LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS

STOP À LA RÉPRESSION ABSURDE, OUI À LA CONDUITE RESPONSABLE

RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITÉ

2024

Créée en 2006
1 million de sympathisants
Répartis sur toute la France

LIGUE
DE DÉFENSE DES
CONDUCTEURS

STOP À LA RÉPRESSION ABSURDE,
OUI À LA CONDUITE RESPONSABLE

NOTRE MISSION

Réunir le plus grand nombre
de conducteurs raisonnables

Faire entendre leur voix

En finir avec la répression routière absurde

Passer à une politique efficace de sécurité routière

Dénoncer la stigmatisation dont
les conducteurs font l'objet

S'opposer aux mesures qui menacent
notre liberté de conduire

NOS MOYENS

La force de notre base de militants

L'impact de nos campagnes de mobilisation
et de nos pétitions

Notre capacité à décrypter l'information
et à la produire

La motivation sans faille de notre équipe

L'écoute des élus et des médias

Vos dons et votre soutien indéfectible

SOMMAIRE

Le mot du Président p. 4
Un an de mobilisation : les grandes étapes de 2024 p. 5
Nos combats p. 6
L'année 2024 en chiffres p. 8

I – Ce que nous avons accompli en 2024 p. 9

A– Colloque sur la politique de sécurité routière à l'Assemblée nationale : le bilan sans concession de la LDC p. 10

1. Pourquoi ce colloque ? p. 10
2. Trois tables rondes, neuf experts p. 10
3. Tous mobilisés pour proposer une autre politique p. 12
4. Retrouvez les Actes de notre colloque p. 12

B– Lutte contre la prolifération des radars p. 14

1. Rappel : l'État se gave grâce aux radars au détriment de la sécurité routière p. 14
2. Nos premières actions contre les radars urbains p. 15
3. Notre recours contre le 50 km/h sur le périphérique de Paris et la répression automatisée qui va avec p. 16
4. Notre autocollant « *Non je ne suis pas une voiture-radar !* » fait son retour p. 17

C– Ensemble contre le harcèlement des conducteurs p. 18

1. Renouvellement du permis senior et visite médicale obligatoire : la pétition de l'année pour la LDC p. 18
2. Publication de notre étude « Tous fliqués » p. 19
3. Focus sur les problématiques de stationnement p. 20
   a. Forfait post-stationnement : « non » au retour d'une consignation avant la contestation au Sénat p. 20
   b. Nos recours contre la chasse aux SUV p. 21
4. Zones à faibles émissions : le sujet qui monte p. 22
5. Péages en flux libre : la LDC demande des comptes p. 23
6. Alerte au désastre du tout électrique p. 24
7. 80 km/h : notre observatoire du retour à 90 km/h toujours au top p. 25
8. **Trophées Trop c'est Trop 2024 :** nous avons élu les pires mesures et déclarations anti-voiture de l'année p. 27

D– Infrastructures : l'amélioration des routes passe aussi par la LDC p. 30

1. Activ'Route : notre plate-forme de signalement de zones dangereuses de plus en plus plébiscitée p. 30
   a. Un véritable engouement pour cet engagement citoyen p. 30
   b. Un bilan 2024 riche d'enseignements p. 31
   c. Des actions concrètes que les collectivités saluent p. 31
   d. Suite de notre partenariat avec Maintenance des Routes de France p. 32
2. Notre rendez-vous au Sénat avec le Président dela commission de l'aménagement du territoire pour parler état des routes p. 32
3. Ralentisseurs illégaux : grosse victoire en 2024 p. 33

II – Nos engagements pour 2025 p. 34

III – Nos moyens d'action p. 36

A– Un budget issu des donateurs et dédié au combat p. 37

B– Les moyens humains de l'association p. 37

C– La communication, notre meilleur outil pour « *faire savoir* » p. 38

1- La communication directe auprès de nos sympathisants p. 39
   a. Newsletters et mailings p. 39
   b. Articles sur le site de la LDC p. 39
   c. Omniprésence sur les réseaux sociaux p. 39
   d. La LDC au Mondial de l'Auto p. 39
   e. La LDC à la convention des auto-écoles p. 40
   f. La LDC, un juré parmi ses pairs p. 40

2- La sensibilisation des élus aux préoccupations des conducteurs p. 42

3- Les médias ayant relayé nos actions en 2024 p. 43

Annexes p. 44

Liste des articles publiés par la LDC en 2024 p. 44
Les sympathisants, piliers de l'association p. 45

Pour retrouver sur internet tous les articles et références identifiés en bleu et en italique dans les textes de ce rapport annuel, scannez ce QR code

LE MOT DU PRÉSIDENT

« *Qui ne dit mot, consent* », affirme l'adage.
Un reproche qu'on ne pourra pas faire à la Ligue de Défense des Conducteurs, cette année peut-être encore plus que les autres. Vous qui accompagnez fidèlement nos actions, signez nos pétitions, nous soutenez financièrement, vous le savez mieux que quiconque : en 2024, notre association s'est démenée pour défendre vos droits d'automobilistes et/ou de motards.

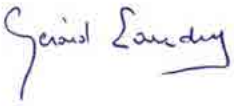
La lutte semble pourtant inégale. D'un côté, l'État et sa détermination à empoisonner notre vie de conducteurs : politique de sécurité routière s'appuyant quasi exclusivement sur une impitoyable répression de la vitesse, avec des radars des villes qui s'ajoutent désormais aux radars des champs, restrictions de circulation toujours plus sévères, renchérissement annuel des malus en tout genre, 100 % électrique qui s'impose pour 2035, infrastructures routières qu'on laisse se dégrader…

De l'autre côté, il y a nous, votre association, certes forte de 1 million de sympathisants. Mais il faut une détermination de chaque instant pour dénoncer ces abus et dérives menaçant notre droit à utiliser nos voitures et nos deux-roues sans avoir l'impression d'être des citoyens de seconde zone. Ne rien lâcher pour montrer que justement non, nous ne consentons pas.

Nous n'avons donc pas d'autre choix que de faire entendre notre protestation !
Or, du bruit, nous en avons fait tout au long des douze mois 2024. Sans conteste, le temps fort de l'année a été notre colloque organisé à l'Assemblée nationale. Le 20 mars, nous y avons réuni une dizaine d'experts et plus de 170 invités, parlementaires, médias, professionnels de la filière automobile et bien sûr sympathisants, invités à débattre autour d'une question choc : « *3 500 morts par an sur les routes depuis dix ans : et maintenant, on fait quoi ?* »
L'occasion pour nous de confronter l'État à la politique de sécurité routière ultra répressive qu'elle mène depuis des années et qui, manifestement, ne permet plus de faire baisser la mortalité routière. Un constat sans concession, mais aussi des pistes d'amélioration : car la Ligue de Défense des Conducteurs ne se contente pas de dénoncer, elle propose aussi. C'est l'une de ses forces, de nos forces.

Notre mission de porte-voix de vos préoccupations d'automobilistes et de motards, nous l'avons endossée à d'autres multiples reprises. Voici quelques exemples parmi tant d'autres : alors que nous restons mobilisés pour lutter contre la prolifération des radars, nous avons engagé un recours contre le 50 km/h sur le périphérique parisien – toujours en cours –, qui s'accompagnera forcément d'un renforcement de la répression automatisée.
Nous avons fait parvenir au ministre des Transports les centaines de milliers de pétitions que vous avez signées pour vous opposer massivement à la visite médicale obligatoire dans le cadre du renouvellement du permis de conduire. Nous avons publié une étude s'indignant contre les dérives de la technologie automobile qui permet de vous fliquer chaque jour davantage, demandé la suspension de l'implacable calendrier des Zones à faibles émissions, lancé une alerte au désastre du tout électrique (mais laissez-nous donc choisir le véhicule qui nous convient le mieux !)…
Il ne se passe quasiment par un jour sans qu'une nouvelle mesure anti-voiture ne soit annoncée et donc, pas un jour sans que nous ne nous en saisissions. Sans nous lasser, puisque nous parvenons à obtenir gain de cause, comme vous pourrez le découvrir en parcourant ce rapport annuel. Je retiens notamment l'immense succès rencontré par notre appli de signalement de zones dangereuses Activ'Route.

Quelle fierté pour notre association que de voir notre rôle de « *gardienne de votre mobilité individuelle* » confirmé chaque jour.
Si l'année 2024 a été si dense, c'est aussi grâce à votre infatigable soutien. Vous qui nous galvanisez, soyez assurés que la Ligue de Défense des Conducteurs va donc continuer à faire du bruit.



Gérard Landry,
président de la Ligue de Défense des Conducteurs

Un an de mobilisation à la Ligue de Défense des Conducteurs

2024 LES GRANDES ÉTAPES

01/24
Audition au Sénat
Pour dire STOP au retour de la consignation avant de contester un forfait post-stationnement

02/24
Action en justice
Recours contre la votation anti-SUV organisée par la Mairie de Paris

03/24
Colloque de la LDC à l'Assemblée nationale
"3 500 morts par an sur les routes depuis dix ans : et maintenant, on fait quoi ?"

04/24
Ralentisseurs illégaux
La décision de justice qui va faire la différence : plus question d'installer des ralentisseurs n'importe où !

08/24
Activ'Route
Record absolu : 5 000 signalements de zones dangereuses sur notre appli Activ'Route !

09/24
Nouveau duel avec Paris
La LDC, rejointe par deux associations et une organisation patronale, dit "Non au périphérique à 50 km/h !"

10/24
Mondial de l'Auto
Radars, politique automobile, voitures électriques... : au salon de l'auto, la LDC vous donne la parole

11/24
L'étude coup de poing
Dans sa nouvelle enquête, la LDC dénonce le flicage permanent dont les conducteurs font l'objet

12/24
Deuxièmes Trophées "TROP c'est trop !"
Pour la deuxième année, la LDC réunit 11 000 votants pour élire les pires mesures anti-voiture de l'année !

L'année 2024 de la Ligue de Défense des Conducteurs en quelques chiffres

1 000 000
SYMPATHISANTS
qui relaient chaque jour notre information

44 600
DONS

EXPERTE ET ENTENDUE

Accueillie par l'Assemblée nationale
pour organiser un colloque – Entendue au Sénat –
Écoutée dans les médias – Consultée pour ses avis

11 000
signalements de zones dangereuses
sur notre appli Activ'Route

1 ÉTUDE
SUR LES VOITURES CONNECTÉES

1 OBSERVATOIRE
NATIONAL DU 90 KM/H FACE AU 80 KM/H

2es TROPHÉES TROP C'EST TROP

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

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

36 articles et 14 vidéos publiés
62 000 followers Facebook
700 abonnés LinkedIn
330 followers Instagram
+ 1 chaîne Youtube NOUVEAU

Une forte présence sur les réseaux sociaux

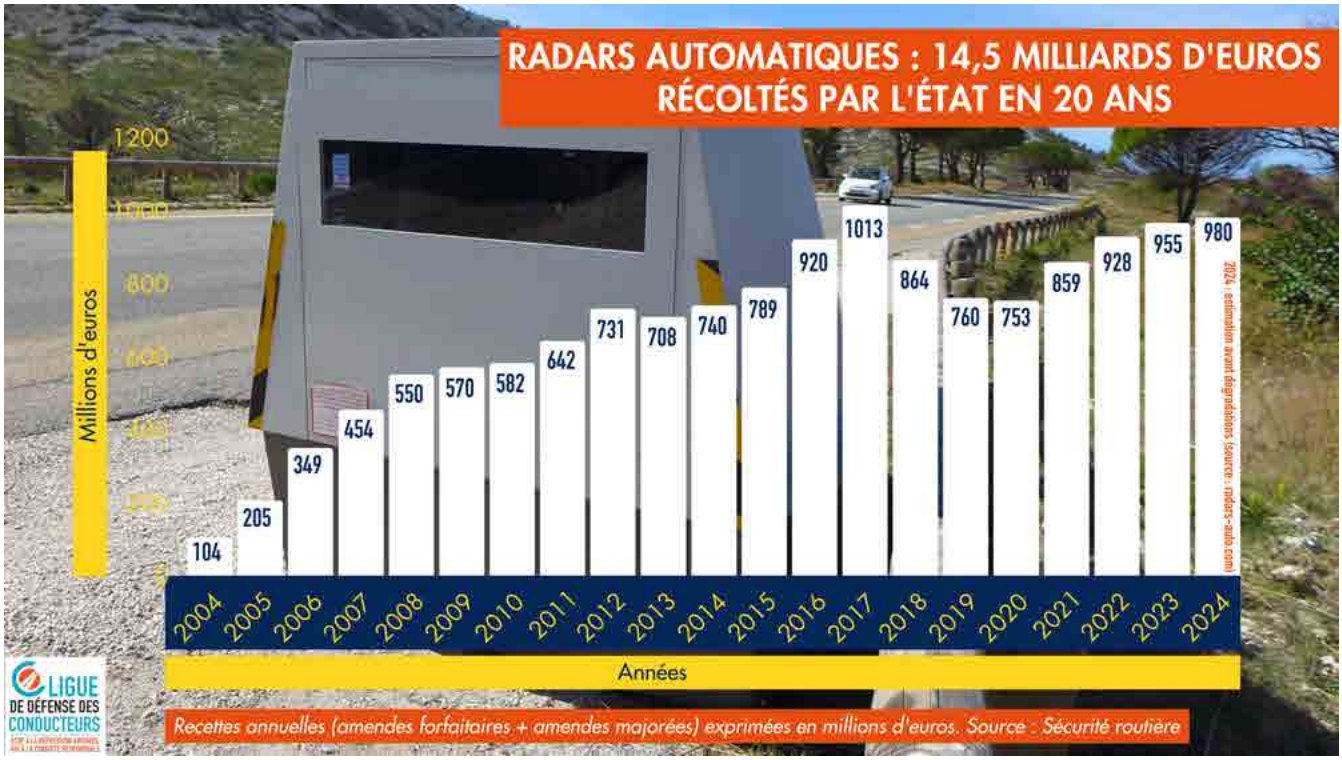
4 collaborateurs permanents
au siège de l'association

NOS COMBATS

Alors que la Ligue de Défense des Conducteurs n'est pas loin de compter vingt ans d'engagement aux côtés de ses sympathisants, force est de constater que, malheureusement, les combats à mener se sont multipliés.

Notre premier cheval de bataille a été – et demeure – la lutte contre la répression routière automatisée, qui s'est industrialisée dans la foulée de l'installation du premier radar fin 2003.
Le discours officiel se focalisant sur la vitesse en tant que facteur principal des accidents, rien de plus simple alors que de justifier le déploiement de milliers d'appareils à travers la France.
Les années passant, ce dispositif s'est rapidement avéré générateur de juteuses recettes (on frôle désormais les 15 milliards d'euros en vingt ans !)…
Et alors que depuis une dizaine d'années, la mortalité routière stagne (3 500 personnes décèdent en moyenne tous les ans sur les routes de France métropolitaine et d'Outre-mer), le recours à des radars toujours plus sophistiqués reste malgré tout une priorité pour l'État.

Cette situation, que nous avons dénoncée très concrètement l'an passé dans le cadre de notre colloque à l'Assemblée nationale (*voir p. 10*), nous amène à rappeler sans cesse que le progrès des véhicules, de la prise en charge des accidentés ou des infrastructures routières ont une large part dans l'amélioration de la sécurité routière.
Rien à faire, une nouvelle loi autorise désormais les communes, métropoles et départements à installer et gérer des radars automatiques… qui s'ajouteront aux 4 160 radars « nationaux » de plus en plus perfectionnés quadrillant déjà la France (plus 1 000 cabines-leurres). Parmi eux, les très redoutables voitures-radars privatisées, non signalées et donc indétectables, déployées depuis 2018 et auxquelles nous avons consacré une *étude très complète* en 2023… Le rapport simpliste entre accidentologie et vitesse continue de sévir.



Les décrochements de recettes entre 2018 et 2020 résultent des dégradations opérées sur les radars durant le mouvement des Gilets, puis du confinement « Covid-19 ». À noter que depuis 2020, le montant des amendes forfaitaires majorées n'est plus systématiquement précisé. Il faut alors se contenter d'estimations. La projection sur 2024 ne tient pas compte des radars endommagés pendant les manifestations d'agriculteurs ou les soucis rencontrés par les radars chantier. Le pactole sera donc sûrement moins élevé.

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

À ce combat historique contre la répression automatisée et brutale, la mise en accusation généralisée des conducteurs et la recherche systématique de recettes fiscales par la multiplication des radars, nous avons donc ajouté de nombreuses nouvelles thématiques. Elles partagent toutefois un point commun avec notre « *raison d'être* » initiale. Qu'elles concernent la lutte contre les mesures de restriction de circulation, contre la mise en place de barrières privant les seniors de leur droit de conduire, contre la fiscalité délirante liée à l'usage automobile, ou encore contre la dégradation des routes, elles s'inscrivent toutes dans la même logique : contester des décisions politiques, souvent dogmatiques, qui font des conducteurs une cible facile et systématique.

Isolément, chaque citoyen ne peut que subir ces dérives intolérables. En revanche, en réunissant le plus grand nombre d'automobilistes raisonnables et en faisant entendre leur voix pour en finir avec cette répression absurde et passer à une politique efficace de sécurité routière, notre impact est réel.

Au quotidien, l'association agit :

• en produisant et en décryptant de l'information. Laquelle se révèle de moins en moins transparente et se transforme inexorablement en opérations de communication à la gloire des ministères chargés des sujets liés à la mobilité individuelle en général (Transports, Intérieur, Aménagement du territoire, Décentralisation, Transition écologique, Économie…).

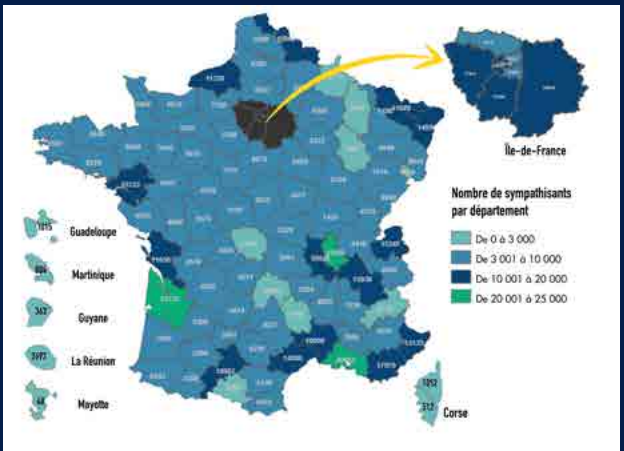
• en informant le plus grand nombre. Grâce à nos courriers, nos mails, nos articles sur notre site, nos posts sur les réseaux sociaux, nos communiqués de presse, nos prises de parole dans les médias, de plus en plus de conducteurs sont tenus au courant de nos prises de position.

• en organisant des campagnes de mobilisation auprès des élus et du gouvernement pour faire évoluer les politiques et les moyens mis en œuvre pour garantir notre sécurité sur les routes et notre liberté de conduire.

Aujourd'hui, 80 % des Français ont besoin de leur véhicule au quotidien. C'est une réalité incontestable. C'est aussi une liberté formidable. Ensemble, battons-nous pour préserver notre droit de circuler librement. Si vous n'êtes pas encore membre, rejoignez la Ligue de Défense des Conducteurs !

