10 litres/100 km + 26 %	10,09 litres/100 km + 28 %

DES ÉMISSIONS DE CO₂ QUI S'ENVOLENT

Sachant que : 1 litre d'essence consommé = 2 300 g de CO₂ émis

	Renault Clio 1.0 X-Tronic	Peugeot 3008 1.2 PureTech EAT8
Sans ralentisseur	183 g CO ₂ /km	182 g CO ₂ /km
Ralentisseur légal	202 g CO ₂ /km + 10,4 %	205 g CO ₂ /km + 12,6 %
Ralentisseur illégal	230 g CO ₂ /km + 25,7 %	232 g CO ₂ /km + 27,5 %

Nos tests ne portaient, certes, que sur un circuit de 250 mètres. Sauf que ce pic de consommation de carburant et d'émissions de CO₂ (sans parler des suspensions et des passagers secoués, ni du bruit) a une fâcheuse tendance à se répéter là où les ralentisseurs ont poussé comme des champignons. Ainsi, à Mouriès (Bouches-du-Rhône), nos sympathisants nous ont signalé 11 ralentisseurs en 1 kilomètre ; 17 sur 1,5 km à Sérignan (Hérault) ou encore 12 sur 1 km à Bédarieux, dans le même département ; 5 sur 800 m à Talence (Gironde) ; 17 sur 2 km à Seyssinet Pariset (Isère), 21 en 2,4 km sur l'ancienne route d'Annecy, entre Les Tresoms et Servier (Savoie)... Nos exemples pourraient couvrir plusieurs pages ! Rappelons que la France compte environ 450 000 ralentisseurs : il n'est donc plus question de simples « pics ». Pour une politique cohérente en matière de protection de l'environnement, qui ne réduit pas à néant les efforts des constructeurs automobiles en matière de réductions de émissions de gaz à effet de serre (mais aussi de polluants), il faut

cesser de construire ces infrastructures illégales et remettre aux normes celles qui existent déjà, mais ne respectent ni les dimensions légales ni les restrictions d'implantation.

EN RÉSUMÉ, SUR CE LOURD CHAPITRE DE L'ENTRETIEN DES ROUTES ET DES INFRASTRUCTURES, NOTRE ASSOCIATION FORMULE UNE PROPOSITION EXTRÊMEMENT CONSTRUCTIVE, REPOSANT SUR LES AVANTAGES INDUITS SUIVANTS :

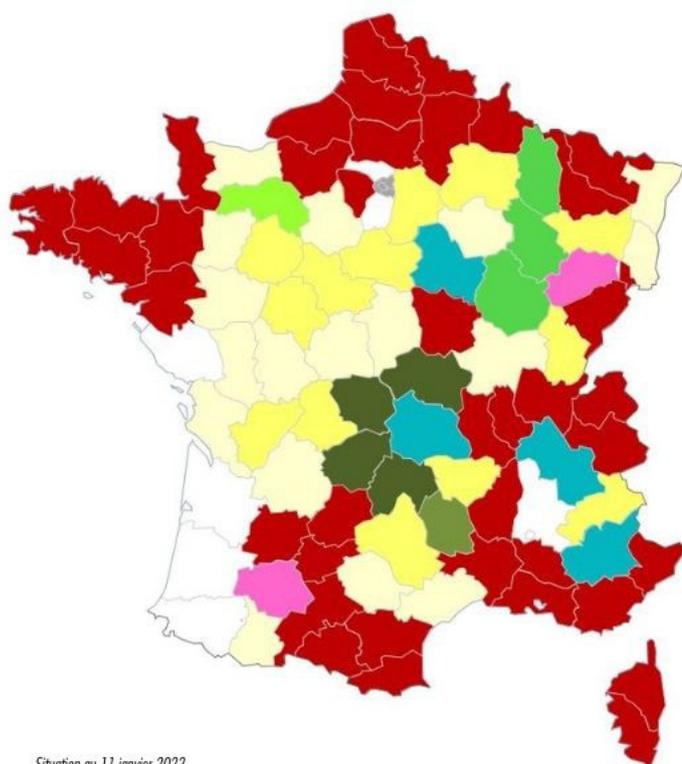
- **Des dépenses mieux maîtrisées** en matière de travaux routiers, qui permettront d'améliorer les infrastructures et, directement, la sécurité routière
- **Une activité économique créatrice d'emplois** dans le domaine des BTP
- **Une réduction des émissions de CO₂**, résultant à la fois de ces travaux routiers et de la suppression ou de la mise aux normes des ralentisseurs illégaux, deux objectifs à valoriser dans le cadre de la communication de l'État

8 RENONCEMENT AUX ABAISSEMENTS DES LIMITATIONS DE VITESSE

30 km/h en ville, 80 km/h sur le réseau secondaire, 110 km/h sur autoroute : ces mesures, appliquées, en phase de généralisation ou simplement évoquées, engendrent des réactions épidermiques de la part de nos sympathisants, directement affectés par ces abaissements de la vitesse dans leur vie quotidienne. D'autant que ces tergiversations se déroulent sur fond de brideur obligatoire, décidé par la Commission européenne et applicable sur les véhicules nouvellement homologués en juillet 2022... et sur tous les véhicules produits à partir de 2024.

Cette stigmatisation de la vitesse a bien sûr rencontré un pic de résistance lorsqu'Édouard Philippe, alors Premier ministre, a imposé le 80 km/h généralisé sur tout le réseau secondaire, en juillet 2018. Très mobilisée contre cette mesure, rejetée par l'immense majorité de la population, la Ligue de Défense des Conducteurs n'a eu de cesse d'alerter le gouvernement, en particulier à travers nos pétitions, que 2,8 millions de sympathisants ont signées. Entérinée en juillet 2020, malgré des résultats dont nous avons pu établir qu'ils n'étaient pas satisfaisants (dans 49 % des départements, la

RETOUR À 90 KM/H : OÙ EN-EST-ON ?



