

RAPPORT ANNUEL 2016

NOTRE COMBAT

Depuis trois décennies, les gouvernements successifs ont fait de la sécurité routière une priorité. A raison, puisque la France détenait le triste record de mortalité sur les routes.

Campagnes de sensibilisation, répression ciblée, lutte contre l'alcoolisme au volant, sécurité améliorée dans les véhicules, modernisation du réseau routier, ont permis, année après année, de réduire le nombre d'accidents et de faire passer le nombre de tués sur les routes de 14 000 en 1973 à 5 000 en 2003.

Le problème se posait alors en des termes sains : comment épargner un maximum de vies pour un coût acceptable pour la collectivité ?

Ces valeurs se sont totalement inversées depuis quelques années...

On assiste maintenant à :

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

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

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

La Ligue de Défense des Conducteurs agit :

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



L'ASSOCIATION SE MOBILISE CONTRE LA RÉPRESSION ROUTIÈRE ET CONTRE LES MESURES QUI PÉNALISENT LES CONDUCTEURS

Tout au long de l'année 2016, la Ligue de Défense des Conducteurs a multiplié les actions contre les attaques répétées à l'encontre des automobilistes, et utilisé ses moyens humains et financiers pour lutter contre l'accroissement de la répression et des mesures injustes qui pèsent sur les conducteurs.

- I. Une mobilisation permanente contre les politiques publiques qui vont à l'encontre des intérêts des conducteurs
 - Riposte contre la généralisation des radars invisibles
 - Mobilisation contre le contrôle permanent des conducteurs au travers des données embarquées des véhicules
 - Un amendement anti-radars sur le projet de loi de finances 2017 : une première à l'Assemblée nationale

- II. Un engagement sans relâche auprès des parlementaires
 - Les députés s'impliquent à nos côtés

- III. Publications d'articles et d'enquêtes pour lutter contre la désinformation
 - L'argent des conducteurs, pactole pour l'État
 - Parmi les radars qui flashent le plus, 9 machines sur 10 sont situées sur des axes où la vitesse a été abaissée
 - Mortalité routière : les œillères du gouvernement français
 - Le ralentissement, remède universel selon le gouvernement
 - Le vrai bilan du périphérique parisien à 70 km/h : plus de morts, plus de bouchons, plus de flashes
 - Aucun impact sur les accidents depuis la baisse de vitesse à 80 km/h sur la RN 151 !



IV. Nos moyens d'action

- Un budget issu de nos membres et dédié au combat
- L'association accueille une nouvelle secrétaire générale

V. Une présence qui compte sur Internet, les réseaux sociaux et dans les médias

- Une présence renforcée sur les réseaux sociaux
- Une large couverture médiatique pour relayer nos actions



I. UNE MOBILISATION PERMANENTE CONTRE LES POLITIQUES PUBLIQUES QUI VONT À L'ENCONTRE DES INTÉRÊTS DES CONDUCTEURS

La lutte contre le développement effréné des radars, le contrôle des conducteurs et l'entretien des routes sont des combats majeurs pour les membres et les sympathisants de notre association.

RIPOSTE CONTRE LA GÉNÉRALISATION DES RADARS INVISIBLES

En mars 2016, face au développement de radars de plus en plus sophistiqués et indétectables, la Ligue de Défense des Conducteurs a organisé une grande mobilisation avec la pétition « **Non à la généralisation des radars invisibles** » auprès des députés pour les obliger à prendre position sur la répression routière et les radars invisibles. Plus de 120 000 conducteurs ont ainsi interpellé directement leur député sur ce sujet.

Les nouveaux équipements (voitures-radars conduites par des chauffeurs privés, radars leurres, et même des drones surveillant les véhicules en les survolant) vont décupler la capacité de verbalisation, et traduisent la nouvelle politique du gouvernement : le radar invisible devient la norme et le radar signalé, l'exception.

Face à cette politique ultra-répressive qui est validée chaque année par les députés lors du vote de la loi de finances qui entérine le budget de l'année à suivre, les membres de la Ligue de Défense des Conducteurs ont interpellé les députés sur ces dérives de la répression routière.