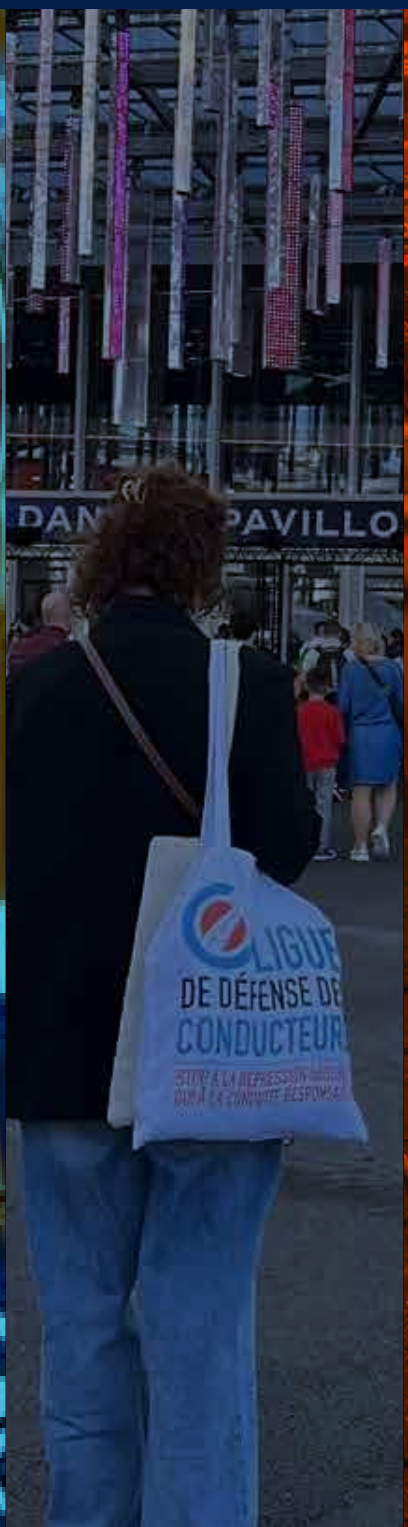
Des sympathisants répartis sur toute la France

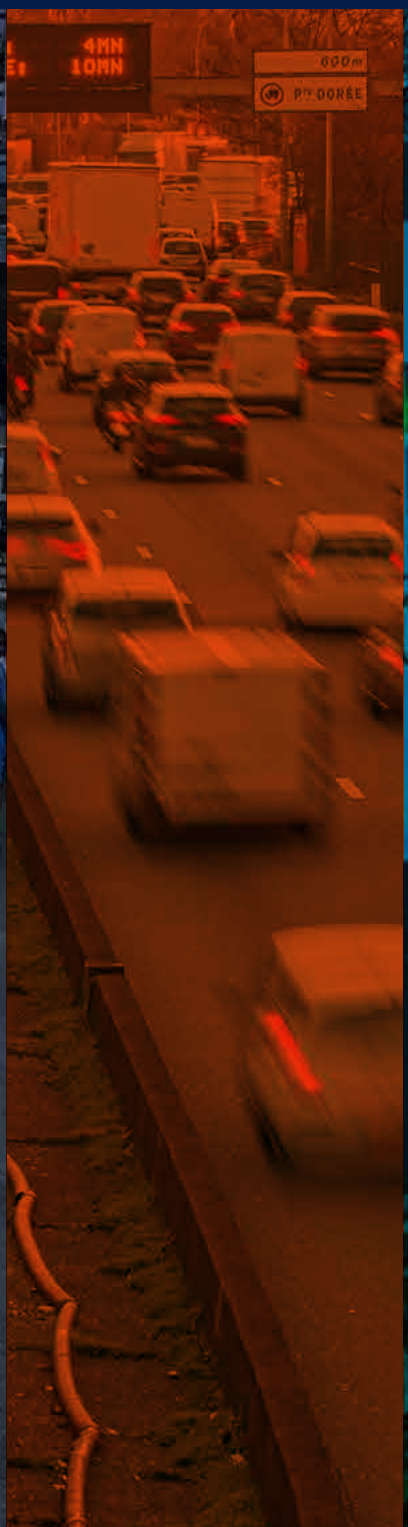
Le maillage de l'association à travers le pays est particulièrement dense et équilibré, avec des pics à plus de 20 000 conducteurs impliqués dans notre action dans certains départements. Au total, ce sont 1 million d'automobilistes et de motards qui nous ont communiqué leurs coordonnées afin que nous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



Répartition des sympathisants de la Ligue de Défense des Conducteurs (personnes ayant communiqué leur département de résidence à l'association) par département en 2024

I - Ce que nous avons accompli en 2024





Colloque sur la politique de sécurité routière à l'Assemblée nationale : le bilan sans concession de la LDC

Plus de 170 personnes se sont réunies dans la prestigieuse salle Victor Hugo de l'Assemblée nationale, le 20 mars 2024, pour assister au colloque organisé par notre association et intitulé *« 3 500 morts par an sur les routes depuis dix ans : et maintenant, on fait quoi ? »*

À ce bilan de la politique de sécurité routière menée par les gouvernements successifs, enrichi par les vraies pistes d'amélioration qui ont été exposées, ont assisté des parlementaires, des experts, des journalistes et des sympathisants de la LDC. Un temps fort pour mettre en lumière notre point de vue et notre objectif commun à tous : l'amélioration de la sécurité routière.

1. Pourquoi ce colloque ?

Comment susciter un électrochoc pour qu'enfin, la politique de sécurité routière en France prenne un autre chemin que celui de la répression pure et dure ? C'est la mission que s'est fixée la Ligue de Défense des Conducteurs, en organisant ce colloque à l'Assemblée nationale le 20 mars 2024.

Cet événement majeur pour notre association, dont le financement a été à 100 % assuré par nos donateurs, s'est articulé autour de trois thèmes. Une première table ronde a été consacrée aux limites de la poursuite quasi obsessionnelle de la vitesse au travers des radars automatiques, dont la prolifération n'arrive pas à enrayer la mortalité sur la route. Puis, lors d'une deuxième table ronde, nous avons offert une tribune aux vrais acteurs de terrain de la sécurité routière : experts en prise en charge des victimes, en sécurité des véhicules et en qualité des infrastructures routières. Enfin, notre troisième table ronde visait à lister des actions concrètes, dont la mise en place améliorerait très concrètement la sécurité routière.

Comptant députés et sénateurs dans l'auditoire, notre objectif résidait également dans la sensibilisation des parlementaires à ces problématiques particulièrement sensibles et à les encourager à agir à nos côtés pour une meilleure politique de sécurité routière.

2. Trois tables rondes, neuf experts

Notre colloque a été introduit par le député des Ardennes Pierre Cordier. Aux côtés de la Ligue de Défense des Conducteurs depuis de nombreuses années, l'élu a souligné la politique *«particulièrement répressive dans notre pays concernant les excès de vitesse »* et *« l'exaspération de tous nos compatriotes par rapport à cette politique »*. C'est pour cette raison, mais aussi pour édifier des pistes de changements concrets, que Pierre Cordier a ouvert les portes de l'Assemblée nationale à nos experts et à nos 170 invités. Pour compléter ses propos, le Champion du monde des Rallyes et ancien député européen Ari Vatanen nous avait par ailleurs fait l'amitié d'enregistrer avec nous une vidéo rappelant l'importance du comportement humain au volant.

Puis l'événement s'est déroulé comme suit :

Ari Vatanen, champion du monde des Rallyes et ancien député européen (ici avec Alexandra Legendre, notre porte-parole), a introduit nos débats.

TABLE RONDE 1

La politique de sécurité routière peut-elle encore longtemps se focaliser sur la vitesse alors que la mortalité stagne ?

Avec Olivier Amrane, Président du Conseil départemental de l'Ardèche, Bernard Darniche, Champion d'Europe des rallye, cofondateur du Pôle Prévention Risques Routiers, Rémy Josseaume, Avocat et président de l'Automobile-club des avocats

C'est le président du Conseil départemental de l'Ardèche, l'un des sept départements dont la totalité des routes est repassée à 90 km/h, qui ouvre le ban. Le crédo d'Olivier Amrane : adapter sa politique de sécurité routière à la réalité de terrain et pointer du doigt le décalage entre le 80 km/h, imposé par Paris en 2018, et les contraintes de mobilité de ses concitoyens. Il déclare notamment, au sujet de son rejet de l'abaissement de la vitesse généralisé (dont il n'a pas observé d'effet probant sur ses routes avant qu'il ne rehausse la limitation) : *« C'est nous qui avons une connaissance fine de nos routes, nous avons déjà identifié les zones dangereuses, elles sont sanctuarisées ».*

Bernard Darniche, dont le palmarès en compétition automobile (champion d'Europe des rallyes) et la profonde connaissance de la sécurité routière parlent pour eux-mêmes, demeure très engagé dans la formation et la prévention. Expliquant pourquoi il vient de cofonder un Pôle de prévention des risques routiers, il promeut une *« mobilité sereine et durable »*, mais n'a pas sa langue dans sa poche, rappelant entre autres que *« L'endroit où on est autorisés à rouler le plus vite, les autoroutes, c'est là où il y a le moins d'accidents. De temps en temps, il faudrait que ça percute, ça, quand même »*, s'insurgeant contre le fait que *« Les règles, aujourd'hui en France, bien malin celui qui dit « je les respecte et je les décrypte toutes ». C'est juste impossible »*... Son souhait le plus cher, déplacer le débat : *« Tant qu'on ne déconnectera pas la sécurité routière du monde politique, on sera dans un système qui ne marche pas ».*

Pour conclure cette première table ronde, Rémy Josseaume, avocat au barreau de Paris et président de l'Automobile-club des avocats, constate *« tous les jours qu'il vaut mieux être un délinquant de droit commun qu'un délinquant routier devant un tribunal ».* Mais rappelle aussi une évidence : *« Oui, la sécurité routière coûte, mais en matière de santé publique, c'est peut-être la seule, avec le tabac, qui rapporte de l'argent. Beaucoup d'argent ».*

Rémy Josseaume et Bernard Darniche

Olivier Amrane

TABLE RONDE 2

Qualité des secours portés aux victimes d'accidents, sécurité active et passive des véhicules, infrastructures : les grands oubliés de la sécurité routière.

Avec Jean-Michel Constantin, Chef du service Anesthésie Réanimation de l'hôpital de la Pitié-Salpêtrière, Jean-Max Gillet, Délégué général de Maintenance des routes de France, Jean-Yves Le Coz, Professeur en biomécanique ENSAM Paris, expert de justice près la Cour d'appel de Rennes agréé par la Cour de cassation

Alors que l'État attribue quasi sans nuance la baisse du nombre de morts sur les routes, nous avons donné la parole à des professionnels rarement occupés à faire leur autopromotion, en matière de sécurité routière. Durant ces dernières décennies, l'amélioration des interventions des secours sur les lieux d'accidents et à l'hôpital a ainsi sauvé des milliers de vies. Un constat que fait Jean-Michel Constantin dans son service de réanimation, qui accueille cependant de plus en plus de victimes des « *mobilités douces* » : « *Quand on regarde les crash-tests, l'état des victimes, cette mobilité n'est pas douce* », observe-t-il alors qu'il se félicite des progrès effectués par les voitures. Ce que confirme lors de son exposé Jean-Yves Le Coz, médecin, spécialiste en rééducation et réadaptation fonctionnelles, enseignant en biomécanique à l'École nationale supérieure d'Arts et Métiers, sans oublier le laboratoire d'accidentologie de PSA/Renault qu'il a dirigé : « *Entre les véhicules équipés de systèmes de sécurité active et passive et ceux qui n'en ont pas, on obtient moins 70 % de risques de blessures graves et mortelles* ». Jean-Max Gillet, venu parler de l'état des routes (dont la qualité et le degré d'adhérence sont des facteurs-clés pour faire baisser l'accidentologie), fait de son côté un constat amer : « *En France, les infrastructures sont l'angle mort de la politique de sécurité routière* ».

TABLE RONDE 3

Les axes à privilégier pour vraiment améliorer la sécurité routière

Avec Karine Bonnet, Directrice générale de Dekra Automotive, Ludovic Da Mota, Directeur de France Stunt Organisation, Patrice Bessone, Président national de Mobilians Éducation et sécurité routières

Ces tables rondes ayant aussi pour but d'être constructives, nous avons conclu nos débats avec des envies et espoirs concrets, portés par trois professionnels de la filière automobile. Ainsi, Karine Bonnet, tout en rappelant le rôle préventif du contrôle technique des véhicules, privilégie deux pistes : « *L'humain et la prévention c'est essentiel. Il faut faire preuve de pédagogie et informer* », explique-t-elle. Surtout à l'heure du partage de la chaussée, en milieu urbain… Selon elle, la France pourrait adopter de nombreuses initiatives observées dans le monde : « *Tout passe vers la connaissance des uns et des autres, de notre part de responsabilité, du respect de l'autre* ». De son côté, Ludovic Da Mota, qui promeut notamment une pratique responsable de la moto, notamment par le biais ludique de la cascade, dénonce l'impact des vidéos montrant des comportements dangereux en deux- roues sur les plus jeunes. « *Vous pouvez être le meilleur pilote au monde, vous ne savez jamais ce qui arrive dans la rue* », insiste-t-il, appelant de ses vœux une attitude plus ferme des modérateurs sur les réseaux sociaux. Enfin, Patrice Bessone, patron d'auto-écoles et porte-parole du métier au sein de Mobilians (organisation patronale représentant la filière des services de l'automobile), déplore le retard pris par la France en matière de pédagogie pour apprendre à conduire : « *Tout ce qu'on a expliqué sur le coercitif, ça ne marchera jamais* ». Il propose notamment de « *rendre le Compte personnel de formation portable et transmissible* ».

C'est la sénatrice du Doubs Annick Jacquemet qui a clos ce colloque, appuyant la nécessité d'établir avant tout un bilan des politiques de sécurité routière depuis vingt-cinq ans et appelant à cesser « *d'uniformiser toute la France, que ça soit pour les limitations de vitesse, l'installation de radars, etc.* ».

1. Tous mobilisés pour proposer une autre politique

Dans les jours qui ont suivi notre colloque, le député Pierre Cordier a déposé une proposition de résolution à l'Assemblée nationale (n° 2419), « *tendant à la création d'une commission d'enquête sur la politique nationale de sécurité routière* ». La Ligue de Défense des Conducteurs s'est aussitôt félicitée de cette initiative, en parfaite adéquation avec nos propres attentes. En effet, une telle enquête révélera non seulement les excès de la répression routière automatisée, mais également tous les manquements de l'État pour véritablement réduire l'accidentologie routière. Tout au long de l'année 2024, la Ligue de Défense des Conducteurs s'est assurée que les échanges qui se sont déroulés dans le cadre de ce colloque constituent des arguments à la disposition des parlementaires se saisissant du sujet de la sécurité routière.

2. Retrouvez les Actes de notre colloque

Pour tous ceux qui n'ont pas pu se rendre à l'Assemblée nationale le 20 mars 2024, nousavons édité les *Actes du colloque*, disponibles en téléchargement gratuit sur le site internet de la Ligue de Défense des Conducteurs. Nous tenons aussi une version imprimée à la disposition de nos sympathisants.
Il suffit de nous écrire pour la demander !
Par ailleurs, le colloque ayant été intégralement filmé, vous pouvez retrouver tous nos échanges sur la *chaîne YouTube de l'association.*

Nathalie Troussard et Pierre Cordier, député des Ardennes

Patrice Bessone, Karine Bonnet et Ludovic Da Mota

Jean-Michel Constantin, Jean-Yves Le Coz et Jean-Max Gillet

Karine Bonnet

Annick Jacquemet, sénatrice du Doubs

Rémy Josseaume

B Lutte contre la prolifération des radars

L'abandon du retrait de point pour les mini-dépassements de vitesse inférieurs à 5 km/h, obtenu de haute lutte par notre association (l'amende demeure cependant, le combat n'est donc pas terminé et notre pétition reste toujours active pour décrocher le *« Zéro sanction »*), est appliqué depuis le 1er janvier 2024. Pour autant, l'État n'en démord pas : les radars restent un précieux allié de répression routière. Même si, depuis dix ans, comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, ce contrôle automatisé et omniprésent n'a guère fait varier la mortalité sur nos routes. Cet entêtement à faire proliférer ces dispositifs s'explique aisément : il est très rentable. La Ligue de Défense des Conducteurs reste mobilisée pour dénoncer ce recours systématique aux radars, dont le déploiement est loin d'être terminé.

1. Rappel : l'État se gave grâce aux radars au détriment de la sécurité routière

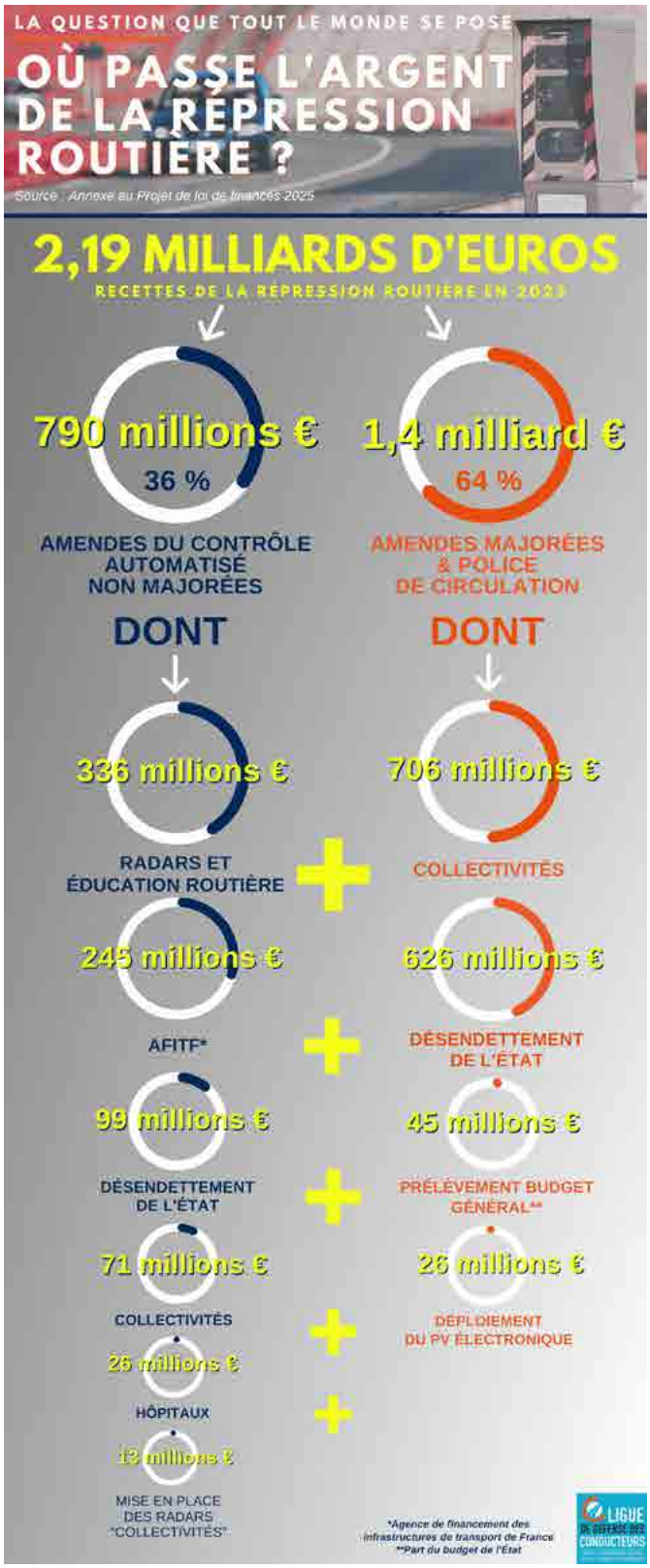
En 2023, l'État a engrangé plus de 2 milliards d'euros grâce aux amendes routières, ce qui constitue un record historique.

Ce jackpot, initialement destiné aux seules actions de sécurité routière, attise bien des convoitises. La Ligue de Défense des Conducteurs a tracé les ponctions opérées sur ce juteux budget, même si à un moment donné, l'affectation de certaines sommes devient si opaque que nous avons dû renoncer à la flécher… Tout comme la Cour des Comptes qui, chaque année, déplore officiellement ce manque de transparence !