Situation au 11 janvier 2022

- Départements ayant choisi un retour à 100 % de leurs routes à 90 km/h
- Départements ayant choisi un retour de plus de 80 % de leurs routes à 90 km/h
- Départements ayant choisi un retour de plus de 30 % de leurs routes à 90 km/h
- Départements ayant choisi un retour de plus de 20 % de leurs routes à 90 km/h
- Départements ayant choisi un retour de plus de 10 % de leurs routes à 90 km/h
- Départements ayant choisi un retour de moins de 10 % de leurs routes à 90 km/h
- Départements officiellement en phase de réflexion pour le retour à 90 km/h
- Départements ayant choisi de rester à 80 km/h
- Départements indécis

* Paris (75), les Hauts-de-Seine (92), la Seine-Saint-Denis (93) et la Val-de-Marne (94) ne sont pas concernés par cette mesure. France métropolitaine uniquement.

mortalité routière a stagné ou augmenté entre les 12 mois précédant la mesure et les 12 mois qui ont suivi¹⁰), cette mesure voit cependant sa légitimité plus que jamais bousculée.

En effet, aujourd'hui, comme la loi Lom l'autorise depuis fin 2019, on compte plus de départements ayant repassé tout ou partie de leurs routes à 90 km/h que de départements ayant déclaré vouloir rester à 80 (42 contre 41, en incluant la Côte-d'Or qui abandonnera le 80 à compter de juin 2022).

Ces collectivités locales se déclarent en effet tout à fait aptes à identifier elles-mêmes les zones dangereuses de leur réseau et d'ajuster la limitation de vitesse, si nécessaire. Claude Riboulet, président du conseil départemental de l'Allier, revenu à 90 km/h, a expliqué ses motivations à la Ligue de Défense des Conducteurs lors d'un entretien fin 2020, avec des arguments qui sont les nôtres depuis le début de notre mobilisation : « Premièrement,

une erreur majeure du 80, c'est d'avoir contraint les voitures à rouler à la même vitesse que les camions. [...] À un moment, vous doublez et vous prenez des risques. [...] Deuxième argument, depuis plusieurs décennies, nous nous sommes habitués au « pas de 20 km/h ». Tous les kilométrages sont crantés par tranches de 20 km/h : 30, 50, 70, 90, 110, 130. L'objectif, à l'origine, était de ramener petit à petit de la simplicité pour le conducteur et sortir de la confusion des 40, des 60 et 80 qui commençaient alors aussi à fleurir sur les routes. La nécessité était d'établir des vitesses simples et lisibles. [...] Troisièmement, nous n'avons pas attendu pour ramener des sections plus dangereuses, par exemple des sorties de garage ou des arrêts de bus, à 70 km/h. Je ne dis pas que tout le monde passe à 70, mais on constate un effet de « lever de pied » significatif. Entre 80 et 70, il n'y a plus de « lever de pied ». Ajoutons enfin que l'accidentologie à la hausse ou à la baisse après la mise en place du 80 km/h [...] n'a pas été étudiée sur une période suffisamment longue. [...] Par ailleurs, il apparaît toujours très

10 - Lire notre analyse : <https://www.liguedesconducteurs.org/vitesse-infos-et-intox/non-les-80-km-h-n-ont-pas-sauve-des-vies>

difficile d'affirmer que la vitesse est la cause première d'un accident. Chaque jour en revanche, je constate les effets ravageurs de l'endormissement, de la distraction, du smartphone... qui sont des causes récurrentes de l'accidentologie et pour lesquelles la prévention reste insuffisante¹¹. »

Tous ces arguments « de terrain » s'ajoutent aux multiples témoignages de nos sympathisants, dénonçant des contraventions au kilomètre-heure près, mais aussi la multiplication des panneaux de limitation de vitesse sur leurs parcours les obligeant à garder les yeux sur leur compteur plutôt que sur la route. C'est pourquoi la Ligue de Défense des Conducteurs militera jusqu'au bout pour le retour à 90 km/h sur tout le réseau secondaire de France, hormis sur des tronçons clairement



identifiés comme dangereux.

L'abaissement des limitations de vitesse ne se limite pas aux départementales. Aujourd'hui, plus de 200 villes en France ont en effet généralisé le 30 km/h dans leurs rues. Cette mesure, tout à fait compréhensible aux abords des bâtiments « sensibles » (écoles, hôpitaux), est loin de se justifier le soir, sur des boulevards ou des avenues désertés. Les municipalités ne se cachent même plus derrière l'amélioration de la qualité de l'air (rouler à 30 ou 50 km/h en ville ne change rien à la pollution, ce que confirme l'association Respire). Mais gageons que la perspective de pouvoir

installer des radars où bon leur semble (voir proposition n°3) les motivera encore plus non pas à construire une politique de partage intelligent de la chaussée avec tous les usagers, mais au contraire, à appliquer une politique de répression des automobilistes rémunératrice ! À 30 km/h, on le sait déjà, les PV à 135 euros tombent bien plus vite qu'à 50...

Quant au sujet du 110 km/h sur autoroute, l'une des propositions-phares de la Convention citoyenne pour le climat, aussitôt enterrée par le Président Emmanuel Macron – sûrement échaudé par le 80 km/h –, nul doute qu'il reviendra sur le tapis. Si aucune étude scientifique n'est venue étayer l'argument selon lequel baisser la vitesse limite sur autoroute de 130 à 110 km/h ferait diminuer les émissions de gaz à effet de serre de 20 % en moyenne, une autre conséquence découlera inévitablement d'une telle décision : la désertion de ces voies « plus si rapides », mais payantes... Paradoxe : les autoroutes constituent le réseau routier le plus sûr !