Notre pétition aux députés contre la généralisation des radars invisibles a été enregistrée auprès de l'Assemblée nationale sous le n°42 pour être ensuite examinée par la Commission des lois. C'est une procédure très rare puisque depuis 2012, seulement 16 pétitions ont été enregistrées de la sorte.

De plus, à la suite de l'avalanche de pétitions reçues, 172 députés nous ont répondu, soit 30 % de l'Assemblée nationale. Mais beaucoup plus important, certains députés ont le courage de s'engager clairement contre ces radars. Extraits.



- **Marie-Françoise BECHTEL, députée PRG apparentée PS de l'Aisne (02)**



"Une politique de Sécurité routière doit répondre à un impératif : rendre plus sûr cet espace partagé qu'est la route. La question légitime que vous posez est de savoir si le nombre croissant de radars invisibles permet de répondre à cet impératif.

Pour moi la réponse est non : notre politique de sécurité routière ne peut se concentrer sur le déploiement de radars invisibles.

Je partage aussi le sentiment d'exaspération des conducteurs signataires de votre pétition. La répression de la violence routière ne passe pas par la verbalisation de faibles excès de vitesse mais par des actions plus ciblées qui visent les véritables délinquants qui plus que leur vie mettent la vie des autres usagers de la route en jeu".

- **Alain BOCQUET, député PCF du Nord (59)**



« J'ai pris connaissance avec attention de vos observations. Dans le prolongement, je vous prie de trouver, sous ce pli, copie de la démarche engagée auprès de Monsieur Bernard Cazeneuve, Ministre de l'Intérieur »

Courrier au ministre de l'Intérieur :

« Certes, la sécurité des usagers est une priorité qu'il ne faut en aucun cas négliger mais, force est de constater, comme le précise la campagne organisée par la Ligue de Défense des Conducteurs, les limites des radars en matière de lutte contre la mortalité routière.

Aucune concertation ne semble avoir eu lieu avec les associations et tous les paramètres n'ont pas été étudiés. Les statistiques sur la mortalité routière demandent que soient mises en perspective toutes ses causes : la vitesse bien entendu, l'alcool, les stupéfiants, le mauvais état de certaines routes, l'augmentation de la circulation et du nombre de véhicules...

Il ne semble pas que cette démarche ait été engagée »

- **Patrice CARVALHO, député PCF de l'Oise (60)**



« Je fais suite à votre courriel du 6 avril dernier par lequel vous me transmettez les signatures de 5 nouveaux habitants de ma circonscription opposés au retrait des panneaux avertissant de la présence de radars. Je partage complètement ce point de vue et j'ai déjà eu l'occasion de le dire. J'y ajoute mon indignation face à la décision gouvernementale annoncée hier de confier à des entreprises privées l'utilisation des radars mobiles embarqués dans des voitures banalisées aujourd'hui

confiées à des gendarmes et à des policiers. C'est la porte ouverte à toutes les dérives, qui n'ont que peu à voir avec la sécurité routière. »

- **Gilbert COLLARD, député FN du Gard (30)**



« J'ai bien pris connaissance de votre pétition dont j'approuve pleinement la teneur. En fait, je suis opposé à tous les contrôles automatiques de vitesse qu'ils soient masqués ou non. La raison en est simple, les clichés sont souvent de mauvaise qualité et ne permettent pas d'identifier le conducteur. Donc ceux qui peuvent



s'offrir les services d'un avocat sauveront leurs points. »

- **Jean-Michel COUVE, député LR du Var (83)**



« J'ai bien reçu votre pétition concernant l'abus d'usage des radars invisibles. Je partage en tous points vos avis. Tout d'abord, à mon sens, une politique efficace de sécurité routière ne saurait se limiter à l'implantation de radars contrôlant la vitesse des automobilistes et il est faux de considérer ces radars comme essentiel facteur d'amélioration de la sécurité routière ne serait-ce que du fait que, malgré leur multiplication, nous constatons certains mois, hélas, des augmentations de la mortalité routière. Quant à l'effet « piège » des radars invisibles, je considère qu'il contrevient à l'indispensable prise en compte du sens des responsabilités des citoyens automobilistes et que l'abus de leur utilisation ne constitue qu'un faux fuyant de communication de la part du Gouvernement alors même qu'il devrait prendre d'indispensables mesures dont il ne fait pas état. Entre autres :

- Corrections des défauts de signalisation routière en mains endroits du réseau routier.