Comme le montre l'infographie ci-contre, avant même que ces recettes atterrissent sur le Compte d'affectation spéciale (CAS) *« Contrôle de la circulation et du stationnement routiers »* censé les dispatcher, celles-ci se trouvent donc largement amputées : 45 millions d'euros vont d'office au budget général, 26 millions à un fonds destiné à la santé, un total de 726 millions au désendettement de la nation (c'est près de 20 % de plus que quatre ans plus tôt !)…

Après tous ces *« prélèvements obligatoires »*, le ministère de l'Intérieur souligne dans les documents budgétaires que *« plus de 60 % des recettes affectées au compte d'affectation spéciale ont vocation à contribuer à des dépenses de sécurité routière »*. Soit 1,383 milliard d'euros, en réalité 63 % de la somme initiale.

Notre analyse révèle cependant que nous sommes loin du compte. Par exemple, seule une part minoritaire des 245 millions d'euros confiés à l'Agence de financement des infrastructures de transport (AFITF) va véritablement aux routes (les investissements comprenant aussi, par exemple, les voies de chemin de fer). Autre exemple, l'Agence de traitement des infractions (ANTAI), conçue à l'origine pour traiter les infractions routières, sert désormais à tout et n'importe quoi : PV pour occupation de halls d'immeubles, amendes forfaitaires pour usage de stupéfiants, pour les vols à l'étalage… Le budget



destiné à l'ANTAI grimpe donc en flèche, estimé par la Loi de finances à 137 millions d'euros pour 2025 (+ 18,1 % en un an !). C'est qu'en parallèle, il faut aussi se préparer à l'arrivée du flux de PV des radars « *collectivités* » prévu par la loi 3DS (*voir ci-dessous*)...

Une belle partie des amendes routières est en outre redistribuée aux collectivités locales : 777 millions d'euros en 2025 (+ 21 % en quatre ans), pour des dépenses qui, selon la logique du Gouvernement, sont 100 % consacrées à la sécurité routière. La simple lecture de l'article de loi qui régit cela laisse pourtant présager une autre réalité : « *Les sommes allouées (...) sont utilisées au financement des opérations suivantes : 1) Pour les transports en commun* » suivi de 3 alinéas, « *2) Pour la circulation routière* », mais il faut atteindre l'alinéa « *f* » pour se rendre compte que les amendes peuvent servir à « *des travaux commandés par les exigences de sécurité routière* ». D'ailleurs, l'alinéa « *g* » nous apprend que les amendes servent aussi à des « *études et mise en œuvre de zones à circulation restreinte* », tandis que l'alinéa suivant permet la « *réalisation, aménagement, rénovation et sécurisation d'itinéraires cyclables ou piétons* ». La loi le dit noir sur blanc : les budgets alloués aux collectivités locales sont d'abord destinés aux transports en commun !

Le rapport d'exécution budgétaire 2023 du programme 754, soit celui qui gère les fonds alloués aux collectivités, confirme cet état de fait. En 2021, pour ce qui concerne les « *communes et groupements de moins de 10 000 habitants* », « *56 % des opérations correspondent à des travaux divers commandés par les exigences de sécurité routière* ». Et que sont devenus les 44 % de financement restants ? Quasi impossibles à « *tracer* ».

2. Nos premières actions contre les radars urbains

Dès que nous avons pris connaissance du projet de loi de décentralisation « *3 DS* » courant 2021, à la Ligue de Défense des Conducteurs, nous avons alerté nos sympathisants sur la probabilité de multiplication des radars installés par les collectivités, discrètement annoncé par l'un de ses articles. Mi-2024, malgré leur mobilisation, la loi a été adoptée et le décret publié.

Notre crainte : si les régions et départements pourraient se laisser séduire par cette promesse de recettes faciles, les villes, en proie aux plus grandes difficultés financières, risquent d'être les plus tentées. Car leur situation financière s'avère très contrainte : « *L'effet de ciseaux pesant sur le bloc communal frappe les budgets des communes : leurs recettes n'augmentent que de 3,3 % alors que leurs dépenses augmentent de 5,7 %* », indique notamment « *L'analyse financière du bloc communal* » effectuée par *l'Association des maires de France (AMF).* Les mairies et communautés de communes composent surtout avec une forte baisse des droits de mutation à titre onéreux, toujours selon l'étude de l'AMF. Plus clairement, ceux-ci, que l'on connait plutôt sous le nom de frais de notaire, ne rapportent plus assez : « *Après une baisse de plus de 20 % en 2023, [leur] produit s'effondre d'environ 20 % supplémentaires en 2024, soit 0,7 milliard d'euros de pertes pour les communes en 2024* », souligne encore le rapport de l'AMF. Lequel conclut : « *Près de 10 milliards d'euros de restrictions [seront] imposées aux collectivités locales.* »

Les mairies doivent donc trouver de nouvelles sources de financement. D'ailleurs, certains élus locaux n'ont même pas attendu l'application du décret pour installer ces appareils et des centaines d'entre eux sont d'ores et déjà opérationnels à travers la France.

Quelles sont les conditions pour placer les radars urbains un peu partout dans les rues des villes ? Un « *rapport de présentation dans lequel sont exposées les finalités du projet* » soumis au préfet. Pour l'heure, seules les zones limitées à 50 km/h sont concernées. Mais rien n'empêchera un élu de placer ces radars où il le souhaite et de réduire ensuite la limitation à 30 km/h. Si les villes parviennent effectivement à récupérer une partie des recettes, alors le jackpot sera assuré. Une perspective d'autant plus scandaleuse que l'invasion des radars

en ville, sous prétexte d'amélioration de la sécurité routière, piège les conducteurs dans une spirale de vigilance excessive : leur attention est retenue par leur compteur de vitesse, alors qu'elle devrait se concentrer sur les obstacles potentiels (vélos, passants…) Le risque d'accident est donc accru.

Cette « *mode* » du tout-radar en ville ne fait que commencer. Lors du Salon des Maries en novembre 2024, nous l'avions d'ailleurs constaté de visu : les élus locaux sont dans les starting-blocks. Parifex, l'une des principales sociétés fabricantes de radars en France, avait organisé pour l'occasion une conférence à laquelle nous avons assisté. Pour confirmer qu'elle et ses concurrentes étaient fin prêtes à répondre à l'appel d'offres de 2025 ! Ne restera alors plus qu'à homologuer les appareils : une affaire de mois.

À l'heure où nous écrivons ces lignes, de nouvelles infos circulent toutefois, sous forme de victoire en demi-teinte : les villes pourraient ne pas récupérer un sou de ces recettes ! Il faut dire que l'État lui aussi est à sec… En attendant d'en être sûrs, nous vous encourageons à vous mobiliser et à signer notre pétition ***« Empêchez la prolifération des radars locaux ! »***. Notre objectif : obtenir avec certitude l'interdiction de voir les recettes de ces radars reversées aux collectivités les collectant, pour empêcher que les élus locaux soient incités à les multiplier dans le seul but d'encaisser les PV. Mais aussi obtenir la publication du décompte précis de **TOUS les radars**, précisant quelle collectivité en a décidé l'installation, pour que cette prolifération ne puisse pas se faire sournoisement.

3. Notre recours contre le 50 km/h sur le périphérique de Paris et la répression automatisée qui va avec

Tout commence en septembre 2024. Après avoir averti les Franciliens, à de nombreuses reprises, de sa volonté d'abaisser la limitation de vitesse sur le périphérique de 70 km/h à 50 km/h, Anne Hidalgo, maire de Paris, met sa menace à exécution.

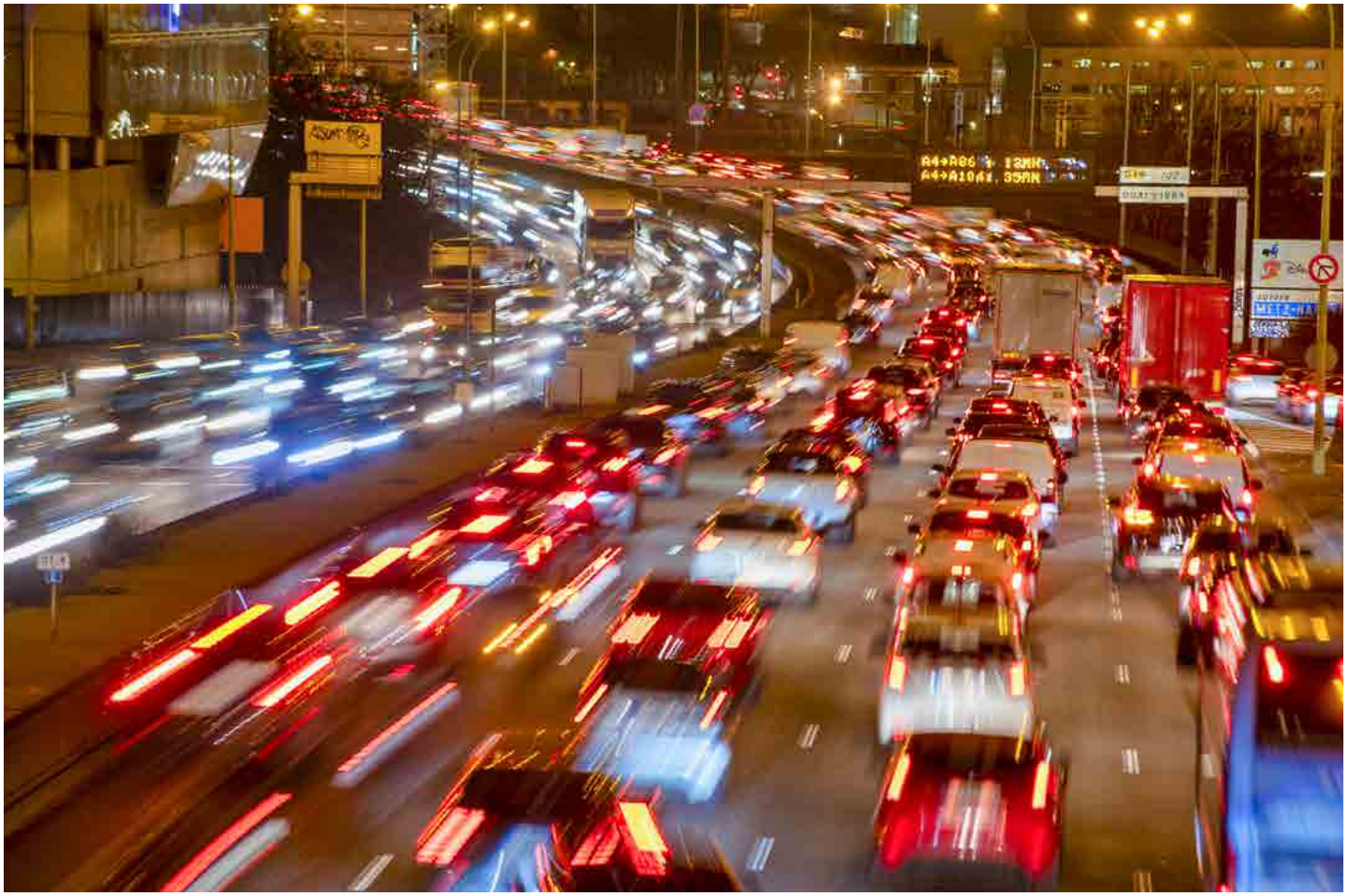
Entre le 10 et le 11 septembre, la Ligue de Défense des Conducteurs consulte ses sympathisants directement concernés. Dix mille d'entre eux ont immédiatement répondu et à 92 %, ils se sont prononcés contre cet abaissement de vitesse !

Bien sûr, pour nous pas question de nous arrêter là. Parce qu'au-delà des contraintes engendrées par cette décision, en particulier pour tous les usagers circulant en horaires décalés, une autre conséquence va en découler : les radars déjà présents (et les futurs…) seront bien entendus réétalonnés pour flasher à 50. Que le périphérique soit l'une des voies les plus empruntées d'Europe, mais aussi l'une des plus sûres, n'a aucune importance pour la mairie de Paris… L'idée, c'est simplement de dissuader les conducteurs de prendre leur voiture. Comme si on conduisait par plaisir en région parisienne.

Une mobilisation sans précédent, démontrant le ras-le-bol de l'ensemble des usagers et des professionnels, face à cette mesure arbitraire de la mairie de Paris !

Totalement opposée à ce délire anti-voiture, la Ligue de Défense des Conducteurs (LDC) s'est immédiatement engagée à saisir le Tribunal administratif de Paris. Elle aussi atterrée par cette mesure qui affecte la circulation interfile des motards, la Fédération française des motards en colère (FFMC) nous a contactés dans la foulée pour unir nos efforts. Aussitôt suivie par Mobilians (organisation professionnelle des services de l'automobile) et la Fédération des associations de commerçants et artisans parisiens (FACAP)… Pendant ce temps, 500 usagers se sont regroupés pour un recours collectif contre le même arrêté via la plateforme *RiposteJuridique.fr.* Une mobilisation sans précédent, démontrant le ras-le-bol de l'ensemble des usagers et des professionnels, face à cette mesure arbitraire de la mairie de Paris ! C'est donc ensemble que nous avons décidé d'attaquer le 50 km/h sur le périphérique. Dans notre démarche commune, la LDC et Mobilians ont mandaté Maître Rémy Josseaume, avocat en droit routier au barreau de Paris, tandis que la FFMC est accompagnée par Maître Frédéric Thiriez, avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation. Le collectif des 500 usagers de RiposteJuridique.fr est quant à lui représenté par Maître Séverine Manna et Maître Rémy Philippot, avocats au barreau de Paris. Au-delà des chiffres contestables mis en avant par la mairie de Paris pour justifier son action (amélioration de la sécurité routière, baisse de la pollution et du bruit), nos conseils s'interrogent sur la compétence de la mairie de Paris à prendre cette décision seule.

Nos recours sont désormais entre les mains de la justice. En attendant sa décision, notre pétition intitulée : ***« Croisade anti-voiture à Paris : Anne Hidalgo s'acharne, ne la laissons pas faire »*** continue de circuler. Près de 60 000 l'ont déjà signée !



4. Notre autocollant « *Non je ne suis pas une voiture-radar !* » fait son retour

Notre *étude* publiée fin 2023 et intégralement consacrée au scandale des voitures-radars privatisées a continué à faire grand bruit en 2024. D'autant que nous réévalué à 390 000 € ce que rapporte chaque année un seul de ces véhicules… Sachant qu'à terme, la conduite de toutes les voitures-radars, auparavant confiée aux représentants des forces de l'ordre, sera transférée à des chauffeurs salariés de sociétés privées. Or, le rôle de ces derniers se limite à s'insérer dans le flot de la circulation pour flasher des automobilistes dont le comportement n'a rien de dangereux… Seules les juteuses perspectives d'amendes à percevoir justifient l'existence de ce dispositif de répression aveugle.

Pire, courant 2025, les régions Auvergne-Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Occitanie seront à leur tour concernées par ces véhicules banalisés qui suivent ou croisent incognito les conducteurs, parcourant jusqu'à 300 000 km par an.

Du côté de notre association, nous ne nous sommes toujours pas résolus à baisser les bras. Nous continuerons à dénoncer les abus de la répression routière automatisée, incarnée par ces voitures à haut rendement sonnant et trébuchant. Objectif : leur éradication de nos routes !

C'est pourquoi nous avons décidé, au début de l'été 2024, de relancer nos collants « *Non, je ne suis pas une voiture-radar !* », créés deux ans plus tôt lors d'une première campagne de sensibilisation au déploiement de ces véhicules. Au total, depuis le début de l'opération, nous en avons déjà écoulé plus de 30 000 ! Ces vignettes à coller sur le pare-brise sont d'ailleurs toujours en vente *sur notre site.* Pour rappel, notre association est exclusivement financée par les dons de ses sympathisants et non pas destinée à engranger des bénéfices. Nous avons donc calculé le prix de nos autocollants au plus juste : 3 euros les deux (un orange et un bleu), ce qui englobe exclusivement la conception, la fabrication et l'envoi.

C Ensemble contre le harcèlement des conducteurs

Menaces sur le permis des seniors, dont le renouvellement pourrait être conditionné par le passage d'une visite médicale obligatoire, flicage permanent des conducteurs grâce à des technologies toujours plus performantes, problématiques de stationnement, Zones à faibles émissions excluant de fait les propriétaires des véhicules les plus anciens des métropoles de France, péages en flux libre sans mode d'emploi, désastre du 100 % électrique pour motoriser les voitures… En 2024, les motifs de mécontentement (ceci est un euphémisme) se sont multipliés, au point que nous avons lancé une pétition intitulée *« Stop à l'acharnement contre les conducteurs »* ! Pour la deuxième édition de nos *Trophées Trop c'est trop*, nous avons eu du mal à sélectionner les pires mesures et déclarations de l'année, tant le choix était large. Toutefois, nous n'avons rien lâché… et nous avons même récolté quelques belles victoires.

1. Renouvellement du permis senior et visite médicale obligatoire : la pétition de l'année pour la LDC

Nouvelle épée de Damoclès pour les conducteurs à l'automne 2023 : l'Europe envisage, dans le cadre du renouvellement de permis de conduire tous les quinze ans, d'imposer une visite médicale obligatoire… et, éventuellement, de rapprocher les échéances entre deux contrôles, à mesure que l'âge avance. Une mesure qui pénaliserait avant tout les seniors, selon l'analyse de notre association. Car les critères médicaux sont, par nature, de plus en plus difficiles à valider au fil des ans. Or, certaines réalités méritent d'être rappelées : tout d'abord, les conducteurs de plus de 75 ans causent moins d'accidents graves que les autres : par rapport à leur pourcentage dans la population, ils causent 2,3 fois moins d'accidents mortels que les 20-24 ans et 1,6 fois moins que les 25-34 ans (*source : ONISR*). Par ailleurs, pratiquement aucun État membre de l'Union européenne n'a recueilli, à ce jour, de données fiables sur l'état de santé des conducteurs impliqués dans des accidents graves.

Dès lors, nous avons mené une campagne de mobilisation sans relâche, autour d'une pétition aussitôt signée par des centaines de milliers de conducteurs, s'insurgeant contre ce projet. Le 28 février 2024, nous avons obtenu gain de cause : le Parlement a rejeté le principe de visite médicale !

Pour autant, cette victoire n'est pas définitive : entre réunions des ministres des Transports et nouvelles réunions de la commission Transports du Parlement européen, le sujet n'est pas, à ce jour, complètement tranché.

Aussi n'avons-nous pas relâché nos efforts en cette année 2024. Notamment en continuant à inviter nos sympathisants à signer et partager la pétition *« Non à la suspension automatique du permis de conduire tous les 15 ans »*. Le 25 novembre, dans la perspective d'une réunion de tous les ministres des Transports de l'Union (laquelle se déroulait le 5 décembre), nous avons ainsi fait parvenir 33 cartons contenant 50 000 pétitions papiers au ministre des Transports, auxquelles s'ajoutaient 473 000 signatures de la version en ligne. Soit 523 000 pétitions signées ! Nous sommes particulièrement fiers de cette immense mobilisation des conducteurs, qui reflète leur angoisse et leur colère, face au risque d'être privés arbitrairement du permis de conduire, sans avoir provoqué le moindre accident de la route.

C'est d'ailleurs ce que nous écrivions à François Durovray, alors ministre des Transports, à qui nous avons remis cette pétition (rapidement démis de ses fonctions, celui-ci n'a pas donné suite). En 2025, nous ne manquerons pas de continuer à faire pression sur son ou ses successeur(s), afin de s'assurer ce sujet disparaisse une bonne fois pour toutes de l'agenda législatif de l'Europe.

2. Publication de notre étude « Tous fliqués »

« *Souriez, vous êtes filmés* ». L'adage n'a jamais autant concerné les automobilistes. Le conducteur est désormais épié dans son habitacle par son propre véhicule, et plus seulement par des radars sur le bord des routes… Lesquels se perfectionnent toutefois chaque jour davantage pour mieux sanctionner votre comportement au volant, cette fois depuis l'extérieur.

Notre raison d'être étant la défense des conducteurs, nous nous devions de nous intéresser à ce sujet qui ne se contente pas de compiler des informations sur notre compte, de nous suivre à la trace, mais qui entre aussi directement dans notre intimité. Car comme l'explique notre *nouvelle étude* « *Tous fliqués – Caméras, capteurs, GPS, radars… quand la technologie se retourne contre les conducteurs* », il est désormais impossible de passer entre les gouttes.