POUR ARRÊTER LES ABAISSEMENTS INUTILES DE LA VITESSE SUR LES ROUTES DE FRANCE, LA LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS PROPOSE DONC LE PROGRAMME SUIVANT :

- **Mettre fin au 80 km/h et revenir à 90 km/h** sur tout le réseau routier secondaire, avec ajustement de la vitesse aux endroits identifiés comme étant les plus dangereux par les élus locaux, notamment les président de département
- **En ville, maintenir la vitesse à 50 km/h** avec, toujours, un abaissement de cette limitation dans les zones sensibles (écoles, hôpitaux)
- **S'engager fermement auprès de la population** à renoncer définitivement à baisser la vitesse limite sur autoroute de 130 à 110 km/h

11 - L'intégralité de cet entretien est à retrouver ici : <https://www.liguedesconducteurs.org/vitesse-infos-et-intox/claude-riboulet-president-de-lallier-repasse-son-reseau-routier-a-90-km-h-quelle-que-soit-la-vitesse-a-laquelle-les-accidents-arrivent-tous-restent-mon-probleme>

FISCALITÉ & TRANSITION ÉCOLOGIQUE

9 ABANDON DES MALUS ET ADOPTION D'UNE POLITIQUE CLAIRE ET COMPRÉHENSIBLE ORIENTANT LES ACHETEURS VERS LES MOTORISATIONS ADAPTÉES À LEURS BESOINS

Avant d'aborder cette neuvième proposition, il nous semble important de rappeler le poids fiscal des consommateurs « automobiles ». En achetant nos voitures, en mettant de l'essence dans le réservoir, en réglant les péages... les Français contribuent à hauteur de 31 % au budget de l'État¹². Ce, sans inclure les recettes de la répression routière.

Cet énorme poids économique, chaque candidat à l'élection présidentielle devrait le garder à l'esprit et surtout, reconnaître à sa juste valeur la contribution des conducteurs à la santé économique de notre pays.

Il n'en est rien : au quotidien, l'automobiliste et le motard ne sont pas seulement pointés du doigt par la Sécurité routière. Ils sont aussi la cible du ministre de la Transition écologique, qui en fait le bouc émissaire systématique pour tous les sujets ayant trait à la dégradation de la qualité de l'air. S'il n'est pas question ici de contester l'impact des transports sur la pollution et les gaspils à effets

de serre, il nous semble impératif de rappeler les énormes progrès de l'automobile ces dernières décennies. À titre d'exemple, entre 1990 et 2020, les émissions de CO₂ des voitures neuves ont diminué de 48 %, l'objectif européen imposant de baisser d'encore 37,5 % d'ici 2030. Entre 2005 et 2030, les émissions de CO₂ auront finalement dégringolé de 63 % en moyenne ! Par ailleurs, la norme Euro 6, en vigueur aujourd'hui, impose une baisse de plus de 95 % de tous les polluants depuis la première mouture de ces normes au début des années 1990.

Cette constatation nous amène directement au scandale du malus CO₂, prétendument écologique. Depuis sa création en 2008, il ne vise en réalité qu'à remplir les caisses de l'État et, pire, s'avère inutile et contre-productif.

Pourquoi inutile ? Parce que compte tenu des très fortes amendes qui les menacent (95 euros par gramme de CO₂ supplémentaire), tous les constructeurs font en sorte de respecter l'objectif

12 - Soit 86,4 milliards d'euros en 2019, dernière donnée disponible et publiée par l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA), pour un total de 281 milliards d'euros de recette nettes fiscales cette même année.

de 95 g de CO₂/km par véhicule vendu, imposé par l'Europe (à comparer à 181 g en 1990). Ils innoveront donc à grands frais avec des technologies permettant de bien moins consommer, donc d'émettre bien moins de CO₂ (les deux sont directement liés). Ces restrictions de production des modèles trop fortement émetteurs de CO₂ font que l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre automobile visé par l'Europe sera tenu, malus CO₂ français ou pas.

Pourquoi contre-productif ? Parce que les technologies pour réduire fortement la consommation, donc les émissions de CO₂, coûtent cher, voire très cher. Un modèle hybride coûte ainsi au minimum 2 000 € de plus qu'un non hybride. Pour un hybride rechargeable c'est minimum 8 000 € de plus qu'un modèle essence « normal ».

Tandis qu'un électrique est facturé environ 12 000 € de plus que son équivalent thermique.

Il est nécessaire ici de resituer le débat : la voiture neuve la plus vendue ces trois dernières années aux acheteurs particuliers

est la Dacia Sandero, dont le prix de vente moyen est de 11 980 € (source Dacia, 2020). Or, l'hybride la moins chère du marché est facturée près de 21 000 €, et l'hybride rechargeable la plus « abordable » commence à près de 34 000 € ! La très grande majorité des ménages n'a donc pas du tout accès à ces motorisations les moins émettrices de CO₂.

Autre incohérence, depuis le « dieselgate » de 2015, tout est fait pour décourager les acheteurs d'opter pour le gazole (annonces d'interdiction dans les villes ou à la vente à court terme, diabolisation des émissions polluantes...), alors qu'un véhicule recourant à ce carburant est aujourd'hui aussi propre qu'un essence, et surtout émet entre 15 et 20 % de CO₂ en moins. Bref, cette attitude schizophrène semble dictée par une politique

dogmatique et non fondée sur une réalité technique.

Les conséquences de ce malus aux montants qui ont grimpé en flèche ces dernières années ? C'est simple, les familles modestes et celles de la classe moyenne finiront par renoncer à un achat neuf (elles le font déjà, d'ailleurs). Elles garderont donc plus longtemps un modèle déjà ancien, plus fortement émetteur de CO₂. Non seulement, c'est l'inverse de l'effet recherché, mais en plus, cela sclérose le marché du neuf, alors que nos constructeurs ont plutôt besoin d'un marché dynamique pour préserver les emplois.

De plus, n'oublions pas que les modèles fabriqués en France sont majoritairement assez haut de gamme, donc plus émetteurs de CO₂ que les moins

coûteux, lesquels sont fabriqués dans des pays où le coût du travail est inférieur. Augmenter le malus dans les proportions que nous connaissons ont donc un impact très négatif sur ces modèles fabriqués dans l'Hexagone, avec une conséquence évidente sur les emplois.