- Réforme substantielle du permis de conduire, de façon à apprendre réellement au candidat à se comporter au volant en toutes circonstances de circulation »

- **Marie-Louise FORT, députée LR de l'Yonne (89)**



"Les mesures visant à lutter pour la sécurité sur les routes doivent permettre l'obtention de résultats tangibles de réduction de mortalité. Comme vous, je considère qu'une politique de sécurité routière efficace ne saurait être réduite à un seul objectif, celui de générer des recettes fiscales."

- **Antoine HERTH, député LR du Bas-Rhin (67)**



« J'ai bien reçu votre courrier par lequel vous me faites part de votre opposition à la politique de sécurité routière actuellement menée, politique qui se traduit par le déploiement de radars désormais « invisibles » sur le territoire. Je vous en remercie. Je partage votre sentiment : une politique efficace de sécurité routière ne saurait se limiter à l'implantation de radars contrôlant la vitesse des automobilistes. D'ailleurs, les progrès considérables observés en matière de sécurité routière n'ont pu être obtenus qu'en agissant sur les multiples facteurs d'un accident : les infrastructures (conception et entretien des routes), les véhicules (sécurité passive et active), et les comportements des usagers (formation, communication, respect des règles). »

- **Francis HILLMEYER, député UDI du Haut-Rhin (68)**



"Nous devons, en outre, prendre garde à ne pas privilégier une politique du tout-répressif, au détriment de la prévention et de l'information, dont les effets seraient contreproductifs.

La lutte contre l'insécurité routière doit avant tout inclure une sensibilisation aux dangers de la route, notamment auprès des nouvelles générations de conducteurs, chez qui les accidents de la route sont la première cause de mortalité."

- **Guénhaël HUET, député LR de la Manche (50)**



« Je ne suis pas favorable à la multiplication des radars invisibles dont la première conséquence est effectivement de retirer des points à des conducteurs qui n'ont pas commis d'excès de vitesse significatifs. A cet égard je pense que les textes devraient être adaptés et assouplis afin que le retrait de points n'intervienne qu'au-delà d'un seuil de tolérance par rapport à la vitesse maximale. »

- **Jacques KRABAL, député PRG de l'Aisne (02)**



"Vous m'interpellez par votre lettre-pétition au sujet des radars invisibles. Sachez que je considère votre position contre la généralisation de ces radars tout à fait légitime. En effet, à l'image de nombreux concitoyens, je partage vos arguments qui démontrent la non-efficacité de ces contrôles radars invisibles sur les taux de mortalité au volant."

- **Jean-Luc LAURENT, député MRC du Val de Marne (94)**



"Je suis convaincu qu'une autre politique de sécurité routière est possible. [...] La répression routière à outrance des excès de vitesse suit aujourd'hui la loi des rendements décroissants, pénalisant en tout premier lieu certaines professions et suscitant l'exaspération légitime des automobilistes sans pour autant nous prémunir du fléau de la mortalité routière. L'automobiliste doit être responsabilisé mais il ne doit pas être traité comme une vache à lait de Bercy."

- **Franck MARLIN, député LR de l'Essonne (91)**



« De nombreux adhérents et sympathisants de la Ligue de Défense des Conducteurs m'adressent une lettre pétition relative à la généralisation des radars invisibles. Je me réjouis sincèrement du succès de la mobilisation que vous avez initiée. Elle témoigne de l'écoute attentive et croissante des conducteurs responsables aux combats, fondés et argumentés, menés par votre association, et elle est aussi le parfait reflet du sentiment des Français devant les

mesures prises en matière de sécurité routière et que vous dénoncez, comme moi, depuis de nombreuses années. [...]