Dans cette enquête, nous expliquons comment la voiture connectée est devenue une mine d'informations sur son utilisateur, comment ce flicage génère d'inédites sources de revenus pour de nombreuses entreprises privées, dont bien sûr les constructeurs et, enfin, comment les nouvelles technologies sont devenues de précieuses alliées des forces de l'ordre.

Bien sûr, nous bénéficions aussi de l'utilisation de nos données, ne serait-ce que dans le cadre de la maintenance de notre véhicule, notre confort de voyage ou de l'assistance d'urgence. Mais les champs d'application sont tellement immenses, les entreprises alléchées par l'extraordinaire potentiel que représente l'identification de nos déplacements ou de nos petites habitudes en voiture, les débordements et dérives liés aux failles informatiques ou aux actes malveillants des hackers tellement inquiétants qu'à la Ligue de Défense des Conducteurs, il nous a semblé primordial de tirer la sonnette d'alarme.

Qu'on le veuille ou pas, nous sommes tous devenus des sujets d'observation. Car lorsque nous achetons une voiture neuve aujourd'hui, elle est évidemment hyper connectée. Sur le papier, les caméras et capteurs qui décortiquent notre comportement à bord sont à notre service : ils nous font gagner du temps et rendent nos véhicules plus sûrs. Mais notre enquête a permis de relever de nombreux débordements, comme des collectes de données non justifiées par les constructeurs automobiles, la revente de ces données à des entreprises tierces sans que le propriétaire du véhicule en soit informé, ou encore le non-respect de la vie privée. Parallèlement, au nom de la sécurité routière, l'État a développé un véritable business autour de nos données, faisant appel à toujours plus d'innovations technologiques – incluant désormais l'intelligence artificielle, ou IA – pour ses radars et ses dispositifs de vidéoverbalisation, traquant nos moindres faits et gestes et distribuant des PV à la pelle. Certes, pour traquer les conducteurs, on n'est pas encore allé aussi loin en France qu'en Suisse, aux États-Unis ou en Ouganda, comme nous l'expliquons dans notre étude. Mais qui sait ce qui nous attend demain ?

Au cœur de la problématique des données automobiles, évidemment, les gros sous. Certains experts de la filière estiment que les données du véhicule sont d'ores et déjà plus rentables que la voiture elle-même. Les assureurs salivent ainsi à l'idée du business du « *Pay as you drive* », consistant à moduler le montant des primes d'assurance selon la distance parcourue, c'est-à-dire en suivant les conducteurs à la culotte. En France, les forces de l'ordre s'appuient sur les technologies les plus abouties pour verbaliser. À l'échelle internationale, espionnage et piratage via l'automobile sont au cœur de toutes les préoccupations. Décidément, les mésaventures de la voiture hyperconnectée ne font que commencer…

Pour prolonger cette étude, nous nous sommes rapprochés de députés sensibles à ce combat pour obtenir plus de transparence sur l'exploitation de nos données personnelles. La dissolution de l'Assemblée nationale n'a fait que nous retarder de quelques mois. En effet, début 2025, nous sommes remontés au créneau, cette fois sur le sujet des caméras filmant l'extérieur depuis la voiture… au mépris de notre droit à l'image.

Ce dossier ne fait donc que s'ouvrir !

3. Focus sur les problématiques de stationnement

a. Forfait post-stationnement : « non » au retour d'une consignation avant la contestation au Sénat

Temps fort pour notre association, auditionnée le 22 janvier 2024 par le Sénat, qui étudiait une proposition de loi votée en première lecture à l'Assemblée nationale : il s'agit ni plus ni moins de vous obliger à consigner le prix de votre forfait de stationnement avant de le contester !
Un scandale appliqué entre 2018 et 2020, auquel le Conseil constitutionnel avait fini par mettre fin. Sauf qu'avec quelques aménagements (plafonnement de la consignation et publication d'une liste d'exceptions notamment), cette disposition pourrait revenir en force.

Initialement, ce sont les députés qui ont eu cette détestable idée, présentée comme un moyen de désengorger la Commission du contentieux du stationnement payant (rebaptisée Tribunal du stationnement payant en janvier 2025), débordée. Des dizaines de milliers d'affaires en instance s'accumulent et les délais de jugement atteignaient deux ans (il est intéressant de noter que la ville de Paris compte, à elle seule, pour 35 à 40 % de ces recours). Alors pour eux, une seule solution : mettre encore plus de bâtons dans les roues des conducteurs souhaitant contester leur forfait post-stationnement (FPS) ! Cette proposition de loi n'a pas déplacé les foules toutefois, puisque seuls 45 députés l'ont adoptée en première lecture en décembre 2023. D'ailleurs, si l'on ajoute les 23 parlementaires ayant voté contre, moins de 12 % des députés s'étaient exprimés sur le sujet : on ne peut que regretter ce manque de mobilisation dont le résultat, très concrètement, se répercuterait sur le pouvoir d'achat des automobilistes. Une critique d'ailleurs soulignée par les députés qui se sont prononcés en défaveur de cette proposition de loi. Notons le commentaire de Gérard Leseul (PS, 5e circonscription de Seine-Maritime), qui dénonce une « *atteinte au principe plein et entier du droit au recours* », ou de Paul Vannier (LFI, 5e circonscription du Val-d'Oise), qui souligne les « *dérives d'un système qui ne vise qu'à faire du fric* ».

Nous non plus à la Ligue de Défense des Conducteurs, nous ne laisserons pas faire.
En tout cas, c'est le message que nous avons fait passer lors de notre audition à la sénatrice Olivia Richard (Union centriste), dans le cadre de la mission qu'elle menait sur le sujet. Largement étayés par vos témoignages dont nous lui avons fait part, nos arguments ont été entendus, puisque la sénatrice, une semaine plus tard, a déposé un amendement à cette proposition de loi, demandant la suppression de l'article « *retour de la consignation* ». Dans *son rapport*, elle explique : « *Les associations*

d'automobilistes entendues [...] ont souligné le degré de complexité et d'illisibilité qui caractérise la procédure de recours aux yeux des administrés. Parallèlement, le déploiement de la lecture automatisée des plaques d'immatriculation (Lapi) est à l'origine d'un certain nombre d'erreurs et l'augmentation des contrôles va mécaniquement de pair avec une hausse du nombre de forfait de post-stationnement (FPS) indûment notifiés. Eu égard aux écarts qui existent entre les montants des FPS en fonction des zones géographiques concernées, l'obligation de paiement préalable est, de surcroît, à l'origine d'une inégalité de traitement entre les justiciables. » Merci de nous avoir écoutés !

Mais ne nous voilons pas la face, le combat n'est pas gagné. Difficile en effet pour les villes de taire l'intérêt qu'elles portent au stationnement (de 7,8 millions de « *verbalisations* » en 2018, nous sommes passés à 13,7 millions en 2022 et 14,8 millions en 2023), mais aussi des entreprises prestataires pour l'importante contribution à leur chiffre d'affaires que constituent les FPS. Entre eux, les usagers, perdus dans leurs recours, lassés et parfois jetant l'éponge, malgré leurs droits bafoués.

Vous pouvez donc continuer à compter sur nous pour que ce projet ne voie pas le jour. Rappelons que dans un climat général de culpabilisation permanente des conducteurs, toute mesure visant ostensiblement leur portefeuille ne pourra que continuer à dégrader les relations entre ces Français, souvent contraints à utiliser leurs véhicules faute d'alternative satisfaisante de mobilité, et les élus.

b. Nos recours contre la chasse aux SUV

Fin 2023, la mairie de Paris annonce sa volonté d'organiser une votation auprès des habitants de la capitale sur le thème : « *Plus ou moins de SUV à Paris ? À vous de choisir !* ». Dans les rues fleurissent des panneaux publicitaires caricaturaux, montrant la silhouette d'un gros véhicule menaçant qui n'a rien à voir avec les Renault Captur ou les Peugeot 2008 que les Français achètent... Quelques jours plus tard, la question est reformulée, devenant : « *Pour ou contre la création d'un tarif spécifique pour le stationnement des voitures individuelles lourdes, encombrantes, polluantes ?* » Vous noterez la formulation particulièrement tendancieuse...

En amont de cette votation, la Ligue de Défense des Conducteurs a décidé de se battre, aux côtés de Mobilians, fédération regroupant la filière des métiers de l'automobile, pour invalider cette consultation, plus proche d'ailleurs à notre sens d'un référendum local... Terme que la mairie a soigneusement évité d'utiliser, car les contraintes d'organisation auraient été bien plus importantes.

Ensemble avec Mobilians, dès le 15 janvier 2024, nous avons donc formé un recours gracieux tout en adressant une demande de « *déféré-provoqué* » à l'attention du Préfet de Police de Paris.
Une requête en référé-suspension devant le Tribunal administratif de Paris a également été déposée en urgence.

En résumé, nos arguments étaient les suivants :

1. Incompétence de l'auteur de l'acte (la maire de Paris)
2. Insincérité du scrutin
3. Détournement de la procédure choisie[1]

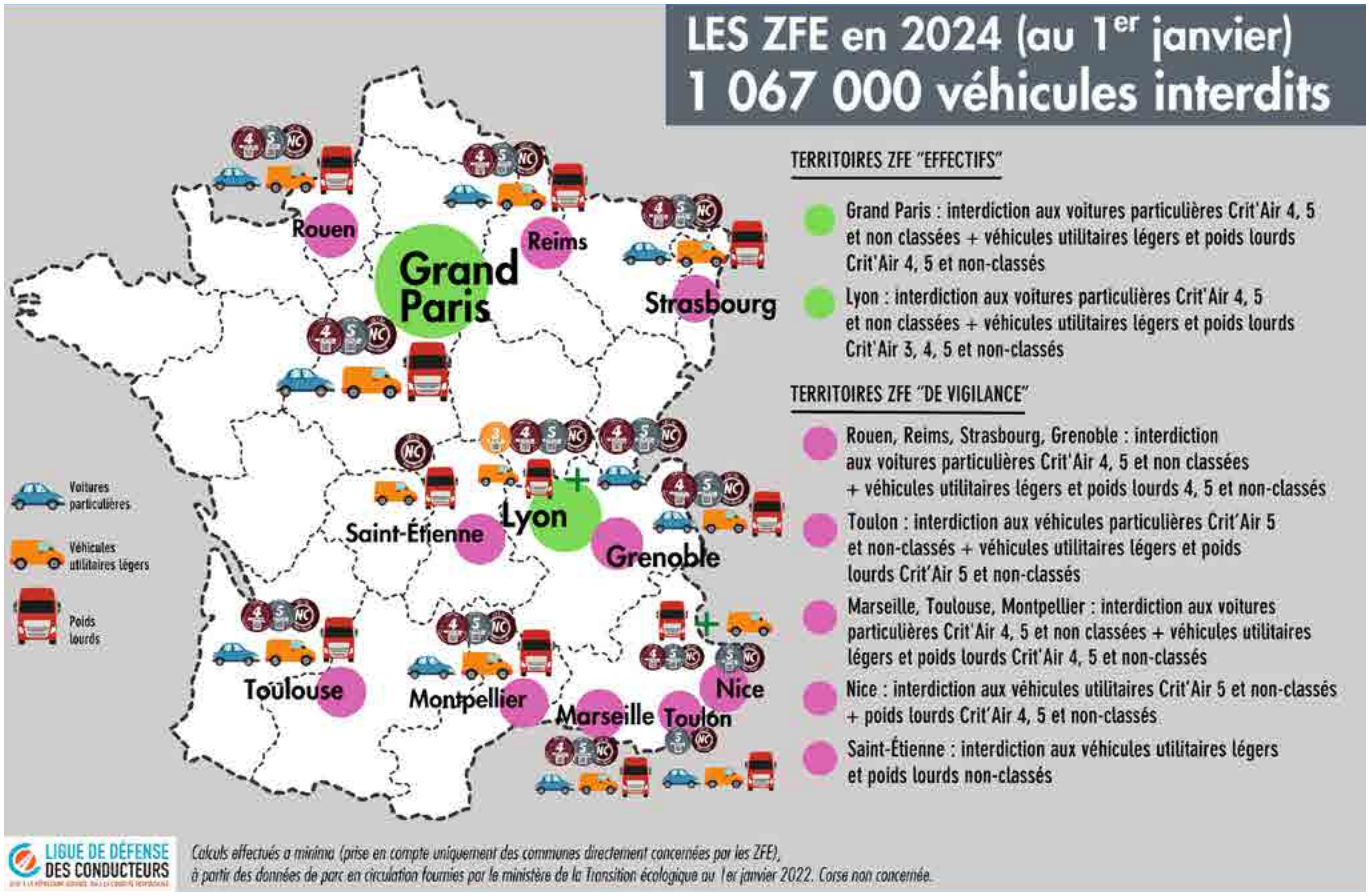
Le 26 janvier 2024, nous avons pourtant été déboutés, le juge des référés plaçant sa décision sur le terrain du défaut d'intérêt à agir. Remontant au créneau à titre personnel, nous avons une nouvelle fois été déboutés...

La suite, on la connait : 5,7 % seulement des 1,4 million d'électeurs parisiens se sont exprimés le jour de la votation... dont 55 % qui ont opté pour la création d'un tarif spécifique pour le stationnement non résidentiel des SUV. En réalité, ce tarif s'adresse aux véhicules de plus de 1,6 tonne, quel que soit le type de carrosserie. Mais c'est tellement plus facile de débiner les SUV, assimilés à tort à des 4x4 alors que dans les faits, ils remplacent une catégorie aujourd'hui quasiment disparue mais tellement plus politiquement correcte, les monospaces !

Une fois de plus, avec cette mesure caricaturale – 6 heures de stationnement dans les 11 premiers arrondissements coûtent désormais aux propriétaires des véhicules concernés la bagatelle de 225 euros –, la Ville de Paris s'affiche comme la pire commune anti-voiture de France.

Et ce n'est pas fini. Bordeaux vient d'emboîter le pas à la capitale... en attendant, sûrement, d'autres métropoles.

1- Pour retrouver l'argumentaire complet de ce recours, rendez-vous sur le site Île-de-France de Mobilians, dans un article daté du 1er février 2024.



4. Zones à faibles émissions : le sujet qui monte

À l'heure où nous rédigeons ces lignes, début 2025, les Zones à faibles émissions sont au cœur des préoccupations des conducteurs, des élus, des médias… Normal, les métropoles de Paris, Lyon, Grenoble et Montpellier interdisent désormais les véhicules arborant sur leur pare-brise une vignette Crit'Air 3 ou plus (c'est-à-dire immatriculés entre janvier 2006 et décembre 2010 pour les modèles diesel ou entre janvier 1997 et décembre 2005 pour les essence) de circuler dans leurs murs.
La verbalisation automatisée pour « *non-respect des ZFE* » est aussi sur toutes les lèvres, en attendant de se concrétiser en 2026.

À la LDC, cela fait plusieurs années que nous réalisons un travail de fond pour sensibiliser les Français aux impacts sociaux que ne manquera pas de provoquer l'instauration de ces zones où ne pourront plus circuler ces véhicules anciens… Mettant ainsi au pied du mur tous ceux qui n'ont pas les moyens d'acheter un modèle plus récent ou qui, simplement, ne comprennent pas la pertinence de le faire, alors même que le contrôle technique passé avec succès par leur voiture leur donne le droit de rouler !

Début 2024, comme chaque année, nous avons ainsi réalisé une carte de France des ZFE, illustrant un article au titre évocateur. Dans *« ZFE : le bazar continue »*, nous avons en effet évalué à plus d'un million le nombre de voitures particulières et utilitaires immatriculés dans les douze ZFE ayant « *déclenché* » leur calendrier de mise en place.

Rien que pour la Métropole du Grand Paris, dans un *communiqué de presse* daté du 26 septembre 2024, nous révélions qu'au 1er janvier 2025, 23 % des véhicules en circulation seraient interdits. Nous en avions profité pour inviter les Franciliens à participer à la consultation publique organisée en catimini par la métropole englobant la capitale, invitant les résidents de la zone concernée à donner leur avis sur la ZFE. Avez-vous entendu parler du résultat ? Sûrement pas… En effet, ceux-ci, publiés en novembre, ont montré que non seulement 1 712 participants s'étaient exprimés (soit 0,03 % de la population), mais en plus, 94 % d'entre eux s'opposaient à la mise en place de ce dispositif ! Ce désastre, nous l'avons évidemment rendu public, avec un *nouvel article* publié le 25 février 2025.

Après notre enquête de fond *« ZFE : la grande cacophonie »* publiée en 2021, notre *audition* à l'Assemblée nationale en 2022, nos multiples campagnes de mailing auprès de nos 1 million de sympathisants et les très nombreuses sollicitations des médias, auxquelles nous répondons toujours présent, nous constatons que ce sujet interpelle enfin nos dirigeants. Il leur fait même craindre un mouvement populaire de la dimension des Gilets jaunes. De notre côté, nous demandons depuis des années la suspension de l'application des ZFE, notamment par le biais d'une *pétition,* aujourd'hui signée par plus de 300 000 conducteurs. Alors qu'un projet de loi allant dans notre sens a été déposé le 18 février 2025, plus que jamais nous restons mobilisés pour obtenir gain de cause, désormais aux côtés du mouvement des #Gueux d'Alexandre Jardin. Avant que l'injustice sociale ne s'installe.

5. Péages en flux libre : la LDC demande des comptes

Lorsque nos sympathisants commencent à appeler régulièrement l'association pour nous faire part d'une situation engendrant incompréhension ou frustration, c'est toujours mauvais signe. Or, en 2024, de nombreux conducteurs ayant circulé sur des autoroutes à péage dit « *à flux libre* » ont décroché leur téléphone. Sont notamment concernées l'A79, reliant Montmarault (Allier) à Digoin (Saône-et-Loire), mais aussi l'A13 et l'A14, sur le trajet Paris-Normandie, qui ont à leur tour remplacé les barrières de péage par un système de lecture de plaques d'immatriculation. Sur le papier, l'idée semble bonne : plus besoin de s'arrêter, trafic fluidifié. Mais encore faut-il avoir que compris que ces autoroutes restent payantes ! L'absence de portail de télépéage laisse en effet à penser que ces tronçons sont gratuits… sauf que pas du tout. Après un an d'utilisation, Aliae, gestionnaire de l'A79, faisait ainsi état de 180 000 impayés. Pour la Sanef, gestionnaire des A13 et A14 passées en « *flux libre* » dans le courant de l'année, c'est 170 000. Complexité du processus de paiement, manque de communication, toutes les conditions sont réunies pour que l'ambiguïté s'installe. « *Le paiement du péage en soi ne pose pas de problème..*», a témoigné l'un de nos sympathisants sur la page Facebook de la LDC. Cependant, l'absence totale d'informations concernant le concept de péage flux libre crée une confusion. « *Qu'est-ce que cela implique exactement ? Aucune explication n'est fournie au moment de l'utilisation de la route ou lors du paiement. Cette situation est regrettable.* »
Si, pour les détenteurs d'un badge de télépéage, l'opération se révèle « *transparente* » – leur compte est automatiquement prélevé des 90 centimes d'euro que coûte ce trajet – et si, pour les habitants résidant autour de ces autoroutes, l'information a été assimilée, il en va différemment pour les usagers qui s'y engagent pour la première fois.

Certes, un panneau expérimental *(ci-contre)* a été conçu pour l'occasion, mais il est peu clair si on n'a jamais entendu parler de « *flux libre* ». Encore moins lorsqu'on roule à plus de 100 km/h.
Les critiques pointent également du doigt le manque de signalisation en amont, laissant les conducteurs peu avertis dans l'incertitude. Comment comprendre que pour payer, il faut s'arrêter sur une aire de repos et donc, perdre bien plus de temps qu'à une barrière de péage ? On peut aussi s'acquitter de la somme *a posteriori*, en créant un compte sur le site internet du concessionnaire (Aliae pour l'A79 et Sanef pour les A13 et A14). Mais encore une fois, uniquement si on a compris qu'il faut passer à la caisse… Or, en cas de non-paiement dans les 72 heures, les usagers, dont les coordonnées auront été retrouvées grâce au scan de leur plaque d'immatriculation sur le tronçon, risquent une amende de 90 euros, en plus du montant du péage ! Cette somme peut grimper jusqu'à 375 euros en l'absence de règlement sous 60 jours.