Après le CO₂, le poids

Au bilan concrètement désastreux du malus CO₂, l'État a cru bon d'ajouter, à partir du 1^{er} janvier 2022, un malus indexé au poids du véhicule. Là encore, la cible est mal choisie... Tout d'abord, ce nouveau malus part de la même logique d'écologie punitive et de perspective de recettes fiscales que le malus CO₂. Il repose par ailleurs sur un paradoxe : le surpoids grandissant des véhicules est, entre autres, la conséquence d'une meilleure conception (renforcement de la cellule habitable pour la protection des passagers, zones déformables en cas de choc). Mais aussi, de l'ajout d'équipements que gouvernements successifs et parlementaires ont parfois fini par imposer eux-mêmes, alors qu'ils étaient déjà présents sur la quasi-totalité de la production automobile (airbags, antiblocage

de roues ABS, antidérapage ESP...), pour des raisons évidentes d'amélioration de la sécurité. En contrepartie, ce surpoids engendré par la modernité influe sur la consommation d'énergie, donc les émissions de gaz à effet de serre et les polluants.

Autre paradoxe : le malus sur le poids ne fait que reprendre, sur le fond, la même logique que le malus CO₂. En effet, celui-ci varie déjà selon le poids, puisqu'une voiture plus lourde émet naturellement plus de CO₂... et paie plus cher de malus. Les industriels automobiles estiment ainsi que pour chaque tranche de 100 kg, ce sont 10 g de CO₂ supplémentaires qui sont émis par kilomètre. Le malus existant traite donc déjà ce problème. De même qu'ils sont mobilisés pour optimiser le rendement de leurs motorisations et répondre aux normes d'émissions mentionnées ci-dessus, les constructeurs travaillent aussi d'arrache-pied sur la problématique de l'allègement des véhicules. Et pour cause : les scientifiques estiment qu'une réduction de 10 % de la masse équivaut à 5 % de consommation de carburant en moins¹³.

Moins de consommation, c'est moins d'émissions de CO₂, donc de meilleures chances de répondre au cahier des charges de l'Europe... Ce cercle s'avère évidemment vertueux.

Mais les matériaux auxquels il faut requérir à ce jour pour aboutir à un allègement notable (aluminium, carbone) demeurent plus onéreux que l'acier. Or, le temps industriel pour rendre financièrement accessible une technologie qui profite finalement à tous n'a rien à voir avec le temps politique : par exemple, entre le premier ABS arrivé sur la Mercedes Classe S en 1978 et l'obligation pour tout véhicule d'en être équipé (2003), il s'est écoulé vingt-cinq ans.

Vu les sanctions financières qui les menacent à l'échelle européenne, il ne fait aucun doute que les constructeurs étudient toutes les pistes pour réduire pollution et émissions de gaz à effet de serre. Mais pourquoi, en France tout spécialement, cette pression devrait-elle à nouveau retomber sur les acheteurs de voitures neuves, comme le fait déjà, malheureusement, le malus CO₂ ?

Par ailleurs, si le malus sur le poids ne concerne dans un premier temps que les véhicules pesant plus de 1,8 tonne, comment ne pas imaginer, à l'instar du barème déclenchant le malus CO₂, que ce seuil ne sera pas revu à la baisse chaque année ? Malgré les progrès réalisés par les constructeurs en matière d'émissions de gaz à effet de serre, l'arrivée d'un malus sur le poids en 2022, même « limité » à 1,8 tonne, ajouté au barème durci du malus CO₂, aura la conséquence suivante : 45 % des véhicules du marché français, toutes marques confondues, seront touchés par l'une et/ou l'autre de ces taxes (source : Conseil National des Professions de l'Automobile).

Alors qu'aucune étude sur l'impact de cette taxe sur le poids (qu'il soit d'ordre environnemental, technique ou économique) n'a été diligentée, c'est une nouvelle fois, le portefeuille des conducteurs qui est sollicité. Sur fond de crise économique et sanitaire, d'industrie automobile française fragilisée, de filière de vente affaiblie, ce nouvel impôt déguisé ne sert qu'une seule cause : celle du gouvernement, qui s'achète ainsi une bonne conduite auprès des écologistes. Le bénéficiaire – plus qu'hypothétique – n'ayant pas été évalué, les conséquences néfastes, elles, sont déjà clairement identifiées. Une seule conclusion s'impose donc : jeter ce malus sur le poids aux oubliettes.

Voitures électriques : 90 % d'acheteurs à convaincre

Pour conclure ce chapitre, nous aimerions alerter les candidats à l'élection présidentielle sur les risques de la promotion d'une technologie unique, à savoir le 100 % électrique, sous la pression de l'Europe. Le sujet ne consiste pas ici à contester la vertu de ces véhicules, par exemple en revenant sur la provenance exotique des batteries tant que nos gigafactories maison ne sont pas opérationnelles, ou sur l'origine de l'électricité, ou encore sur le nombre insuffisant de bornes de recharge, mais sur les acheteurs potentiels de ces véhicules, dont les réserves, si l'on en croit les pouvoirs publics, devraient sauter avec les subventions.