Une autre et une véritable politique en matière de sécurité routière est possible. Vous savez que nous partageons pleinement cette vision et cet objectif.

Dès lors, je ne peux donc que m'opposer à cette nouvelle forme de répression par le biais de nouveaux radars invisibles voire détournés de leur fonction initiale, tels que les radars de chantiers, qui sous couvert de la sécurité des usagers de la route est avant tout rémunératrice.

Vous avez, une fois encore et fidèle à mes engagements, tout mon soutien. »



- **François ROCHEBLOINE, député UDI de la Loire (42)**



"Vous comprendrez que je suis sensible à la démarche de la Ligue de Défense des Conducteurs, et c'est pourquoi j'ai tenu à intervenir en posant une question écrite à Monsieur le Ministre de l'Intérieur."

Question écrite no 15-00148 :

« M. François Rochebloine attire l'attention de M. le ministre de l'Intérieur sur la nécessité de redéfinir les objectifs et les modalités de la politique de répression routière menée à l'aide de radars automatiques fixes ou mobiles. En multipliant le nombre de radars embarqués et de fait invisibles pour les automobilistes, c'est une nouvelle approche des contrôles qui s'impose de fait. Cette politique qui consiste à généraliser le contrôle et la sanction automatique place les conducteurs dans une position pour le moins inconfortable, dans la mesure où nombre de véhicules ne disposent pas d'un équipement de navigation adapté et que nos infrastructures routières souffrent de retards considérables en termes de mises aux normes et de requalifications. Le déploiement de moyens aussi considérables pour traquer les conducteurs pose de vraies questions et une proportion forte de nos concitoyens conducteurs usagers de la route, émet des réserves quant à la généralisation des radars « invisibles », mobiles ou embarqués, de l'usage des drones, des radars leurres... Dans le même temps, il observe qu'aucune réflexion n'est engagée pour améliorer la vie des conducteurs à titre professionnel. Certes, cette politique répressive va permettre d'accroître les recettes résultant de l'augmentation sensible du nombre de PV, mais cette conception de la sanction automatique et financière a ses limites. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui préciser si ce dossier fait l'objet d'une réflexion interne au Gouvernement. »

MOBILISATION CONTRE LE CONTRÔLE PERMANENT DES CONDUCTEURS AU TRAVERS DES DONNÉES EMBARQUÉES DES VÉHICULES

En mai 2016, les députés insèrent dans le projet de loi de modernisation de la justice du XXIème siècle un amendement qui prévoit d'autoriser les forces de l'ordre à accéder à l'ensemble des données embarquées des véhicules et donc du conducteur. Pour rechercher et constater une infraction, les autorités peuvent donc se brancher sur l'ordinateur de bord pour sanctionner directement les conducteurs.

Compte tenu de l'extension des fonctions connectées des véhicules, notamment via les aides à la conduite, le nombre des informations contenues dans l'ordinateur de bord va croître. Dès lors, l'accès à ces données permettrait de dresser un historique de conduite qui offrirait une vaste base rétroactive de contrôle et de sanction des infractions.

Face à ce projet liberticide de contrôle permanent des conducteurs, notre mobilisation rapide et les **294 561 signatures à notre pétition « Non au contrôle permanent des conducteurs »** ont permis d'empêcher le pire : le 29 juin, **les députés de la Commission des Lois prennent acte d'une « émotion qui s'est levée » dans la population et modifient le texte.** Les autorités pourront seulement contrôler que les pièces ou le véhicule lui-même n'ont pas été volés ou recelés.



Le 12 juillet, c'est cette nouvelle rédaction de l'amendement qui est adoptée par les députés. Si le champ d'application a été restreint, ce qui nous protège pour le moment du contrôle a posteriori, l'épée de Damoclès pèse toujours au-dessus de nos têtes. Nous devons rester mobilisés pour empêcher que demain le législateur ne décide d'élargir le champ d'application du dispositif pour le transformer en instrument de contrôle permanent de notre vitesse.