La mise en place du paiement « flux libre » sur certaines autoroutes n'a pas été accompagnée des informations suffisantes pour les usagers

Face au mécontentement dont témoignent nos sympathisants, les médias et les pages consacrées au sujet sur les forums, la Ligue de Défense des Conducteurs souligne la nécessité d'une signalétique plus visible et plus compréhensible, afin d'éviter ces trop nombreux désagréments. Après avoir sensibilisé les députés au problème, nous avons constaté avec satisfaction que certains d'entre eux ont envoyé deux questions écrites au gouvernement, avant puis après la dissolution de l'Assemblée nationale. La réponse, datée du 10 décembre 2024, indique de « *l'État a demandé aux concessionnaires de déployer le niveau d'exigence le plus élevé en termes de service aux usagers […] et notamment une séquence de signalisation renforcée et une solution commune de paiement du péage dans des commerces de proximité.* » Reste qu'à ce jour, « *3 % des passages restent susceptibles de donner lieu à une infraction passible d'une amende de 375 €* », indique le gouvernement. Le problème n'est donc pas complétement réglé.

6. Alerte au désastre du tout électrique

Pour rappel, l'Europe a interdit la vente de véhicules thermiques à partir de 2035. Dans le sillage de cette décision prise en 2023 et qui a totalement fait fi des intentions d'achat des acheteurs, comme le rappelle régulièrement Luc Chatel, président de la Plateforme automobile, d'autres conséquences semblent aujourd'hui irréversibles : perte de souveraineté technologique, arrivée en mode accéléré de constructeurs chinois maîtrisant parfaitement la production de modèles 100 % électriques accessibles, suppression de dizaines de milliers d'emplois pour toute la chaine industrielle… Quel gâchis, alors que justement, maintenir la cohabitation d'un panel élargi de motorisations, thermiques, hybrides ou électriques, permet d'opter pour la solution la plus adaptée à nos besoins !

L'an dernier, la Ligue de Défense des Conducteurs a donc accéléré ses actions de sensibilisation aux conséquences d'une telle politique appliquée à marche forcée. Notamment au travers d'une pétition intitulée *« Halte au désastre du tout électrique »*, à laquelle nos sympathisants continuent à répondre en nombre : au moment où nous écrivons ces lignes, nous avons déjà recueilli 132 000 signatures. Cette mobilisation est toujours en cours.

L'urgence à faire évoluer la position de l'Europe sur le sujet du *« zéro thermique en 2035 »* dépassant nos frontières, nous avons également adressé un long questionnaire de politique automobile aux candidats français se présentant aux élections européennes, en juin 2024. Parmi les sujets abordés, évidemment, la transition écologique et le tout électrique. Nombre d'entre eux nous ont adressé *leurs réponses,* ce qui a permis à nos sympathisants de voter en toute connaissance de cause.

Enfin, pour mieux accompagner les acheteurs de voitures électriques – ils étaient moins de 17 % l'an dernier –, nous nous sommes à nouveau penchés sur le problème du déficit d'information auquel ils sont

confrontés, que ce soit au moment de l'acquisition en concession ou tout simplement, lorsqu'il faut effectuer une recharge en station. Une initiative que nous avions déjà prise en 2023, qui s'était transformée en proposition de loi et une conférence de presse à l'Assemblée nationale… Mais quelques mois plus tard, la dissolution de cette dernière a brisé notre élan. Nous sommes remontés en selle en décembre 2024, en rencontrant Jean-Pierre Taite, député Droite républicaine de la Loire, disposé à déposer une proposition de loi très proche de la version initiale… ce qu'il a fait début février 2025. À suivre donc !

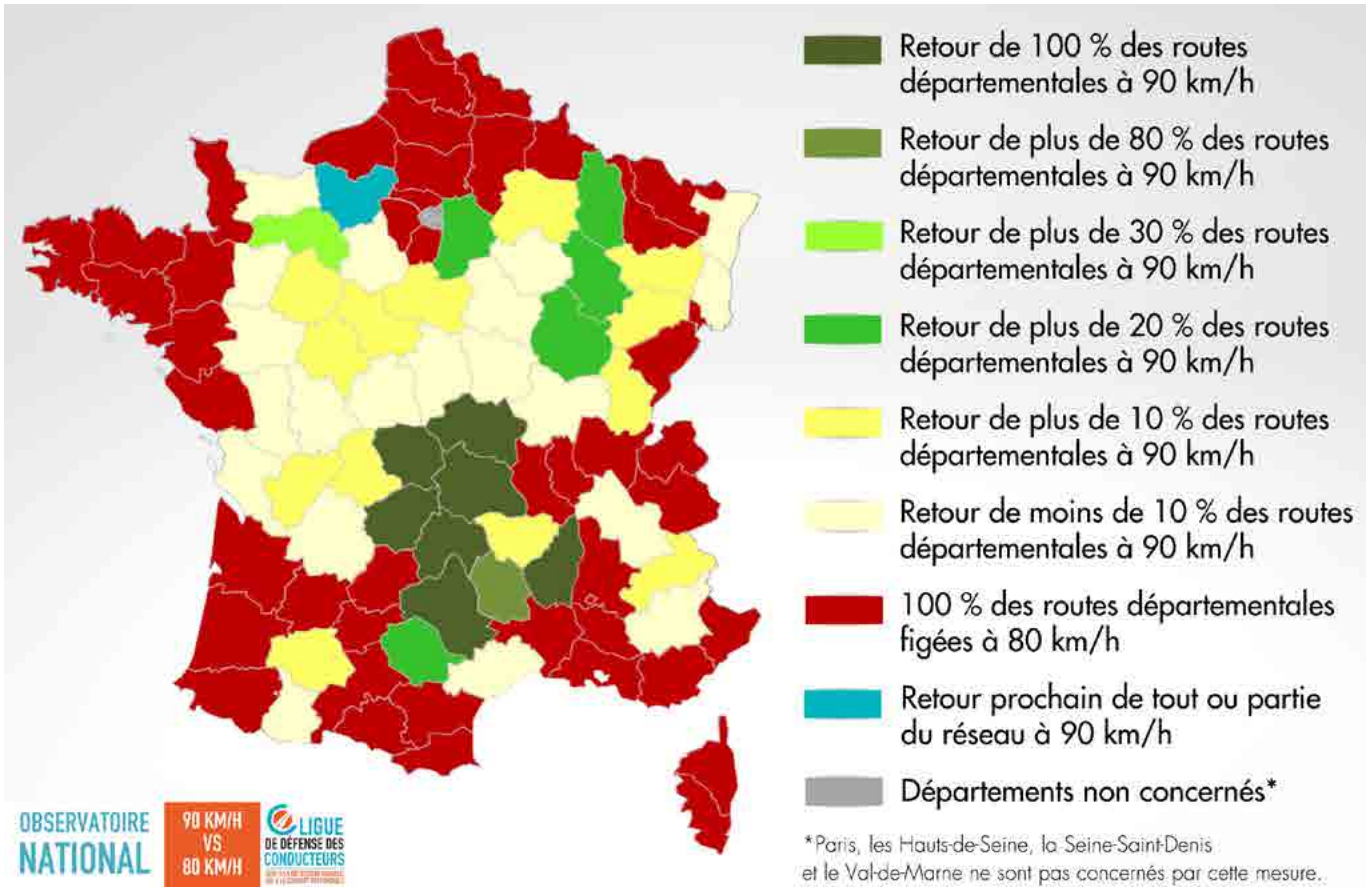
7. 80 km/h : notre observatoire du retour à 90 toujours au top

Le 80 km/h ne fait certes plus la Une de l'actualité, mais le débat est loin d'être clos. Depuis que les départements sont autorisés à relever la vitesse à 90 km/h sur leur réseau routier, la Ligue de Défense des Conducteurs a mis en place un observatoire national du « *retournement de situation* » : il ne se passe pas un trimestre sans qu'une annonce officielle ne vienne enrichir la liste de ceux qui doutent de voir cette mesure améliorer la sécurité routière. Un putsch silencieux qui a atteint, en 2024, une étape décisive : avec 50 départements repassés à 90 km/h sur tout ou partie de leur réseau, qui seront rejoints par l'Eure en 2026 (sur les 4 200 kilomètres de son réseau), la France métropolitaine est redevenue majoritairement « *pro-90* ».

Malheureusement, contrairement aux informations qui avaient circulé début 2024, le Gard nous a confirmé qu'il renonçait à rehausser la limitation de vitesse. Espérons que ce département reviendra sur sa décision (comme l'a fait le Morbihan début 2025), à mesure que d'autres en arrivent à la conclusion que cette mesure n'est pas probante. Le Gers, quant à lui, reste pour le moment à 350 kilomètres de routes repassées à 90. Il semble que même si le sujet peut revenir sur la table en 2025, aucune date précise ne soit fixée, ni pour donner le détail du réseau concerné, ni pour en débattre tout court…

Si les multiples changements successifs de la vitesse maximale autorisée restent la norme sur les routes françaises, la situation continue donc d'évoluer, et dans le bon sens. C'est pourquoi la Ligue de Défense des Conducteurs met régulièrement à jour sa carte des départements ayant repassé tout ou partie de leur réseau à 90 km/h et ne manque jamais de saluer le courage dont leurs élus font preuve en remettant en question la limitation à 80 qui, à leur sens, n'a pas donné satisfaction en matière d'amélioration de la sécurité routière.

C'est le cas de la Haute-Saône, qui a attentivement étudié l'impact du retour à 90 sur 500 kilomètres de routes et a publié ses conclusions durant l'été 2024, que nous avons naturellement observées de près.



« *On constate que durant les 15 premiers mois où la VMA [vitesse maximale autorisée] à 90 km/h a été instaurée, l'accidentalité n'a pas augmenté, mais qu'au contraire, elle a diminué alors que les vitesses pratiquées restent sensiblement les mêmes* », explique le département. « *Depuis le relèvement de la VMA à 90 km/h, le taux moyen des accidents a diminué de 29,8 %* », est-il même encore précisé. L'étude constate : « *On observe une baisse significative de la moyenne des accidents par année, sur la période d'abaissement de la VMA à 80 km/h, puis sur les 18 mois où la VMA est repassée à 90 km/h* ». Mais le rapport avoue que ce taux moyen annuel de baisse des accidents était de 20 % lorsque la vitesse était limitée à 80 km/h, puis de 11 % depuis le retour à 90 km/h. La preuve qu'il est plus sûr de rouler moins vite ? Pas du tout. Les auteurs de l'étude n'oublient pas de faire remarquer que les années de Covid et de confinement ont eu un impact exceptionnellement bénéfique lorsqu'il s'est agi de mesurer l'accidentalité des tronçons de route limités à 80 km/h !

En moyenne, en Haute-Saône, le relèvement de la vitesse maximale autorisée à 90 km/h n'a pas eu d'impact sur le nombre d'accidents

Les services techniques et des transports de la Haute-Saône n'affirment pas pour autant que plus de vitesse engendre plus de sécurité. Leur analyse est bien plus fine que cela : « *On peut en déduire que le relèvement de la VMA à 90 km/h n'a, en moyenne, pas eu d'impact sur le nombre d'accidents, sauf sur les RD 417, RD 486, RD 619, RD 70 et RD 9, impactées, notamment, par des problèmes comportementaux (alcool, stupéfiants, vitesse…)* », commente encore l'étude. Sur les 14 accidents étudiés de près depuis que la vitesse est repassée à 90 km/h, seuls deux sont attribués au motif « *vitesse* », sachant que l'un d'eux mentionne aussi une alcoolémie positive.

Il est toutefois un domaine où la limitation à 80 km/h a été extrêmement efficace. Au jeu de « *qui prendra le plus de PV* », les Haut-Saônois ont été gâtés. Sur la RD 438D par exemple, au niveau de la commune d'Héricourt, le radar enregistrait une moyenne mensuelle de 450 infractions lorsque la vitesse était limitée à 80 km/h. Après remontée de la vitesse maximale, ce même radar a flashé seulement 71 fois par mois ! Sur la RD 474, dans la commune de Villers-Chemin-et-Mont-lès-Étrelles, la moyenne mensuelle des flashs est ainsi passée de 1 086 à 475 lorsque la vitesse a été relevée ! « *On constate un nombre très élevé d'infractions de moins de 20 km/h, lorsque la VMA est de 80 km/h et une réduction considérable (- 41,5 %) de ces mêmes infractions avec la VMA à 90 km/h* », souligne encore l'étude.

8. Trophées TROP C'EST TROP 2024 : nous avons élu les pires mesures et déclarations anti-voiture de l'année

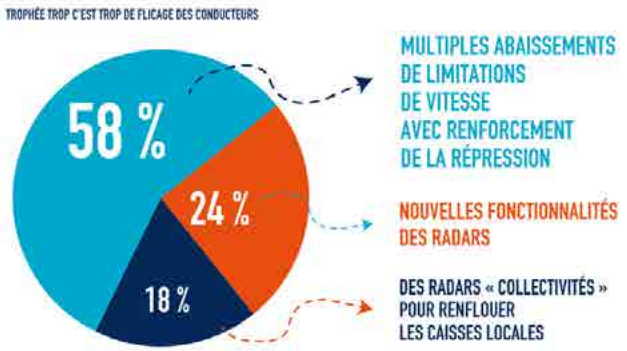
Pour leur première édition en 2023, les Trophées TROP C'EST TROP, créés par la Ligue de Défense des Conducteurs en partenariat avec l'Association des médias auto et moto, ont servi d'exutoire à près de 11 000 automobilistes et motards, qui ont voté pour les pires mesures automobiles de l'année. En 2024, cette vaste communauté de citoyens, dont le seul « tort » est d'utiliser leur véhicule dans leur quotidien, s'est à nouveau exprimée pour élire leurs pires cauchemars d'usagers motorisés. En dépassant, cette fois, la barre des 11 000 répondants.

Comme l'année précédente, nous avons sélectionné cinq thèmes d'exaspération : TROP de flicage des conducteurs, TROP de galères autour des sanctions routière, TROP d'opacité dans notre quotidien d'usagers, TROP d'infrastructures routières, TROP de déclarations publiques anti-voiture. Pour chacun, trois réponses étaient possibles. Il suffisait d'en choisir une seule – la plus insupportable, la plus injuste – par thème.

Voici les résultats en détail, avec les questions posées aux répondants :

1/Trophée TROP C'EST TROP de flicage des conducteurs

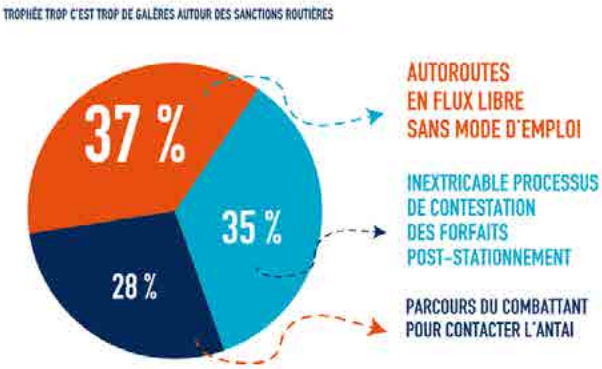
Question posée : En 2024, les projets pour épier les automobilistes et les motards d'encore plus près ont à nouveau fleuri ! D'abord, avec les radars à fonctionnalités inédites comme la surveillance du respect des distances de sécurité (et tant pis si un conducteur vient tout juste de se rabattre devant vous). Puis, avec les radars *« collectivités »* dont s'équipent les villes et pour lesquels l'ANTAI (l'agence de traitement des infractions) va recevoir un petit pactole de 13 millions d'euros histoire de se préparer à recueillir cette nouvelle manne. Enfin, avec les multiples abaissements de limitations de vitesse (périphérique parisien, rocades, autoroutes…) évidemment assortis du contrôle automatisé. Vraiment, on ne sait plus où donner de la tête ! Pour vous, quelle mesure est la plus insupportable ?



La remise des « diplômes » des grands gagnants a eu lieu lors de la soirée de fin d'année de l'Association des médias auto et moto, dans les prestigieux locaux de la marque Cupra, boulevard de la Madeleine à Paris.

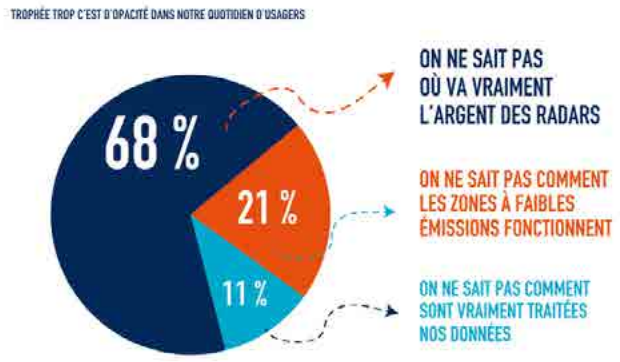
2/Trophée TROP C'EST TROP de galères autour des sanctions routières

Question posée : C'est à de trop nombreuses occasions que la vie des conducteurs peut tout à coup basculer dans un univers kafkaïen. Ainsi, contester un forfait post-stationnement indûment dressé relève d'une démarche si obscure que nombreux sont nos sympathisants qui jettent l'éponge et paient, alors qu'ils n'ont rien à se reprocher. Quant à contacter l'ANTAI (l'Agence de traitement des infractions) pour demander des éclaircissements ou une marche à suivre, bon courage. Entre les « tapez 1 », « tapez 2 » et les petites musiques d'attente, il faut s'armer de patience… ou renoncer. Enfin, nombreux sont les usagers qui n'ont rien compris au péage à flux libre (sur les autoroutes A13, A14, A79). Au point qu'ils se retrouvent avec des sommes folles à débourser ! Selon vous, laquelle de ces situations ubuesques est-elle la plus énervante ?



3/Trophée TROP C'EST TROP d'opacité dans notre quotidien d'usagers

Question posée : « *Circulez, y a rien à voir* ».
On ne saurait mieux résumer les nombreux sujets touchant à notre quotidien de conducteurs pour lesquels nous manquons cruellement d'informations. Ainsi, les recettes des radars, à l'origine en 2003, étaient censées être intégralement reversées aux besoins en sécurité routière. Aujourd'hui, on en est loin, ce budget dépassant les 2 milliards d'euros cette année servant surtout à boucher de nombreux trous dans les finances publiques… Même la Cour des comptes n'arrive pas à y voir clair ! De leur côté, les dérives des technologies ultra connectées (données mal protégées, surveillance non stop…) se multiplient au détriment des conducteurs mal ou pas du tout informés, comme nous le dénonçons dans notre nouvelle étude « Tous fliqués ». Enfin, des années de communication ratée ont rendu les ZFE, ces fameuses Zones à faibles émissions restreignant la circulation dans les grandes métropoles aux véhicules les plus récents, totalement inintelligibles. Pour vous, en 2024, quel mystère reste le plus inextricable ?



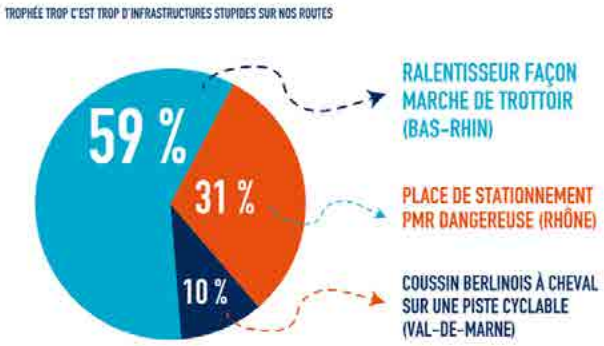
4/Trophée TROP C'EST TROP d'infrastructures stupides sur nos routes

Question posée : Notre application de signalement de zones dangereuses Activ'Route a connu en 2024 un incroyable succès, avec la barre des 10 000 signalements dépassée dès octobre. Parmi tous les problèmes d'infrastructures rapportés par nos sympathisants, entre les classiques ralentisseurs trop hauts ou les ornières trop profondes, nous avons déniché d'authentiques mauvaises idées d'aménagements routiers. Laquelle de ces trois installations vous semble-t-elle la plus incongrue de l'année ?