Il n'en est rien dans la vraie vie : aussi généreuses

13 - Source : *A. Mayyas, et al., Design for sustainability in automotive industry: a comprehensive review, 2012

soient-elles, les aides nationales et locales ne sont pas forcément suffisantes pour permettre d'acquérir ces véhicules qui coûtent, en moyenne 10 000 € de plus que leur équivalent thermique. Ainsi, sur les plus de 6 millions de voitures d'occasion vendues en 2021, plus de 44 % avaient 10 ans et plus. À cet âge-là, une Clio essence s'échange à 3 000 € environ, affublée d'une respectable vignette Crit'Air 1. À comparer avec une Dacia Spring neuve (de catégorie inférieure), la moins chère des électriques, vendue 17 390 € hors bonus. Lesquels, tous additionnés (bonus CO2, prime à la casse, prime ZFE), peuvent faire descendre le prix de ce modèle à 7 500 € environ. Soit 2,5 fois plus cher que la Clio citée ci-dessus... Autre inquiétude des acheteurs : alors que l'acquisition d'un véhicule diesel, « dans le temps », garantissait une satisfaisante valeur résiduelle, celle d'une électrique est bien plus angoissante. Une récente étude réalisée par *L'Automobile Magazine*¹⁴ évalue la décote moyenne des véhicules par énergie, pour les marques généralistes : comptez 35 % pour un modèle essence sur 3 ans, 44 % pour un diesel et... 55 % pour un électrique. Pour un prix neuf moyen de 20 000 € sur un petit modèle essence (une Clio est ici prise en exemple pour l'étude), votre voiture va perdre 7 000 € de sa valeur pendant cette période (sur la base de 30 000 kilomètres parcourus). Le prix moyen d'une électrique neuve équivalente (chez Renault, la Zoé) est, lui, de 27 000 € (après déduction de l'aide gouvernementale). Pour un prix de revente, trois ans plus tard... de 12 000 €, soit 1 000 € de moins que le modèle essence acheté 7 000 € moins cher. Au total, une perte 8 000 € supérieure à celle du modèle essence.

Pour se rassurer, nombreux sont les clients d'électriques qui choisissent d'ailleurs la location longue durée ou la location avec option d'achat. Un « *contre-sens climatique* », puisque cette solution encourage au renouvellement rapide de ces voitures alors qu'elles fonctionnent encore parfaitement, engendrant un besoin de produire des véhicules neufs à rythme resserré. Il est au passage bon de rappeler ici que, lorsque l'on prend

en compte le cycle complet de vie d'une voiture, en matière d'émissions de polluants, une électrique n'est plus vertueuse qu'un modèle thermique qu'au bout de 50 à 70 000 kilomètres parcourus.

La liste des « *angoisses de l'acheteur* » ne s'arrête pas là. Les constructeurs eux-mêmes sèment la confusion, avec des messages officiels à devenir schizophrènes. Exemple avec Carlos Tavares, patron de Stellantis (Peugeot, Citroën, DS, Opel, Fiat, Jeep...) qui, longtemps opposé à cette « mono-solution », verse désormais dans le pragmatique, avec une bascule dans l'électrique qui s'accompagne toutefois d'un inquiétant avertissement de « *risque social* », provoqué par un choix politique et non industriel (AFP, 19/01/2022). Des propos peu rassurants ! Des groupes tels que Toyota, Hyundai et BMW, dont les ventes sont bien mieux réparties sur la planète (pour rappel, l'Europe pro-électrique ne compte que pour 15 % du marché mondial) s'avèrent moins radicaux et continuent à investir dans toutes les motorisations. Alors que des dizaines de marques font leur révolution électrique à travers le monde (Peugeot, Mercedes, Volvo, Fiat, Ford, DS, Alfa Romeo, Mini, Lexus, Lotus...), nombre de sympathisants de notre association nous signifient leur volonté de conserver le plus longtemps possible leur rassurant véhicule essence ou diesel. Ce que confirme le parc automobile roulant, chaque année plus âgé. Le contraire de l'objectif visé pour purifier l'air que l'on respire.

NOTRE PROPOSITION CONCERNANT LES MALUS ET LA POLITIQUE CLAIRE POUR LES ACHETEURS SE RÉSUME EN QUELQUES LIGNES :

- Supprimer le malus CO2, **injuste, et contreproductif** (une proposition adoubee par une trentaine de députés en 2020 lors des débats sur le PLF 2021, soutenus évidemment par la Ligue de Défense des Conducteurs)
- **Supprimer le malus sur le poids**
- Convenir que le 100 % électrique n'est qu'une des technologies (et non pas la seule) qui s'offrent aux conducteurs pour **diminuer son empreinte carbone**

14 - Consultable ici : <https://www.automobile-magazine.fr/voitures-electriques/article/31716-rouler-en-electrique-attention-a-la-decote>

- **Arrêter de diaboliser les motorisations diesel** qui, si elles ne sont pas pertinentes en ville, se justifient pleinement pour les gros rouleurs, les gros véhicules, ou ceux pratiquant majoritairement l'autoroute

- Pérenniser à long terme les avantages du GPL, carburant moins émetteur de polluants et de CO2 (- 10 % environ), **permettant aux plus modestes de rouler** au coût kilométrique du diesel, pour un prix d'achat égal ou à peine supérieur à celui d'un modèle essence

- Créer un environnement européen favorable à l'E85 qui, lui aussi, permet de diminuer les émissions de CO2 (environ -40 %, grâce au CO2 stocké par la plante quand elle pousse), est **fabriqué en France par nos agriculteurs**, majoritairement à partir de betteraves sucrières, excédentaires en production. Or la France est un des rares, avec quelques pays scandinaves, à **favoriser fiscalement ce carburant**, tandis que l'Europe ne reconnaît pas encore l'important avantage d'émissions de CO2 de ce carburant

10 MORATOIRE SUR LA MISE EN PLACE DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS

La Ligue de Défense des Conducteurs connaît bien le sujet des Zones à faibles émissions (ZFE). Cela fait des années que notre association sensibilise ses plus de 1 million de sympathisants aux conséquences de la mise en place de restrictions de circulation dans les grandes métropoles : assignation à résidence, aggravation de la fracture sociale, dégradation de la liberté de se déplacer... Cette quête de l'amélioration de la qualité de l'air, certes louable mais par d'autres biais, se transforme ici en machine à écarter des grandes villes les Français les plus démunis, à qui l'on reproche indirectement de circuler à bord de véhicules indésirables, car ne répondant pas aux normes antipollution les plus récentes. Une partie de la population risque ainsi d'avoir le sentiment, un peu comme un « délit de sale gueule », de se voir reprocher un « délit de pauvreté » : trop pauvre pour avoir la bonne voiture pour avoir le droit de circuler. La vignette Crit'Air apposée sur le pare-brise de leur véhicule symbolisera ce sceau qui leur octroiera – ou pas, selon qu'elle affichera le chiffre 1, 2, 3, 4, 5 ou les initiales NC pour non-classé – le droit d'accéder

à ces métropoles.