UN AMENDEMENT ANTI-RADARS SUR LE PROJET DE LOI DE FINANCES 2017 : UNE PREMIÈRE À L'ASSEMBLÉE NATIONALE

En octobre 2016, dans le cadre du budget 2017, le gouvernement prévoyait de déployer 364 nouveaux radars afin d'augmenter les recettes de ces machines de 25 %. La Ligue de Défense des Conducteurs, avec l'aide du député de l'Essonne, Franck Marlin, a donc proposé un amendement anti-radars : une première à l'Assemblée nationale.

Alors que l'état du réseau routier se dégrade de manière dramatique, les collectivités locales vont voir leurs dotations d'État diminuer de nouveau en 2017. Avec cet amendement, l'enveloppe allouée aux radars serait réaffectée aux collectivités afin de leur permettre de continuer à investir et équiper leurs territoires, notamment en termes d'entretien et d'amélioration du réseau routier.

Grâce à l'extraordinaire mobilisation de plus de 106 000 membres de la Ligue de Défense des Conducteurs à travers la pétition « Pas un euro supplémentaire pour les radars », **44 députés ont accepté de co-signer cet amendement et de le défendre personnellement.**

Pour la première fois, grâce à cet amendement, un vrai débat a été ouvert devant la représentation nationale sur l'inefficacité des radars. Le fait que des parlementaires s'engagent en leur nom pour mettre un coup d'arrêt aux radars, représente déjà un immense pas en avant dans notre combat contre la répression routière !

Le 4 novembre 2016, en séance devant les parlementaires, le ministre de l'Intérieur a été obligé de réagir. Si l'amendement n'a pas été voté par la majorité, le gouvernement a été contraint de céder du terrain, en se sentant obligé de mettre en place un rapport parlementaire pour préciser de manière beaucoup plus transparente la manière dont est utilisé l'argent des radars. Désormais, un rapport sera produit chaque année par le délégué interministériel à la sécurité routière sur l'utilisation du produit des recettes versées pour l'amélioration et l'entretien du réseau routier.

Au final, ce sont 135 députés qui nous ont répondu et pris position sur cet amendement.



II. UN ENGAGEMENT SANS RÊLACHE AUPRÈS DES PARLEMENTAIRES

LES DÉPUTÉS S'ENGAGENT À NOS CÔTÉS

De nombreux parlementaires n'ont pas hésité à nous adresser des courriers de soutien et nous encouragent dans notre combat. Grâce à notre action, **7 questions écrites au gouvernement** ont ainsi pu être posées par des parlementaires afin de soutenir les revendications des conducteurs.



Jean-Jacques Candelier député PCF du Nord (59) : les sociétés privées vont s'engager dans une course au chiffre avec les radars

M. Jean-Jacques Candelier interroge M. le ministre de l'intérieur sur la volonté affichée d'externaliser le pilotage des voitures équipées de radars embarqués. Cette mesure risque de voir les sociétés privées s'engager dans une course au chiffre pour conserver leurs marchés. Si la sécurité des usagers de la route est une priorité qu'il ne faut en aucun cas négliger, il faut néanmoins constater les limites des radars en matière de lutte contre la mortalité routière. Selon les chiffres de la ligue des conducteurs, la baisse de la mortalité routière était même plus importante avant l'implantation des premiers radars, avec une diminution de 346 morts par an en moyenne de 1991 à 2003, contre 222 en moyenne de 2003 à 2015. La généralisation des radars invisibles et l'externalisation des contrôles ne semblent donc pas répondre à l'enjeu de sécuriser les routes. D'autant que les statistiques sur la mortalité routière doivent être mises en perspective avec d'autres causes que la vitesse comme l'alcool, les stupéfiants mais aussi le mauvais état de certaines routes, l'augmentation de la circulation et du nombre de véhicules par exemple. Il lui demande quelle réponse il compte apporter dans ce domaine afin de ne pas pénaliser les conducteurs, y compris les nombreux professionnels travaillant au quotidien au volant de leur véhicule.