À Oberhoffen-sur-Moder dans le Bas-Rhin, un « ralentisseur » façon marche de trottoir à angle droit.

À Charenton-le-Pont dans le Val-de-Marne, un coussin berlinois à cheval sur une piste cyclable.

À Lyon dans le Rhône, une place de stationnement PMR délimitée par des plots trop proches oblige le conducteur handicapé à une très grande vigilance pendant sa manœuvre et lorsqu'il sort de son véhicule… sur la route.



5/Trophée TROP C'EST TROP de déclarations publiques anti-voiture

Question posée : Ministres, parlementaires et élus locaux ne se distinguent pas toujours par leur goût prononcé pour l'automobile. Il est même trop souvent de bon ton de bien marquer son mépris pour les conducteurs… Nous vous proposons de voter, pour ce cinquième Trophée, pour la citation la plus anti-voiture de nos édiles.
Attention, il y a du lourd !

« Pour les 50 km/h, ça relève de ma décision. Je prendrai mes responsabilités et j'irai jusqu'au bout quoi qu'il arrive »

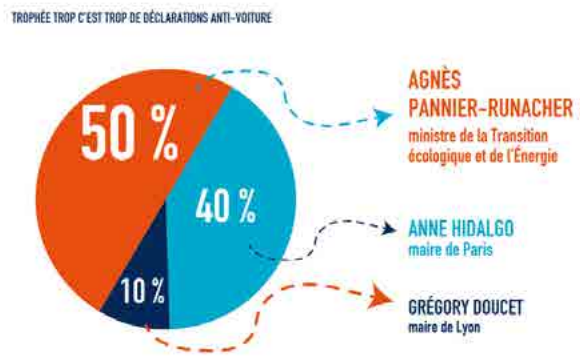
Anne Hidalgo,
maire de Paris, 9 septembre 2024

« Si vous achetez une voiture – et c'est particulièrement vrai pour les gros SUV à essence ou diesel – eh ben ça fait un impact sur la planète. Cet impact, vous l'avez près de chez vous, moi j'étais en Seine-Maritime, vous aviez les gens qui étaient sous l'eau à cause des inondations »

Agnès Pannier-Runacher,
ministre de la Transition écologique et de l'Énergie,
11 octobre 2024

« On a fait en sorte de faciliter la circulation et le stationnement »

Grégory Doucet,
maire de Lyon, 29 septembre 2024



En conclusion, comme l'an dernier, nous avons observé une belle mobilisation autour de nos Trophées TROP C'EST TROP. Les résultats sont cependant moins tranchés que pour la première édition, mais c'est pour une bonne raison. Beaucoup de votants nous ont confié avoir du mal à choisir un « *gagnant* » dans chacune de nos catégories, tant les sujets abordés les font sortir de leurs gonds !

Nicolas Heidet, président de l'association AM-AM, que nous remercions au passage pour cette belle complicité qui ne demande qu'à perdurer, s'est d'ailleurs à nouveau félicité de cette forte participation : « *Nous avons réussi à dépasser la barre des 11 000 participants, frôlée l'an passé. La mobilisation des automobilistes et des motards reste impressionnante. Les Trophées* TROP C'EST TROP *comblent manifestement un manque : celui de pouvoir exprimer un réel ras-le-bol du dénigrement systématique dont ils font l'objet, avec un fond d'humour noir qui nous plait beaucoup.* »

Évidemment, rendez-vous en décembre 2025 pour la troisième édition de nos Trophées.

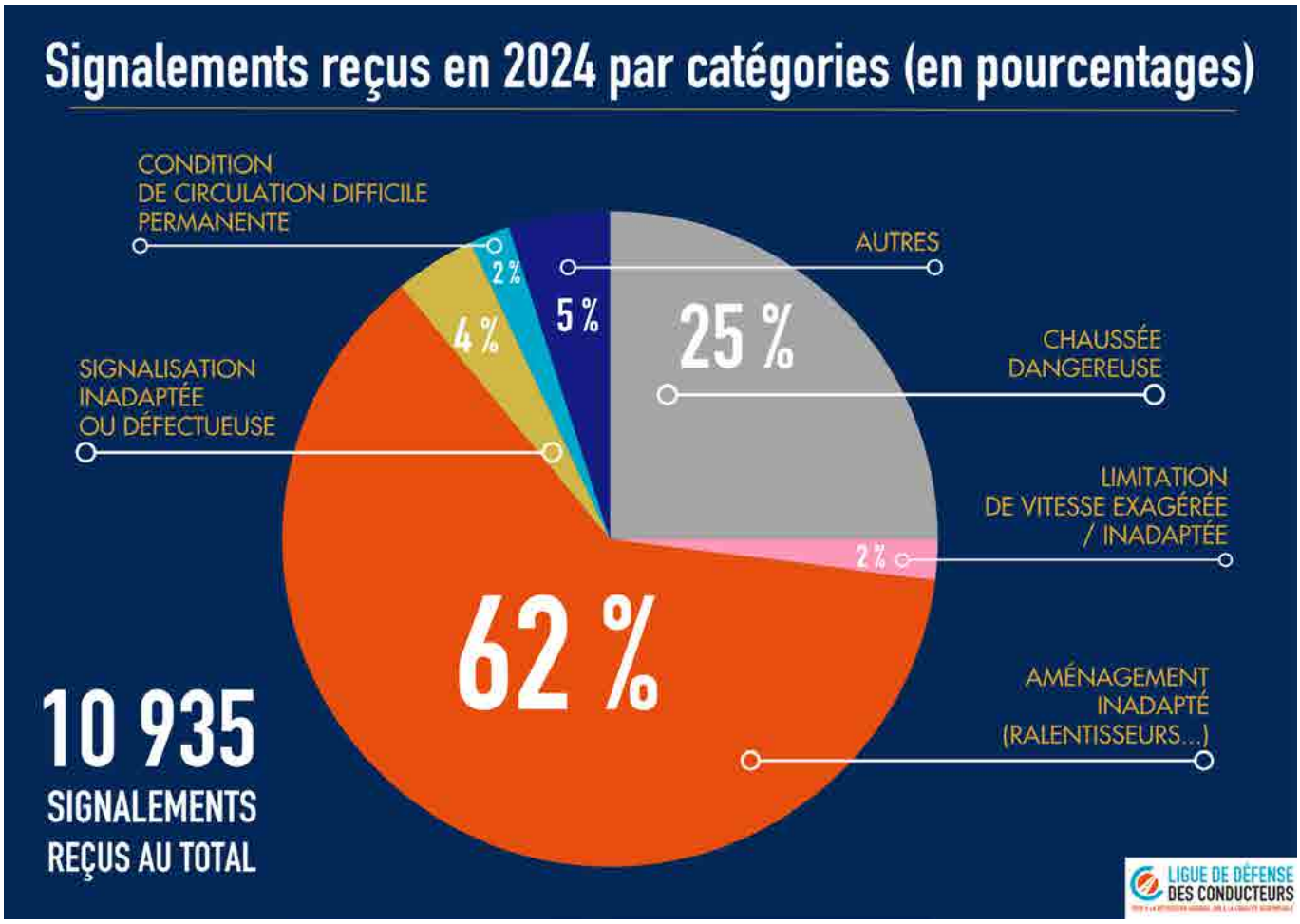
D Infrastructures : l'amélioration des routes passe aussi par la LDC

Ce pourcentage revient comme un mantra : dans 30 % des accidents mortels, l'infrastructure apparait comme l'un des facteurs en cause. Or, notre association appelle à une conduite responsable : qu'il soit question de comportement au volant ou d'administration de notre patrimoine routier… C'est pourquoi, depuis de nombreuses années, nous menons des actions concrètes dans un unique objectif : nous assurer que la dégradation des routes ne devienne pas une fatalité et participer à l'effort collectif pour enrayer cette inquiétante tendance. Notamment par le biais de notre application de signalement de zones dangereuses Activ'Route, par les contacts que nous pouvons établir avec nos élus ou encore les combats que nous menons contre la construction d'aménagements de type ralentisseurs, s'entêtant à ne pas respecter les conditions réglementaires d'implantation.

1. Activ'Route : notre plate-forme de signalement de zones dangereuses de plus en plus plébiscitée

a- Un véritable engouement pour cet engagement citoyen

En 2024, Activ'Route a franchi un cap : plus de 23 000 utilisateurs actifs, soit une croissance de 130 % en un an. Cette mobilisation massive de conducteurs engagés, que nous appelons Activ'Routeurs, illustre la prise de conscience collective des dangers liés aux dégradations des infrastructures routières et leur volonté de « *mettre la main à la pâte* » pour améliorer la situation. Notre mission est claire : simplifier et rendre plus efficace le signalement des zones dangereuses en permettant à tous les usagers de la route – automobilistes, motards, cyclistes et piétons – de remonter directement les problèmes repérés sur leur parcours via une appli ergonomique, intuitive, que nous avons développée à leur intention. Contrairement aux démarches administratives souvent longues et complexes, Activ'Route assure un signalement rapide et une transmission immédiate aux gestionnaires de voirie.



Les médias ne s'y sont pas trompés : en 2024, Activ'Route a bénéficié de nombreuses retombées dans la presse, dont deux reportages aux journaux télévisés de TF1, diffusés en août. Cette exposition de premier plan a touché des millions de spectateurs, se traduisant par un afflux massif de signalements ! Cette séquence médiatique marquante ouvre de nouvelles perspectives pour l'avenir en favorisant l'essor de notre communauté et en soulignant très positivement nos actions en faveur de la sécurité routière.

Nous avons enfin également tenté notre chance aux Trophées des territoires pionniers, organisés par les magazines Le Moniteur et La Gazette des Communes, qui récompensent les acteurs de la transformation urbaine en valorisant initiatives, projets et services innovants. Cette démarche vise à sensibiliser les élus à l'importance de notre initiative et à leur fournir des outils concrets pour améliorer la sécurité routière sur leur territoire. Même si nous n'avons pas remporté de récompense, nous avons profité de ce coup de projecteur pour renforcer notre visibilité et nous positionner comme un interlocuteur de confiance auprès des collectivités.

Plus d'informations sur : *www.activroute.org*

b- Un bilan 2024 riche d'enseignements

Les 10 935 signalements que nous avons enregistrés en 2024 nous permettent de constater des tendances fortes : 62 % d'entre eux concernent des aménagements inadaptés, avec une forte proportion de ralentisseurs illégaux (6 124 cas). Les problématiques de chaussée dangereuse représentent quant à elles 25 % des signalements, avec une prédominance de cas de nids-de-poule (1 127 cas). Enfin, seuls 4 % des signalements relèvent d'une signalisation inadaptée, en particulier au niveau des intersections dangereuses (228 cas).

À noter que la région Auvergne-Rhône-Alpes reçoit la palme du nombre de signalements effectués, avec 1 679 cas recensés en 2024. L'Île-de-France arrive en deuxième position, avec 1 373 signalements à son actif, suivie de l'Occitanie (1 341).

Forts de ces résultats, nous poursuivons nos efforts pour améliorer Activ'Route et son efficacité. Parmi les axes de développement envisagés pour 2025, nous comptons notamment renforcer notre partenariat avec les collectivités.

c- Des actions concrètes que les collectivités saluent

Notre collaboration avec les gestionnaires de voiries s'avère de plus en plus fluide, à mesure qu'Activ'Route gagne en notoriété. Élus locaux, responsables des infrastructures, salariés des Directions interdépartementales des routes ont appris à nous connaître et comprennent notre

démarche constructive, visant à faciliter leur tâche en identifiant plus vite les dangers repérés sur les chaussées dont ils ont la responsabilité. Les échanges suivants témoignent de la réussite de ce partenariat :

Avec la métropole d'Orléans (Loiret) : « *des travaux de réfection de la chaussée ont bien été réalisés suite au signalement.* »

Avec le département de la Loire-Atlantique : « *Le Département vous remercie pour ce signalement, je tiens à vous rassurer que des agents des routes se sont rendus sur place et ont constaté l'état de la route et ont traité avec une émulsion d'enrobé à froid.* »

Avec la mairie d'Étampes (Essonne) : « *Partageant pleinement, en ma qualité de Maire, l'engagement exemplaire et unanimement reconnu de votre association en faveur de la sécurité routière, et soucieux à ce titre que toutes les mesures nécessaires soient entreprises afin de remédier promptement à toute situation de dangerosité constatée sur la voirie communale, j'ai immédiatement diligenté l'intervention sur site de mes collaborateurs concernés.* »

D'autres travaux essentiels ont été effectués grâce à « *nos* » signalements. Un nid-de-poule dangereux a ainsi été réparé récemment sur l'autoroute A6, dans le Val-de-Marne, après notre intervention. Des carrefours situés dans les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie ont également été réaménagés, car leur conception initiale s'avérait dangereuse pour les usagers : encore des signalements d'Activ'Routeurs… Les exemples sont multiples et ce dialogue entre usagers et gestionnaires de voirie, dont nous ne sommes que les intermédiaires, fait l'objet d'une véritable fierté pour notre association.

Le 14 février 2024, Jean-François Longeot, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire du Sénat, a reçu la LDC.

d- Suite de notre partenariat avec Maintenance des Routes des France

Pour le syndicat professionnel Maintenance des Routes de France (MRF), le problème des routes ne se résume pas au manque d'argent. Les solutions que ses membres – tous spécialistes de l'audit des infrastructures bien sûr – mettent en avant sont frappées du bon sens : prévenir la dégradation des routes avant qu'elle ne s'installe, contrôler les travaux, améliorer les compétences des professionnels… Depuis plusieurs années maintenant, cette structure nous conseille pour notre montée en compétence sur le thème de l'entretien routier, pendant que nous lui faisons part des impressions de « terrain » de nos Activ'Routeurs. À l'avenir, notre partenariat est destiné à se développer, cette fois pour proposer des solutions concrètes pour rationaliser les coûts d'entretien et de réparation, tout en adoptant une stratégie d'investissement adaptée à une conjoncture économique critique.

2. Notre rendez-vous au Sénat avec le Président de la commission de l'aménagement du territoire pour parler état des routes

Le 14 février 2024, Jean-François Longeot, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire du Sénat, a reçu la LDC afin que nous puissions lui présenter nos initiatives en matière de routes et d'équipements routiers.

Dans notre étude intitulée *« Dégradation des routes en France : il est urgent d'agir »*, publiée en octobre 2020, nous avions largement cité l'audit l'état des ponts et ouvrages d'art en France, réalisé à l'initiative du Sénat. Dans le prolongement de ce travail, nous avons demandé à notre interlocuteur, lors de ce rendez-vous, d'envisager la création d'une mission d'information sur l'état du réseau routier dont l'objectif nous semble, pour le moins, devoir être double.

D'une part, établir un bilan, le plus exhaustif possible, de l'état du réseau routier, les méthodes de diagnostic utilisées, les besoins recensés, les moyens consacrés, les intervenants impliqués, et les lacunes constatées (à cet effet, l'envoi d'un questionnaire détaillé à tous les gestionnaires de réseaux semblerait pertinent),

D'autre part, formuler des recommandations, notamment à la lumière de politiques mises en œuvre dans certains territoires ou pays limitrophes, permettant de définir une vraie stratégie nationale d'entretien des routes.

Nous avons été écoutés : le président Jean-François Longeot nous a assurés de son soutien. Dans le courant de l'année 2025, nous allons consacrer une partie de notre énergie à proposer des solutions concrètes pour accompagner la concrétisation d'un tel audit, soutenus par nos partenaires du syndicat professionnel Maintenance des Routes de France.

3. Ralentisseurs illégaux : grosse victoire en 2024

Trente ans. Trente ans que le décret 94-447 du 27 mai 1994 limite très strictement l'implantation des ralentisseurs pour des raisons de sécurité. Mais depuis 2010 et la publication d'un guide non réglementaire intitulé « *Coussins et plateaux* » par le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, ex-CERTU), ce décret est littéralement bafoué. Car ce manuel ouvre la porte à toutes les entorses, dès lors que le ralentisseur « *de type trapézoïdal* » ou « *de type dos-d'âne* » – selon le verbiage officiel – est rebaptisé plateau ralentisseur, plateau surélevé, plateau traversant, coussin berlinois, etc. Juste une question de rhétorique, et tant pis si la forme géométrique trapézoïdale est finalement la même ! Résultat, aujourd'hui, la quasi-totalité des 450 000 ralentisseurs en France sont illégaux : trop hauts, trop abrupts, trop longs, implantés sur des voies où le trafic est supérieur à 3 000 véhicules par jour, hors zone limitée à 30 km/h, sur le trajet d'un bus ou d'un car de service public… La liste des interdits allégrement ignorés est presque sans fin.

Depuis de nombreuses années, ces dérives font l'objet d'un bras de fer entre les associations Pour Une Mobilité Sereine et Durable (PUMSD) et la Ligue de Défense des Conducteurs, qui représentent toutes deux les usagers, contre les responsables de cette situation (collectivités locales, élus, entreprises du BTP, Cerema…). Car ce non-respect du décret de 1994 entraîne des conséquences désastreuses : accidents corporels parfois très graves, casse matérielle, impact sur l'environnement, inconfort à bord, bruit et vibrations pourrissant la vie des riverains… De multiples nuisances que nous avons dénoncées en 2022, protocole de mesures et constat d'huissier de justice à l'appui, dans une étude intitulée *« Ralentisseurs illégaux : + d'accidents, + d'impact sur l'environnement, + de carburant, + de bruit »*. Tous les usagers de la route sont par ailleurs concernés et leurs témoignages sont multiples : automobilistes, motards, cyclistes, chauffeurs de bus, de poids lourds ou d'engins agricoles…

Pour se faire entendre, PUMSD a de son côté multiplié les démarches en justice. Notamment auprès du Conseil d'État en 2022, pour annuler des arrêts de la Cour administrative d'appel de Marseille, dont l'association conteste les arguments « *validant* » la légalité des ralentisseurs du département du Var. Mission accomplie, puisque ladite Cour d'appel s'est vue contrainte de rejuger l'affaire… et a fini par rendre l'arrêt que nous attendions tous : à compter du 30 avril 2024, tout ralentisseur implanté sur une voie ouverte au trafic routier public doit l'être conformément en tous points avec le fameux décret 94-447. Et ce, quel que soit le nom qui lui est donné : coussin en enrobé, coussin lyonnais, coussin berlinois, plateau ralentisseur, plateau surélevé, plateau traversant. Un pas de géant est franchi !

Reste toutefois quelques « *détails* » à régler. La norme de construction Afnor NF P 98-300, relative aux caractéristiques géométriques des ralentisseurs, n'étant pas directement consultable dans le texte du décret et n'ayant pas été ratifiée par le ministre de l'époque, l'association PUMSD a demandé au Conseil d'État d'exiger que la norme soit systématiquement respectée et que les ralentisseurs déjà construits soient mis en conformité. La LDC, de son côté, est pleinement solidaire : en parallèle de notre pétition *« Pour en finir avec les ralentisseurs illégaux »* (déjà 110 000 signatures), notre association s'est en effet assurée que PUMSD dispose d'un budget suffisant pour mener à bien ses démarches auprès du Conseil d'État.

Dommage, en mars 2025, cette nouvelle requête a fait chou blanc… mais a confirmé les conditions d'implantation à respecter. Le dossier est donc loin d'être refermé.