Des dispositifs d'aides financières existent, mais paradoxalement, peu d'automobilistes y ont droit. La prime à la conversion notamment, est soumise à des conditions de revenus drastiques qui la rendent peu efficace. Ainsi une personne payée au Smic ne peut-elle pas atteindre le maximum d'aides possibles, car elle gagne « trop » ! Les aides nationales, lorsque leurs montants deviennent à peu près intéressants, sont réservées à des budgets si serrés qu'ils sont sans doute déjà largement incapables d'assumer l'intégralité des coûts d'une voiture...

Si nous sommes tous concernés par l'écologie et l'amélioration de la qualité de l'air, il ne faut pas que la précipitation remplace le temps de la transition. Ce calendrier d'instauration des ZFE mené à marche forcée (dix ZFE à fin 2021, quarante-cinq en 2025) crée un climat d'injustice, les difficultés des citoyens étant insuffisamment prises en compte. Ce, alors que le bénéfice écologique de cette mesure reste à prouver, qu'aucune étude d'impact n'a été diligentée en amont et que notre pays traverse

une crise sanitaire et économique historique. Ce constat effaré d'une entreprise d'envergure nationale, découpée et triturée à l'échelle locale, compliquée, créatrice d'inégalités de traitement, nous l'avons réalisé dans le cadre de la rédaction d'une étude publiée à l'été 2021, intitulée « ZFE, la grande cacophonie », consultable sur notre site www.liguedesconducteurs.org¹⁵.

En parallèle de la rédaction de cette étude, expédiée au gouvernement, aux députés, aux sénateurs, aux présidents de communautés de communes et aux médias, mais aussi



au président de la République, la Ligue de Défense des Conducteurs a lancé auprès de ses sympathisants une campagne de sensibilisation sur les Zones à faibles émissions, débouchant sur une pétition intitulée « Pour un moratoire sur les ZFE, zones de restriction massive de circulation ». Malheureusement, ce délai d'instauration que nous avons alors réclamé n'a pas été écouté, malgré les plus de 77 000 signatures obtenues.

En revanche, l'urgence de se pencher sur une réponse concrète à notre requête se fera très vite sentir après l'élection présidentielle. En effet, dès 2023, les contraventions pour non-respect de la vignette Crit'Air dans les ZFE commenceront à être dressées avec, en particulier, la mise en place de la vidéoverbalisation. C'est à ce moment-là, lorsqu'un PV viendra sanctionner leur infraction (amende forfaitaire de 68€ pour les véhicules légers, 135€ pour les poids lourds), que les Français qui n'auront

pu acquérir un véhicule « toléré » comprendront, concrètement, les conséquences de l'instauration des ZFE. Ce sont eux, dont le budget est le plus serré, qui subiront une double peine : être exclu et se voir condamné à régler une contravention pour avoir, malgré tout, circulé dans une de ces zones... L'injustice de cette mesure apparaîtra telle qu'elle risque très fortement d'engendrer un vaste mouvement social à l'intensité comparable à celle des Gilets jaunes. De nombreux experts s'accordent sur cette éventualité, tandis que Carlos Tavares lui-même, directeur général de Stellantis, tirait la sonnette d'alarme dans une interview au Financial Times, au printemps 2021 : « Si nous faisons une mobilité future seulement abordable pour les gens riches, nous aurons une flotte de vieilles voitures continuant à émettre [...]. Si on ne conserve pas le côté abordable, on impactera la liberté de mobilité. Ce sera un gros problème pour les démocraties modernes. » Pour la Ligue de Défense des Conducteurs, cette inquiétude est tout aussi vive.

NOTRE CONNAISSANCE ET NOTRE ANALYSE EXPERTE DU PRINCIPE DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS NOUS AUTORISE DONC À FAIRE LES PROPOSITIONS SUIVANTES :

- **Continuer d'accompagner les conducteurs** dans la transition écologique avec des subventions mieux adaptées à chaque profil
- **Adopter un moratoire** pour l'instauration des Zones à faibles émissions

15 - Ou ici : <https://www.liguedesconducteurs.org/actu-6/zfe-la-grande-cacophonie>

Méthodologie du Tour de France de la Ligue de Défense des Conducteurs

Le but de notre tour de France était de produire une série de portraits et d'entretiens 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 d'automobilistes ou de motards). Notre projet, pensé, conçu et élaboré entièrement par l'équipe de la Ligue de Défense des Conducteurs, a été construit en trois étapes :

- 1/ Rédaction d'un questionnaire abordant l'ensemble des thématiques liées à l'usage d'un véhicule motorisé, qu'il s'agisse d'une voiture, d'un utilitaire ou d'une moto ;
- 2/ Lancement d'un appel à témoins via plusieurs canaux et sélection des intervenants ;
- 3/ Mise en place de la logistique liée au déplacement à travers le pays et optimisation de l'itinéraire du Tour de France.

C'est un binôme « maison », composé d'Arsène Vassy, rédacteur de la Ligue de Défense des Conducteurs et de Bernard Rouffignac photographe, qui a réalisé la plupart des entretiens, durant la semaine du 29 novembre au 4 décembre 2021. La plupart de nos grands témoins, que nous remercions à nouveau pour leur engagement et leur participation, les ont accueillis chez eux, ou à proximité de leur domicile. Avec les autres, nous avons échangé en visio.