Pascal Cherki député PS de Paris (75) : pour un meilleur encadrement des stages de récupération de points

M. Pascal Cherki interroge M. le ministre de l'intérieur sur l'encadrement des stages de récupération de points. Depuis l'instauration du permis à point, en 2000, les stages de récupération de points ont fleuri ces dernières années. En 2003, seuls quelque 64 000 stagiaires suivaient les stages de récupération de points. En 2014, ils étaient plus de 326 000 stagiaires, soit une augmentation de 409 %. Ainsi, de nombreux entrepreneurs se sont lancés sur ce créneau. Malheureusement, au-delà des nombreux abus existants (stages bidon, prix à géométrie variable), ces stages n'ont aucun impact sur les conducteurs qui y assistent, car la seule obligation du stagiaire est de signer la feuille de présence. L'instauration d'une partie pratique dans les stages aurait par exemple un véritable effet positif sur les conducteurs qui y participent. Par conséquent, il lui demande quelles mesures le Gouvernement souhaite prendre pour mieux encadrer l'existence des stages de récupération de points et améliorer leur caractère pédagogique.



Alain Chrétien, député LR de la Haute-Saône (70), réclame un bilan de l'expérimentation de l'abaissement à 80 km/h sur route

M. Alain Chrétien attire l'attention de monsieur le ministre de l'Intérieur au sujet de l'expérimentation du 80km/h sur la route nationale 57.

Depuis le premier juillet 2015, soit près d'un an et demi, 14 kilomètres situés entre Vesoul et Rioz sont limités de manière expérimentale à 80km/h. Cette expérimentation visait au départ à réduire le nombre de morts sur les routes et doit normalement durer deux ans. Or cette mesure impacte quotidiennement les milliers d'usagers qui empruntent cet axe.

Durant cette phase d'expérimentation, il était prévu d'établir un premier bilan relatif à la baisse de vitesse fin décembre 2015. Cependant, à ce jour aucun document de ce type n'a été constitué. Constatant le silence des autorités, les usagers souhaitent avoir des éléments de réponse sur cette première année d'expérimentation. Cette demande est d'autant plus légitime que sur la route nationale 151, également soumise à la limitation, le nombre d'accidents a augmenté et le nombre d'automobilistes flashés a doublé. Ce premier bilan est donc largement négatif.

Compte tenu des résultats insatisfaisants de l'expérimentation sur la route nationale 151, Alain Chrétien lui demande, s'il est possible de fournir un premier bilan aux usagers de la route nationale 57.



Marie-Louise Fort députée LR de l'Yonne (89) : que compte faire l'État des portiques écotaxe ?

Mme Marie-Louise Fort appelle l'attention de Mme la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat sur les inquiétudes et sur les souhaits exprimés par les associations d'usagers de la route quant à l'abandon en octobre 2014 de l'écotaxe. Cette décision devait conduire au démantèlement des portiques prévus pour la collecter.

Un appel d'offres pour le démantèlement de ces portiques a été lancé de fin février à fin avril 2015. Il semblerait, eu égard aux éléments d'information portés à sa connaissance, qu'aucun marché n'ait été signé en ce sens et que le 20 janvier 2016, l'État ait annulé ce marché public et qu'il envisage, de plus, une réutilisation de ces portiques.

La mise en place de cette taxe puis sa suppression coûteront, semble-t-il, finalement plusieurs centaines de millions d'euros à l'État.

Lesdites associations d'usagers de la route s'interrogent sur la réutilisation de ces portiques écotaxe, maintenus malgré l'abandon de cette mesure. Elles souhaitent que soit relancée l'opération de leur démontage.

En conséquence, elle la remercie de bien vouloir lui indiquer les intentions du gouvernement à ce sujet.



Francis Hillmeyer député UDI du Haut-Rhin (68) : les nouveaux radars vont-ils vraiment sauver des vies, ou simplement renflouer les caisses de l'Etat ?

Mardi 29 novembre, lors de la séance des Questions Orales Sans Débat de l'Assemblée Nationale, Francis HILLMEYER a interrogé le Gouvernement sur l'efficacité des contrôles par radars en France.