II - Nos engagements pour 2025

Bientôt vingt ans que vous accompagnez la Ligue de Défense des Conducteurs dans ses combats pour votre mobilité individuelle. Si, à l'origine, c'est la montée en puissance de la répression automatisée, l'apparition du permis à points ou encore les premiers abaissements de limitation de vitesse qui ont motivé sa création, les sujets de mobilisation se sont depuis multipliés. En 2025, notre association s'engage à en faire encore plus.

Renouvellement du permis de conduire et visite médicale

Avec votre soutien, nous espérons convaincre la France de renoncer définitivement à ce projet qui s'apparente à une véritable épée de Damoclès au-dessus de la tête des seniors.

Déploiement des radars urbains

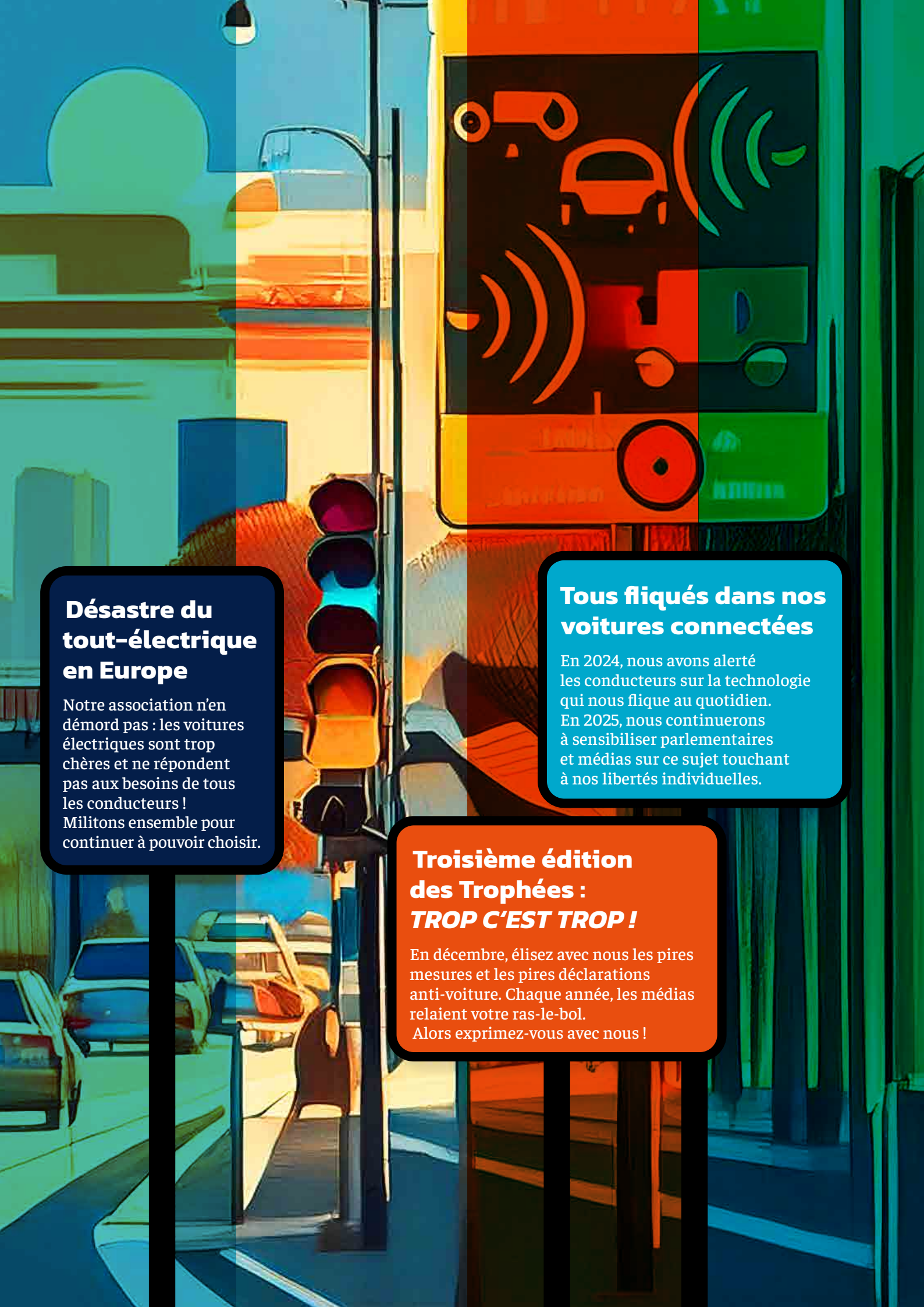
Aux 4 600 radars «*nationaux*», les collectivités locales sont désormais autorisées à ajouter leur propre matériel de surveillance à outrance. Motivant, car elles toucheront peut-être une part des recettes ! Ne laissons pas faire.

Zones à faibles émissions

Ensemble, nous allons continuer à demander la suspension de ces Zones à forte exclusion ! Signez notre pétition et ne laissez pas s'instaurer un injuste «*délit de pauvreté*» dans notre pays.

Dégradation des routes

Notre appli de signalement de zones dangereuses Activ' Route est devenue un précieux allié des conducteurs acteurs de la sécurité routière et des collectivités locales. La LDC continue évidemment de déployer ses efforts pour améliorer les routes.



Désastre du tout-électrique en Europe

Notre association n'en démord pas : les voitures électriques sont trop chères et ne répondent pas aux besoins de tous les conducteurs ! Militons ensemble pour continuer à pouvoir choisir.

Tous fliqués dans nos voitures connectées

En 2024, nous avons alerté les conducteurs sur la technologie qui nous flique au quotidien. En 2025, nous continuerons à sensibiliser parlementaires et médias sur ce sujet touchant à nos libertés individuelles.

Troisième édition des Trophées : *TROP C'EST TROP !*

En décembre, élisez avec nous les pires mesures et les pires déclarations anti-voiture. Chaque année, les médias relaient votre ras-le-bol. Alors exprimez-vous avec nous !

III - Nos moyens d'action

L'objectif de notre association est de réunir le plus grand nombre de conducteurs raisonnables, de faire entendre leur voix et d'agir en leur nom pour en finir avec les excès de la répression routière et passer à une politique de sécurité routière juste et efficace. Nous nous battons également pour que ceux qui ont besoin de leur voiture au quotidien puissent continuer à jouir de leur liberté de mouvement individuelle sans être stigmatisés.

Notre indépendance, notre liberté de ton, nous les devons à nos donateurs, dont la générosité nous permet d'agir très concrètement pour la défense des conducteurs. Notre association ne bénéficie d'aucun autre appui que le leur : nous ne sommes adossés à aucune institution, qu'elle soit publique ou privée. Ces dons constituent notre unique source de revenus.

C'est au nom de tous nos sympathisants, donateurs ou pas, que notre équipe organise des campagnes d'information du grand public, des actions de mobilisation auprès des élus et des responsables politiques, des recherches, études et publications… Les salariés sont également chargés d'animer le site internet et les réseaux sociaux de la Ligue de Défense des Conducteurs, d'entretenir les relations avec les parlementaires, les élus locaux, les préfectures et les médias, de même qu'ils gèrent au quotidien le site communautaire Activ'Route de signalement de zones dangereuses, dédié à l'amélioration du réseau routier. Au quotidien, l'équipe de la LDC se tient aussi à la disposition des sympathisants qui la contactent, pour répondre à tous types de questions liées aux missions et activités de l'association.

Le chapitre qui suit détaille la répartition des dons par poste de dépense, ainsi que les moyens humains mis en œuvre pour permettre à l'association de remplir sa mission, de même que la stratégie de communication qui en découle. Cette totale transparence, nous la devons aux sympathisants et donateurs de la Ligue de Défense des Conducteurs. Ce présent rapport annuel constitue d'ailleurs l'occasion de leur exprimer nos remerciements pour leur dévouement, leur pugnacité et leur générosité.

A Un budget issu de nos donateurs et dédié au combat

Pour orienter et donner l'impulsion de la stratégie de l'association, le conseil d'administration s'est réuni quatre fois en 2024 (8 mars, 13 juin et 6 novembre et 12 décembre).

L'assemblée générale s'est tenue le 13 juin 2024 et a validé les comptes 2023, lesquels ont été publiés au Journal officiel, le 28 juin 2024.

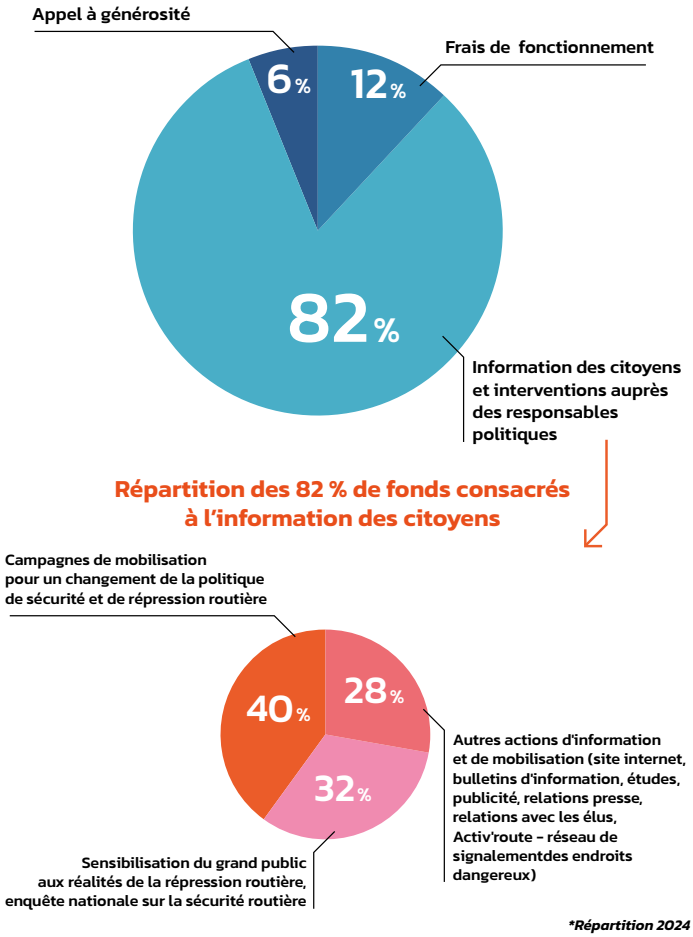
Le bilan 2024 de l'exercice présente un total de 816 592 €.

Le compte de résultat 2024 affiche un total de produits de 1 382 848 € et un total de charges de 1 308 659 €, dégageant un résultat positif de 74 189 €.

Ce compte de résultat, en hausse de 13 % par rapport à 2023, reflète l'activité particulièrement intense de notre association et la confiance chaque année renouvelée de nos donateurs pour porter leur voix. Tout au long de 2024, nos publications (études, articles, posts…), mais aussi nos multiples prises de parole dans les médias et auprès des élus, ont permis à nos sympathisants de suivre l'évolution de nos travaux et de nous soutenir avec conviction. À noter que l'investissement le plus important de l'année a été consacré à l'organisation de notre colloque sur la politique de sécurité routière, à l'Assemblée nationale en mars *(lire page 10).*

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

Comment sont utilisés les dons ?*



**Répartition 2024*

B Les moyens humains de l'association

Les salariés de la Ligue de Défense des Conducteurs sont chargés de porter la voix de nos sympathisants auprès des élus et des médias. Au quotidien, ils assurent également l'administration de l'association, tandis qu'ils sont le premier contact des personnes qui les sollicitent au téléphone ou par mail.
Notre équipe est constituée de Nathalie Troussard, secrétaire générale, Alexandra Legendre, responsable du pôle Études et communication mais aussi porte-parole de l'association, assistées d'Amel Ammari. L'année 2024 a vu l'arrivée d'Axelle Tahon, notre nouvelle content manager. Chaque année, notre association accueille aussi dans ses murs des étudiants en alternance, dont la formation est, le plus souvent, liée à la communication et aux affaires publiques.

Sur le terrain, auprès des institutions publiques, des élus ou des médias, Nathalie Troussard et Alexandra Legendre agissent au nom de l'association. La première émane du milieu associatif et la seconde, du journalisme automobile. Leur fonctionnement en binôme se poursuit depuis cinq ans (Nathalie Troussarda été recrutée en octobre 2016 et Alexandra Legendre en décembre 2019). Ensemble, elles s'assurent que la voix des conducteurs est entendue et, en accord avec le conseil d'administration, elles définissent la stratégie de l'association. Selon les sujets abordés, la LDC dispose également d'un vaste réseau d'experts qu'elle consulte afin d'assurer sa totale crédibilité lorsqu'elle monte au créneau pour défendre les conducteurs.

Aux manettes de l'organisation du colloque à l'Assemblée nationale en mars 2024, l'équipe de la LDC.

C La communication, notre meilleur outil pour « faire savoir »

Pour porter la voix des automobilistes et des motards, attachés à leur liberté de mobilité individuelle, la Ligue de Défense des Conducteurs s'impose comme l'association la plus influente. Répression routière, sécurité routière, restrictions de circulation, fiscalité, politique automobile en général, notre équipe ne manque jamais une occasion de faire connaître le positionnement de notre association. Pour ce faire, nous articulons nos interventions autour de trois axes d'échanges : avec les sympathisants, avec les élus (collectivités locales, notamment maires et instances départementales, mais aussi députés et sénateurs ainsi que membres du gouvernement) et, enfin, avec les médias. À noter que selon les sujets, nous sommes également parfois amenés à prendre la parole devant la filière automobile, côté constructeurs et équipementiers ou côté services, en tant que représentants des usagers.
Les professionnels de la Plateforme automobile ou de Mobilians nous invitant à participer à leurs tables rondes ou webinaires reconnaissent ainsi *de facto* l'expertise de notre association. Alexandra Legendre, responsable du pôle Études et communication mais aussi porte-parole de la LDC, siège par ailleurs dans plusieurs jurys prestigieux, offrant à nouveau une belle visibilité à notre structure.

a. Newsletters et mailings

Plusieurs fois par an, nos sympathisants reçoivent par mail une newsletter reprenant les principaux articles publiés sur notre site internet, afin qu'ils ne manquent aucune des actualités les plus marquantes de notre association. Quiconque s'abonne à cette newsletter peut ainsi suivre nos combats, célébrer nos victoires, lire les témoignages d'autres conducteurs rapportant les excès de la répression routière et les débordements de mesures de restriction de circulation, liées notamment à la transition écologique. Ce rendez-vous régulier nous donne aussi l'occasion de faire le point sur les actions que nous menons auprès des élus ou dans les médias.

Les mailings, eux, parviennent à nos sympathisants par la poste ou via leur boîte mail. Il s'agit de messages très réguliers, se concentrant sur un seul sujet de mobilisation et incitant à signer une pétition, contacter son député, ou toute autre action permettant de nous faire entendre. Exemple en avril 2024, en amont des élections européennes : nous avons invité nos sympathisants à envoyer aux candidats français de leur choix un courrier que nous avions prérédigé et intitulé *« Préservez notre liberté de circuler en voiture ! »*. L'objectif de cette « interpellation » était de sensibiliser ces futurs députés du Parlement européen à l'impact que leurs décisions auront sur nos déplacements du quotidien… et les inviter à se positionner en tant que défenseurs de nos droits de conducteurs (*lire plus bas*).

Chacune de ces actions représente une occasion pour la Ligue de Défense des Conducteurs d'effectuer des appels à dons : rappelons que seule la générosité de nos donateurs permet à notre association de fonctionner et d'agir.

b. Articles sur le site de la LDC

Répression et radars, infos et intox sur la vitesse, infrastructures, écologie et environnement, quotidien du conducteur, sécurité routière… Nos articles représentent la colonne vertébrale de nos argumentaires. Nos sources sont très diverses, mais à chaque fois, c'est à la lumière de points de vue d'experts qu'ils sont rédigés : spécialistes des différents domaines que nous abordons, élus de terrain, voire chiffres publiés par la Sécurité routière… avec notre propre interprétation évidemment. L'équipe du Pôle études et communication de la LDC est entièrement dédiée à la veille d'informations, à leur vérification, à la recherche d'experts pertinents et bien sûr, à la rédaction et à l'interprétation de toutes ces données. En 2024, nous avons publié près de quarante articles. Les sujets traités sur le site internet de l'association sont consultables en fin de ce présent Rapport annuel, dans la liste en annexe. Les articles complets sont disponibles en ligne sur le site : *www.liguedesconducteurs.org.*

c. Omniprésence sur les réseaux sociaux

Les plus de 62 000 abonnés à notre page Facebook peuvent suivre notre actualité au fil des jours. Ce public très engagé d'automobilistes et de motards nous sollicite aussi régulièrement sur Messenger, la plateforme de discussion de Facebook, pour les aider à régler leurs galères. L'an dernier, les posts les plus populaires (c'est-à-dire les plus partagés, les plus « likés », les plus commentés…) ont concerné les voitures électriques (*voir page 24*), les radars automatiques (*voir page 14*), notre recours contre le 50 km/h sur le périphérique parisien (*voir page 16*), les ralentisseurs illégaux (*voir page 33*)…

Sur LinkedIn, le réseau professionnel de la LDC a dépassé les 700 abonnés (+ 11 % par rapport à 2023) et notre récent compte Instagram compte lui aussi quelques centaines d'abonnés. Enfin, en 2024, notre association a décidé de fermer son compte X (ex-Twitter), notamment parce que ce réseau social

est extrêmement fréquenté par les anti-voitures. Nos publications y faisaient l'objet d'attaques systématiques peu constructives et leur modération était très chronophage. Enfin, les nouvelles règles algorithmiques de la maison mère de X défavorisant encore plus le débat démocratique et abandonnant la plupart des règles de bonne conduite, nous avons jugé préférable de nous retirer de ce réseau.

À noter que début 2024, nous avons créé notre chaîne YouTube, afin de mieux diffuser nos vidéos. Nous espérons que notre communauté, sur ce réseau social, s'étoffera rapidement.

d. La LDC au Mondial de l'Auto

Au cœur du 90e Mondial de l'Auto, qui a attiré plus de 500 000 visiteurs, la LDC s'est imposée comme LA voix des conducteurs. Nos équipes ont arpenté les travées de ce qui fut autrefois le plus grand salon automobile du monde, micro en main, pour capter les coups de gueule et les ras-le-bol des usagers face aux obstacles qui leur compliquent la vie. Entre la baisse de la vitesse à 50 km/h sur le périphérique parisien, les radars, l'état des routes et la fin des véhicules thermiques d'ici à 2035, aucun sujet n'a échappé aux débats ! Ces témoignages illustrent le dilemme auquel font face de nombreux conducteurs, tiraillés entre l'urgence de la transition écologique et les réalités pratiques de leur quotidien. Nous avons bien sûr compilé les inquiétudes et les questionnements de toutes les personnes que nous avons interrogées dans une série de reportages, publiés sur la *chaine YouTube* de la LDC.

e. La LDC à la convention des auto-écoles

Début octobre 2024 à Châteauroux, plus de 250 professionnels de l'éducation et de la sécurité routières, entourés d'experts et d'acteurs institutionnels, se sont réunis à la convention nationale des auto-écoles, organisée par le syndicat professionnel Mobilians pour échanger sur les dernières innovations ainsi que sur les enjeux futurs auxquels fait face la profession. Devant cette assistance particulièrement impliquée, la Ligue de Défense des Conducteurs a pu exposer son point de vue sur la politique de sécurité routière, largement expliquée dans ce Rapport annuel au chapitre consacré à notre colloque. Nous avons également abondé dans le sens des propositions sur l'amélioration de l'apprentissage de la conduite de Mobilians : repenser la formation pour des comportements plus sûrs, garantir un accès équitable pour tous au permis de conduire en permettant la portabilité du Compte personnel de formation (CPF) au sein de la famille nucléaire et enfin, ouvrir l'enseignement de la conduite à toutes les mobilités… Que tous les usagers apprennent à partager la route, pour apaiser une cohabitation trop souvent houleuse entre automobilistes, deux-roues motorisés, cyclistes, utilisateurs de trottinettes et piétons, cela apporterait évidemment des progrès majeurs en matière de sécurité routière, comme le souligne régulièrement la LDC.

f. La LDC, un juré parmi ses pairs

Votre voix de conducteurs doit être portée partout ! Y compris dans le cadre d'élections, de trophées, de remise de récompenses… auxquelles plusieurs structures nous font l'honneur de nous demander de participer en tant que représentants des usagers. Pour nous, cela représente autant d'occasions inédites de faire parler de notre association et de ses actions. Notre porte-parole, Alexandra Legendre, siège ainsi, pour la troisième année consécutive, dans le jury des Trophées de L'Argus, élisant les meilleurs véhicules de l'année et les personnalités de l'automobile le plus en vue. Elle fait aussi partie du jury des Trophées Ze Awards du Pneu, récompensant

Participation de la LDC à la convention des auto-écoles de Mobilians, à Châteauroux.