1/Rédaction de notre questionnaire

Notre document de travail (voir page 75) se devait de traiter l'ensemble des thèmes liés à l'usage régulier d'un véhicule, de la fiscalité à la politique de sécurité routière, en passant par les mesures environnementales, l'état des routes, le permis de conduire, la formation, etc. Lors de nos rendez-vous, nous nous sommes bien sûr intéressés aux

particularités et situations de chacun. L'idée étant de pouvoir obtenir des témoignages authentiques, au plus proche du terrain, sur la vie d'un(e) automobiliste ou d'un(e) motard(e) en France.



2/Appel à témoins

Pour constituer notre panel, nous avons lancé un grand appel à témoins accompagné d'un questionnaire, afin d'en apprendre davantage sur les motivations nos futurs « volontaires », leur usage de la voiture ou encore leur situation familiale et professionnelle. Cette démarche a été entreprise à la fois par mail et courrier auprès de nos membres, ainsi que sur nos pages de réseaux sociaux. Nous souhaitons d'ailleurs saluer l'engagement de ces hommes et ces femmes qui, lorsque nous leur avons expliqué que ce recueil de témoignages serait non seulement rendu public, mais aussi présenté aux candidats à la présidence de la République, ont accepté de devenir les porte-parole des conducteurs, à travers notre association. Au total, nous avons reçu environ un millier de retours positifs. Pour effectuer une sélection des profils – malheureusement, impossible de rencontrer tout le monde –, nous avons pris en compte les critères suivants : âge, genre, lieu de résidence, profession, kilométrage annuel, type de véhicule.



L'objectif était d'obtenir le panel le plus représentatif de la population française et ses 48 millions de conducteurs. Il fallait donc qu'il y ait des hommes et des femmes, jeunes et moins jeunes, retraités et actifs, vivant seul ou en famille, habitant en ville ou à la campagne et ce, dans divers départements.

Une fois sélectionnés, nous avons pris rendez-vous, avec nos grands témoins durant la semaine du 29 novembre au 3 décembre.

3/Programme logistique

Nous avons établi l'itinéraire le plus cohérent possible pour cette semaine de « marathon automobile ». C'est grâce à l'aimable complicité du service presse de Honda, qui a gracieusement prêté une Civic à notre association et que nous remercions chaleureusement ici, que nous avons parcouru sans encombre les 4 000 kilomètres séparant nos intervenants.

Nos entretiens se sont tous conclus par une séance photo, car nous désirions placer chacun de nos témoins dans leur contexte personnel, illustrant notre étude sur le terrain.

Une fois de retour dans les locaux de l'association,

Arsène Vassy s'est attelé à la retranscription des échanges. Soit des heures de relecture des notes, d'écoute des enregistrements audio, pour aboutir à une synthèse, sous forme de textes à citations ou d'interviews selon les cas. Si nous avons respecté le déroulé de notre questionnaire pour tous nos témoins, nous avons aussi mis en exergue leurs particularités, liées à leurs impératifs personnels ou professionnels, leur lieu de résidence ou, tout simplement, les sujets pour lesquels ils avaient le plus à dire.

Le résultat, c'est ce recueil de témoignages, riche de quinze portraits et entretiens de Français dont la lourde mission consiste à en représenter des millions d'autres. Nous espérons que leurs propos, spontanés et sincères, sauront vous éclairer sur leurs impératifs, leurs frustrations, leurs incompréhensions... mais surtout sur leur volonté de se faire entendre et de participer, à leur niveau, à la vaste mobilisation de la Ligue de Défense des Conducteurs pour remettre les automobilistes et les motards au centre de la vie citoyenne, au cœur des préoccupations du futur président de la République.

Questionnaire présenté à nos grands témoins

Immersion dans la vraie vie des conducteurs

On se demande toujours si les 150 Français réunis par Emmanuel Macron en 2020 dans le cadre de la désormais célèbre Convention citoyenne pour le climat ont déjà mis les pieds dans une voiture. À quelques mois de l'élection présidentielle, la Ligue de Défense des Conducteurs part à la rencontre, elle, de quelques hommes et femmes pour qui la voiture est indispensable. Nous les interrogeons sur leur quotidien au volant ou au guidon, leur relation avec leur véhicule, leur point de vue sur la politique automobile (fiscalité, répression...) et nous les écoutons. Souhaitons que notre CCC à nous – pour « *Convention citoyenne des conducteurs* » – soit entendue...

Fin du moteur thermique, vidéo verbalisation pour non-respect des vignettes Crit'Air, restrictions de circulation, extension du réseau de radars automatiques, yoyo des limitations de vitesse, malus auto qui grimpe en flèche, malus indexé au poids des véhicules entériné pour 2022... Chaque jour quasiment les conducteurs français sont la cible de mesures prises par le gouvernement ou par les collectivités locales qui ont de véritables conséquences sur leurs choix de vie. Dois-je racheter une voiture et si oui, laquelle ?

QUESTIONNAIRE

VOUS:

Prénom :

Âge :

Ville :

Profession :

Date d'obtention de votre permis de conduire :

Nombre de points sur votre permis :

Le cas échéant, dans quelles circonstances avez-vous perdu des points ?

VOTRE (VOS) VOITURE(S):

Véhicule 1 :

Véhicule 2 :

Achat

Critère de choix (de 1 : le plus important à 6 : le moins important)

Design Prix accessible Fiabilité

Nationalité Motorisation Plaisir

Performance environnementale

Assurance (sélectionner la réponse correcte)

Tiers Tous risques

Tarif annuel

Prochain achat (sélectionner la réponse correcte)

Quand aura-t-il lieu ?

Dans les 6 mois à venir Dans plus d'un an

Dans plus de deux ans Je ne sais pas*

*Si vous ne savez pas, pourquoi ?