Même si le Député du Haut-Rhin souscrit totalement à l'engagement du Gouvernement d'enrayer la hausse du nombre de tués sur nos routes, celui-ci a relayé l'interrogation de nombreux conductrices



et conducteurs alsaciens - qui l'ont sollicité par courrier - sur les fondements de la politique du tout-radars en France. « *Sachant que trois cent soixante-quatre nouveaux radars vont être implantés sur les routes françaises, ces radars vont-ils vraiment, par leur emplacement, aider à la baisse des accidents mortels, ou simplement renflouer les caisses de l'Etat cruellement déficitaires ?* » a-t-il demandé.

Dans sa réponse, Axelle LEMAIRE, Chargée du Numérique et de l'Innovation, qui parlait au nom du Gouvernement, a rappelé les derniers chiffres de la violence routière : 3461 morts en 2015 et 26595 blessés pour un coût de 3,3 milliards d'euros pour le budget de l'Etat et un préjudice de plus de 32 milliards d'euros pour la société française.

Elle a ajouté que la « *stratégie de déploiement des radars serait poursuivie en 2017 et dans les prochaines années* » et qu'elle serait complétée par un grand nombre de mesures visant à réprimer les autres comportements responsables des accidents de la route : lutte contre la conduite sous alcool, lutte contre la conduite sous-produits stupéfiants et lutte contre la conduite sans assurance de son automobile.

Francis HILLMEYER a alors repris la parole pour aborder la question des très petits dépassements de vitesse pénalisant les conducteurs dont la voiture est un outil de travail et « *qui perdent leur emploi s'ils ne conduisent pas* ».

Il a alors incité le Gouvernement à prendre des mesures pour ces personnes qui, conduisant sans permis, « *se mettent en danger et mettent la vie des autres en danger* ».



Patrick Labaune député LR de la Drôme (26) réclame, lui aussi, un bilan de l'expérimentation de l'abaissement à 80 km/h sur route

M. Patrick Labaune attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur au sujet de l'expérimentation du 80 km/h sur la route nationale 7. Depuis le 1er juillet 2015, le tronçon routier de 18 kilomètres situé entre Gervans et Valence Nord sur la RN 7, est limité de manière expérimentale à 80 km/h. Cette mesure impacte quotidiennement les milliers d'usagers qui empruntent cet axe. Pendant cette phase d'expérimentation, il était prévu d'établir un premier bilan relatif à la baisse de vitesse fin décembre 2015. Cependant, à ce jour aucun document de ce type n'a été constitué. Constatant le silence des autorités, les usagers souhaitent avoir des éléments de réponse sur cette première année d'expérimentation. Cette demande est d'autant plus légitime que sur la route nationale 151, également soumise à la limitation, le nombre d'accidents a augmenté et le nombre d'automobilistes flashés a doublé. Ce premier bilan est donc largement négatif. Compte tenu des résultats insatisfaisants de l'expérimentation sur la route nationale 151, il lui demande s'il est possible de fournir un premier bilan aux usagers de la route nationale 7.



Alain Suguenot député LR de Côte-d'Or (21) : simplifions la vie des conducteurs !

M. Alain Suguenot attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur le certificat électronique d'examen du permis de conduire (CEPC). Dans le cadre de la réforme du permis de conduire, la dématérialisation de ce certificat se pratique sur tout le territoire national. Il est ainsi possible pour un candidat qui a passé l'épreuve du permis, ou simplement du code suite à une suspension de permis, de consulter ses résultats d'examen et de télécharger gratuitement, en cas de succès, sur le site de la sécurité routière, le

CEPC. Ce dernier est un document provisoire, en attente du permis de conduire définitif, qui doit lui être délivré dans les trente jours. Ceci est la théorie. Dans la pratique, il s'avère que, dans la moitié des cas environ, alors que le candidat a rempli correctement tous les champs qui lui sont demandés, il lui est impossible d'avoir accès à ce document. Cela est très pénalisant pour le candidat puisqu'il n'est pas autorisé à conduire tant qu'il n'est pas en possession de celui-ci alors qu'il a passé le(s) épreuve(s) avec succès. En cas de contrôle, il peut, bien qu'en expliquant la situation, risquer une forte amende, l'immobilisation immédiate de son véhicule et une interdiction de conduire pendant trois ans. Aussi lui demande-t-il de bien vouloir prendre les dispositions afin de remédier urgemment à ce dysfonctionnement du site de la sécurité routière pénalisant excessivement les lauréats du permis de conduire.