1

2

3

4

Le quotidien de l'association

5

6

1 - Les médias viennent souvent tourner dans nos bureaux !

2 - Séquence photo du périphérique parisien pour notre recours contre l'abaissement de vitesse.

3 - Nathalie Troussard et Alexandra Legendre, de la LDC, se rendent en audition au Sénat.

4 - La LDC participe à de nombreuses visioconférences toute l'année...

5 - Des centaines de milliers de pétitions signées passent chaque année entre les mains de notre équipe.

6 - Mondial de l'Auto : la LDC en selle !

7 - Rencontre avec Henri-Jacques Citroën, petit-fils d'André Citroën, à l'Automobile-Club de France.

Toute l'année, nous ne manquons jamais une occasion d'enrichir nos photos de routes, pour dénoncer leur dégradation.

7

2 La sensibilisation des élus aux préoccupations des conducteurs

les professionnels du pneumatique dans plusieurs domaines (notamment la sécurité routière), mais aussi de celui du Grand Prix du livre automobile et des mobilités. Enfin, nouveau en 2024, elle a été invitée par le réseau de garages solidaires Agil'ess à participer à la sélection des meilleurs projets du programme « *Accompagner les garages et loueurs de l'économie sociale et solidaire* ». La LDC est ainsi fière de mettre en lumière un projet œuvrant en faveur de la mobilité automobile pour tous, y compris pour les plus démunis.

En 2024, nos activités habituelles de plaidoyer, consistant à sensibiliser élus et représentants du gouvernement aux problèmes toujours plus nombreux que les conducteurs rencontrent au quotidien, ont été évidemment perturbées par la dissolution de l'Assemblée nationale juste avant l'été. Pour autant, comme nous l'avons déjà évoqué dans les chapitres précédents, nous avons continué à nous exprimer auprès de tous ceux qui demeuraient en capacité de nous aider à nous faire entendre. Notamment en leur faisant parvenir systématiquement nos travaux les plus élaborés (par exemple, en 2024, notre étude « *Tous fliqués* », *voir page 19*). Mais aussi en les contactant directement ou lors de rendez-vous en tête-à-tête.

Voitures électriques : début 2024, le député de l'Aisne Jean-Louis Bricout (non réélu après la dissolution) a souhaité échanger avec la LDC au sujet de la proposition de loi sur le manque de transparence des informations délivrées aux acheteurs de voitures électriques, lui aussi ayant eu une démarche similaire.

Le député de la Loire Jean-Pierre Taite a pris la relève, autour d'une proposition de loi réactualisée, fin 2024. Dossier à suivre en 2025.

Sécurité routière : le 20 mars, c'est le député des Ardennes Pierre Cordier qui nous a ouvert les portes de l'Assemblée nationale afin d'y organiser notre colloque (*voir page 10*). Il nous a par ailleurs fait l'honneur d'introduire nos débats, tandis qu'Annick Jacquemet, sénatrice du Doubs, l'a conclu avec conviction.

Stationnement : en janvier 2024, comme décrit page 20, la sénatrice Olivia Richard représentant les Français établis hors de France a auditionné la LDC sur le sujet des dérives du forfait post-stationnement.

Répression routière : fin 2024, la députée de la Loire Sylvie Bonnet s'est fait l'écho de nos interrogations sur la réactualisation des tranches d'excès de vitesse tous les 5 km/h (souvenez-vous, c'est en ayant eu cette démarche que nous avions appris que 58 % des PV pour excès de vitesse étaient inférieurs à 5 km/h au-delà de la limitation, ce qui a débouché sur l'abandon du retrait de point pour ces mini-dépassements) dans le cadre d'une question écrite au gouvernement. Nous attendons toujours que le ministre de l'Intérieur revienne vers elle pour lui « *indiquer sous forme de tableau le nombre de procès-verbaux établis chaque année depuis 2010, en ville d'une part et hors agglomérations d'autre part, pour des excès de vitesse compris entre un et cinq kilomètres par heure au-delà de la vitesse autorisée, pour des excès de vitesse compris entre six et dix kilomètres par heure au-delà de la vitesse autorisée, pour des excès de vitesse compris entre onze et quinze kilomètres par heure au-delà de la vitesse autorisée et pour des excès de vitesse compris entre seize et vingt kilomètres par heure au-delà de la vitesse autorisée* ». Ici aussi, dossier à suivre en 2025.

Autoroutes en flux libre : voir page 23.

Préservation de nos infrastructures routières : voir le compte-rendu de notre rendez-vous avec Jean-François Longeot, président de la commission du Développement durable et de l'aménagement du territoire du Sénat (*voir page 32*).

Élections au Parlement européen : En complément du courrier que nous avons demandé à nos sympathisants d'envoyer aux candidats français

Tisser des relations avec des parlementaires, des élus locaux… c'est aussi en procédant ainsi que notre association défend vos droits de conducteurs. Ici, Nathalie Troussard, secrétaire générale de la LDC, et Alexandra Legendre, porte-parole, avec le député Jean-Pierre Taite, à l'Assemblée nationale, en décembre 2024.

aux élections européennes en avril 2024, en amont des élections européennes : nous avons invité nos sympathisants à envoyer aux candidats français pour leur demander de préserver notre liberté de circuler en voiture (voir page 39), la LDC a directement contacté les principales têtes de liste pour les interroger sur leurs intentions en matière de politique automobile… Le résultat, restant, en majorité, très en-deçà de nos attentes, les réponses de la plupart des candidats révélant leur ignorance, voire leur désintérêt pour la cause des conducteurs (*lire notre article sur le sujet sur notre site : « Élections européennes et politique automobile : Si les candidats veulent qu'on s'intéresse à eux, qu'ils s'intéressent aux conducteurs » !*

Renouvellement du permis senior et visite médicale obligatoire : voir page 18 pour découvrir notre action de sensibilisation opérée auprès du ministre des Transports.

La LDC maintient sa politique de transparence

Haute Autorité pour la transparence de la vie publique

Depuis 2020, la Ligue de Défense des Conducteurs déclare toutes ses activités en lien avec les élus et représentants de la république à la Haute autorité pour la transparence de la vie publique (HATVP). Cette institution indépendante est *« chargée de promouvoir la probité et la transparence des responsables publics, de contrôler la déontologie de certains responsables et agents publics, d'encadrer le lobbying et de diffuser une culture de l'intégrité. »* Les activités de notre association comprenant des démarches de plaidoyer auprès des parlementaires et des élus locaux, nous sommes ainsi en mesure de démontrer notre probité et notre respect des exigences de transparence imposées par l'État. Notre crédibilité en ressort renforcée.

3 Les médias qui ont relayé nos actions en 2024

Bien installée dans le paysage médiatique français, interrogée et consultée quasi quotidiennement par la télévision, la radio, ainsi que la presse écrite et web, la Ligue de Défense des Conducteurs est aussi régulièrement sollicitée à l'international (Der Spiegel, Deutsche Welle et Frankfurter Allgemeine Zeitung en Allemagne, Toronto Star au Canada, KBS en Corée du Sud…). La voix de nos sympathisants porte désormais jusqu'au-delà de nos frontières !

Cette médiatisation nationale et maintenant internationale résulte de notre mobilisation pour aborder tous les sujets liés à l'automobile et à la mobilité automobile. Des thèmes extrêmement populaires et prisés du grand public. Devant une caméra, un micro ou un bloc-notes, nous profitons de toutes les occasions qui se présentent pour défendre les intérêts des automobilistes, des motards et de tous les Français dépendant de leurs véhicules personnels pour leurs déplacements.

Bien sûr, nous ne sommes pas seulement des commentateurs éclairés ou des critiques des évolutions de la politique automobile : nous créons nous-mêmes aussi notre actualité. Par exemple, en novembre 2024, la radio RTL a consacré son *« Événement de matinale »* à notre étude *« Tous fliqués »*, revenant sur son contenu à plusieurs occasions au fil des heures, notamment avec un reportage de terrain effectué avec notre porte-parole, Alexandra Legendre. Notre recours contre le 50 km/h sur le périphérique parisien a également bénéficié d'un large traitement dans la presse. Tout comme notre alerte contre la menace d'une visite médicale pour

renouveler son permis de conduire, notre lutte contre les ralentisseurs illégaux, notre positionnement très critique vis-à-vis de la mise en place que péage à flux libre sur plusieurs autoroutes…

Pour couronner notre visibilité dans les médias, nous avons lancé la deuxième édition de nos Trophées Trop c'est trop *(voir page 27)*. Au-delà des nombreux journalistes qui s'étaient fait l'écho de ces *« prix citron »* de l'auto dans leurs colonnes, plus de 11 000 votants ont répondu à notre sondage pour élire les pires mesures de l'automobile et les pires postures anti-voiture de l'année : un nouveau record ! La remise des *« diplômes »* des grands gagnants a eu lieu lors de la soirée de fin d'année de l'Association des médias auto et moto, dans les prestigieux locaux de la marque Cupra, boulevard de la Madeleine à Paris.

ANNEXE

Liste des articles publiés sur le site internet
de la Ligue de Défense des Conducteurs en 2023.
Tous sont consultables en ligne, en tapant les mots-clés des titres.

Date	Article	Rubrique
1/1/2024	Perles des conducteurs 2023	Quotidien du conducteur
1/2/2024	Pemis de conduire et seniors : les vrais chiffres de l'accidentologie	Quotidien du conducteur
2/6/2024	La Ligue de Défense des Conducteurs vous invite à son colloque du 20 mars 2024	Sécurité Routière
2/7/2024	Retour de la consignation pour contester un forfait post-stationnement : la Ligue de Défense des Conducteurs s'y oppose, le Sénat nous entend	Répression et radars
2/12/2024	Ensemble, dépassons les 400 000 signatures à notre pétition contre la suspension automatique du permis de conduire tous les 15 ans	Quotidien du conducteur
2/19/2024	Au cœur de la controverse : l'A79, une autoroute sous tension	Quotidien du conducteur
2/23/2024	2023 : Nombreuses victoires à l'actif de la Ligue de Défense des Conducteurs	Autre sujets
2/28/2024	Victoire : le Parlement européen rejette la proposition de loi sur la fin du permis de conduire à vie !	Quotidien du conducteur
3/5/2024	Trop de mépris pour les conducteurs : notre constat implacable face à vos témoignages	Quotidien du conducteur
3/6/2024	ZFE : le bazar continue	Écologie et environnement
3/22/2024	Colloque de la LDC à l'Assemblée nationale : un bilan sans concession de la politique de sécurité routière	Sécurité Routière
4/19/2024	Dégradation de l'état des routes : le dérèglement climatique a bon dos	Infrastructures
5/2/2024	Colloque de la LDC : un électrochoc pour la sécurité routière	Sécurité Routière
5/6/2024	Élections européennes : à quelle sauce les candidats vont-ils manger les conducteurs ?	Quotidien du conducteur
5/16/2024	Amendes routières : l'État se gave en 2023	Répression et radars
5/30/2024	Élections européennes 2024 : quelles propositions des candidats pour améliorer le dur quotidien des conducteurs ?	Quotidien du conducteur
6/21/2024	Rapport annuel 2023 : bilan d'une année de victoires et de combats pour la LDC	Autres sujets
6/24/2024	Radars locaux : une déferlante de PV à venir	Répression et radars
6/28/2024	Avec notre autocollant, faites savoir que vous n'êtes pas une voiture-radar	Répression et radars
7/9/2024	Finissons-en une bonne foies pour toutes acec les ralentisseurs illégaux	Infrastructures
7/17/2024	Rouler intramuros avant les JO : un Paris sportif	Quotidien du conducteur
8/1/2024	Règlement Jeu Concours Facebook	Quotidien du conducteur
8/19/2024	Depuis le retour à 90 km/h, les routes de la Haute-Saône sont plus sûres	Vitesse infos et intox
9/16/2024	Périphérique de Paris à 50 km/h : vous êtes contre à 92 %	Vitesse infos et intox
9/20/2024	Communes : pour casser la vitesse, restez dans les clous !	Infrastructures
9/27/2024	Grand Paris : bientôt 1,2 million de véhicules interdits de circuler	Écologie et environnement
10/10/2024	Recours collectif contre le 50 km/h sur le périphérique de Paris : comment ça marche	Vitesse infos et intox
11/5/2024	Au Mondial de l'Auto, la LDC fait résonner la voix des conducteurs	Quotidien du conducteur
11/7/2024	Amendes : toujours plus de flou autour du détournement des recettes par l'État	Répression et radars
11/15/2024	Ultra connectés = ultra surveillés	Répression et radars
11/22/2024	Élisez vos Trophées «Trop c'est Trop» 2024 !	Quotidien du conducteur
11/22/2024	Radars « collectivités » : les maires dans les starting-blocks	Répression et radars
11/25/2024	Suspension automatique du permis de conduire : 523 000 pétitions signées envoyées au ministre !	Quotidien du conducteur
11/29/2024	Ensemble et devant les tribunaux, disons NON au périphérique de Paris à 50 km/h !	Vitesse infos et intox
12/5/2024	Trophées « Trop c'est trop » 2024 : les résultats !	Quotidien du conducteur

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

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

« Merci à toute l'équipe. Merci pour le travail d'information réalisé. »

« Je vous remercie pour tout ce que vous faites pour défendre les conducteurs de ce pays. »

« Merci beaucoup pour vos actions. »

« Votre combat est aussi le nôtre. Merci pour tout ce que vous faites. »

« Grâce à votre action, nous savons que nous ne sommes pas impuissants face à des mesures injustes. Un grand merci à vous ! »

« Enfin une voix qui porte pour défendre les automobilistes ! Merci pour vos actions. »

« Merci, merci, merci. Il y a tant et tant à faire pour que tous les usagers puissent circuler en tranquillité et sécurité ! »

« Je tiens à vous féliciter pour tout ce que vous faites. »

« Bravo à toutes vos équipes pour leur réactivité. »

« Votre investissement en matière de défense des conducteurs, n'est plus à prouver… Merci pour tout ce que vous faites ».

« Enfin une association réactive ! »

« Merci pour votre excellent travail. »

« Merci de tout ce que vous faites, avec tant de succès, pour nous tous. »

« Un énorme bravo à vous et votre équipe pour ces combats ! »

« Merci pour vos actions et pour le sérieux de vos revendications.»

« Bravo pour votre ténacité ! »

« Merci pour ce travail de fond que vous réalisez depuis de nombreuses années. Votre travail est essentiel et nous vous en sommes très reconnaissant. »

« J'apprécie votre efficacité pour faire bouger les choses, je vous souhaite de gagner des batailles. »

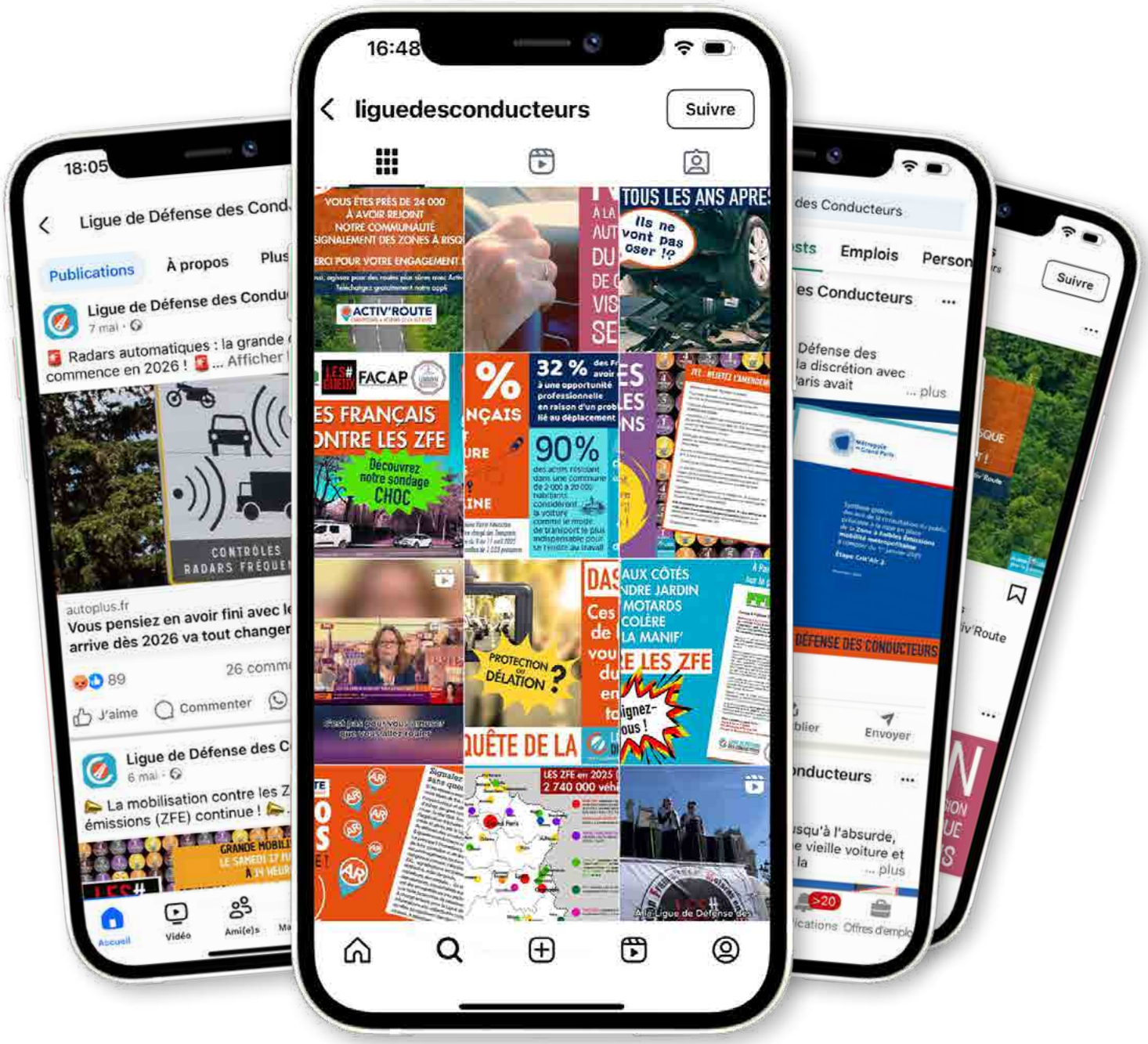
POUR RESTER EN CONTACT

Site internet : **www.liguedesconducteurs.org**

E-mail : **contact@liguedesconducteurs.org**

Téléphone : **01 43 95 40 20**

Adresse : **23 avenue Jean Moulin – 75014 Paris**



Retrouvez-nous aussi sur les réseaux sociaux
Facebook – Instagram – LinkedIn – YouTube

LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS

STOP À LA RÉPRESSION ABSURDE, OUI À LA CONDUITE RESPONSABLE

Ligue de Défense des Conducteurs – Juin 2025

Réalisation : Alexandra Legendre (textes et illustrations), avec Nathalie Troussard et Axelle Tahon (textes et relecture)

Photos : Bernard Rouffignac et l'équipe de la LDC - Direction artistique : Renaud Merland

LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS

STOP À LA RÉPRESSION ABSURDE, OUI À LA CONDUITE RESPONSABLE

NOTRE CHARTE DU CONDUCTEUR RESPONSABLE

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

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

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

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