Neuf ou occasion ? (sélectionner la réponse correcte)

Neuf Occasion

Motorisation de votre prochaine voiture

(sélectionner la réponse correcte)

Essence Diesel Hybride

Hybride rechargeable Electrique

GPL GNV Je ne sais pas

VOS DÉPLACEMENTS:

Principales raisons de déplacement

(de 1 : la plus fréquente à 5 : la moins fréquente)

Trajet domicile-travail Trajet domicile-école

Courses Visites de la famille

Voyages plaisir/famille

Fréquence d'utilisation (sélectionner la réponse correcte)

Tous les jours / Plusieurs fois par semaine /

Plusieurs fois par mois / Très occasionnellement

Combien de kilomètres parcourez-vous chaque année ?

Moins de 10000 / Entre 10000 et 15000 /

Entre 15000 et 20000 / Plus de 20000

Quelle part de votre budget représente votre véhicule ?

Pourriez-vous vous passer de vos véhicules ?

Oui Non

Avez-vous récemment modifié vos habitudes de déplacements ?

Oui Non

Si oui, développez – Si non, pourquoi ?

VOTRE AVIS SUR LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Contrôle de la vitesse :

-À votre sens, y a-t-il pas assez ou trop de radars sur nos routes ?

-Que pensez-vous des voitures-radars privatisées, conduites par des chauffeurs privés uniquement chargés de contrôler la vitesse ?

-Que pensez-vous de la possibilité bientôt offerte aux collectivités locales de placer des radars sur les routes, alors que jusqu'à présent, seul l'État était habilité à le faire ?

-La répression à outrance vous rend-elle moins serein au volant ?

-Avez-vous milité pour ou contre le 80 km/h ?

Quel est votre avis sur le sujet ? A-t-il évolué avec le temps ?

-Êtes-vous favorable au 30 km/h généralisé en ville ? Pourquoi oui ou non ?

-Que pensez-vous de la tendance à vouloir abaisser les limitations de vitesse ?

-Combien de fois avez-vous été contrôlé pour l'alcool ou les stupéfiants dans votre vie ?

-Que penseriez-vous de la création d'une police de la route ?

-Quelles initiatives pour l'amélioration de la sécurité routière souhaiteriez-vous voir mettre en place ?

-Souhaiteriez-vous qu'un excès de vitesse inférieur à 10km/h n'entraîne plus un retrait de points ?

A l'inverse un grand excès de vitesse (+50 km/h) pourrait mener à une suspension beaucoup plus longue voire définitive du permis de conduire comme c'est le cas en Suisse ?

-Que pensez-vous du délai de récupération des points ?

-Que pensez-vous de l'état des routes en France ?

-Selon vous, quels facteurs ou comportements sur la route sont les plus dangereux ? Ceux que vous observez le plus régulièrement et contre lesquels il faudrait se focaliser

VOTRE AVIS SUR LES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS (ZFE)

Familiarité avec le sujet :

-Connaissez-vous le principe des ZFE ?

-Habitez-vous dans une ZFE ou future ZFE ?

-Votre voiture pourra-t-elle continuer à circuler dans la ZFE dans laquelle vous évoluerez le plus fréquemment ?

-Si non, allez-vous changer de voiture ?

-Comprenez-vous cette politique ?

-Y voyez-vous un risque d'exclusion ?

-Savez-vous que vous serez verbalisé si vous circulez dans une ZFE à bord d'un véhicule non autorisé ?

-Quel est votre sentiment sur l'ensemble de cette problématique ?

VOTRE AVIS SUR LA FISCALITÉ

Bonus-malus CO₂ :

-Avez-vous choisi vos véhicules actuels ou récents en fonction du bonus/malus ?

-Que pensez-vous de cette mesure ?

Bonus sur le poids :

-Savez-vous qu'à compter de 2022, les véhicules lourds feront l'objet d'un nouveau malus ?

-Pensez-vous que le recours à un malus sur le poids soit légitime, dans la mesure où il n'est pas assujéti à un kilométrage minimum ?

-Plus généralement, savez-vous que la fiscalité automobile en général finance près d'un tiers des dépenses de l'État ? Quelles réflexions cette information vous inspire-t-elle ?

VOTRE AVIS SUR CERTAINES DECISIONS POLITIQUES

-Est-ce que la « Politique voiture » d'un(e) candidat(e) à une élection quelconque est un critère auquel vous prêtez attention ?

-Que vous inspire le fait que certains élus (maires, président d'EPCI, etc.) ne respectent pas la loi en matière d'implantation de ralentisseurs illégaux ?

Ligue de Défense des Conducteurs

Février 2022

Réalisation : Alexandra Legendre, Nathalie Troussard et Arsène Vassy (textes),
Bernard Rouffignac (photos) et Renaud Merland (direction artistique)



LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS

STOP À LA RÉPRESSION ABSURDE, OUI À LA CONDUITE RESPONSABLE

Pour rester en contact:

Site internet: www.liguedesconducteurs.org

Page facebook: www.facebook.com/LigueDeDefenseDesConducteurs

E-mail: contact@liguedesconducteurs.org

Tél: 01.43.95.40.20

Adresse: 23 avenue Jean Moulin 75014 PARIS



www.activroute.org

RACONTEZ-NOUS VOTRE EXPÉRIENCE

Vous souhaitez nous faire part d'une situation que vous jugez injuste ou simplement partager une expérience et ainsi aider d'autres conducteurs, n'hésitez pas à nous faire parvenir votre témoignage sur notre site internet: www.liguedesconducteurs.org.
Vous avez d'autres choses à dire ?
Vous pouvez nous écrire ou nous envoyer un e-mail.

CHARTRE DU CONDUCTEUR RESPONSABLE

Art. 1: J'adapte ma conduite à la densité du trafic, à l'état de la route, aux conditions météorologiques et à ma forme du moment.

Art. 2: Je ne suis pas seul sur la route. Je garde mes distances et vérifie très régulièrement dans mes rétroviseurs que je ne gêne personne ; je me décale largement pour laisser passer ou doubler les deux-roues.

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

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