III. PUBLICATIONS D'ARTICLES ET D'ENQUÊTES POUR LUTTER CONTRE LA DÉSINFORMATION

L'ARGENT DES CONDUCTEURS, PACTOLE POUR L'ÉTAT

La Ligue de Défense des Conducteurs a mené pour la troisième année [l'enquête sur l'utilisation de l'argent issu de la répression routière](#). Bilan : l'argent des conducteurs est toujours détourné par l'État pour financer des politiques publiques sans aucun lien avec la sécurité des usagers de la route. Et ce malgré l'augmentation de la mortalité routière en 2016 après déjà deux années de hausse en 2014 et 2015.

Cette [étude](#) qui se penche sur les lois de finances et les comptes d'affectation spéciale démontre que l'argent de la répression routière ne contribue pas à l'amélioration des conditions de circulation. Après 1,68 milliard d'euros en 2016, les recettes pour 2017 devraient représenter 1,84 milliard d'euros. Soit une augmentation attendue de 10 %.

Pourtant plus des 2/3 des recettes liées à la répression sont affectées à des politiques publiques qui sont complètement étrangères à la sécurité des conducteurs.

Les usagers de la route participent ainsi au désendettement de l'État, financent les transports en commun ou les collectivités locales et alimentent le budget général de la République. Les radars sont un impôt déguisé qui pèse exclusivement sur les conducteurs.

Face à des infrastructures de transport routier en mauvais état et au peu d'investissement dans la formation et la prévention, les conducteurs sont doublement victimes d'une politique de sécurité routière qui vise uniquement à faire du chiffre au détriment de la sécurité.

[Pour accéder à l'étude complète : cliquez ici](#)



UN BON RADAR EST-IL UN RADAR PIÈGE ?

Un bon radar est un radar-piège ! C'est la conclusion de [l'étude menée par la Ligue de Défense des Conducteurs](#) en 2016. L'association a analysé la liste des 50 radars qui ont le plus flashé en 2015. La flash-fiscalisation fonctionne à plein régime : sur les 50 appareils les plus flasheurs, on en dénombre 46 sur des portions de voies où la vitesse réglementaire a été diminuée contre 38 l'année précédente, soit une hausse de 21 % sur une année.

En 2015, les 2 406 radars fixes ont flashé 10,9 millions de fois. Parmi eux, les 50 plus gros flasheurs de France représentent 27,3 % du nombre de flashes. Dans ce "top 50", 9 des 10 machines les plus juteuses sont installées sur des axes où la vitesse a été abaissée.

Sur les 46 radars situés sur des axes ayant connu une baisse de limitation de vitesse, 36 appareils sont ainsi situés sur des autoroutes : certaines portions contrôlées peuvent même être limitées à 50 km/h ! Or ce réseau routier est de loin le réseau le moins accidentogène, la mortalité sur autoroute ne représentant que 9 % des accidents mortels en 2015. Il concentre pourtant la majorité des équipements de contrôle.

Parmi le top 50 des radars les plus flasheurs, 4 sont également situés sur le périphérique parisien, où la vitesse a été abaissée à 70 km/h le 1er janvier 2014 contre 80 km/h auparavant. Abaisser la limitation de vitesse de 10 km/h a ainsi permis d'augmenter en un an le nombre de flashes de 234 %. Toujours la même recette : on baisse la vitesse et on augmente le nombre de cabines pour piéger encore plus les conducteurs.

Au vu de la rentabilité des radars - 783 millions d'euros en 2015 - on comprend mieux l'empressement de l'Etat à vouloir mettre en œuvre un abaissement généralisé de la vitesse sur route. À titre d'exemple, sur le tronçon de la RN 151 actuellement expérimenté à 80 km/h, le nombre de flashes a doublé entre juillet 2015, date de mise en place de l'expérimentation, et juillet 2016.

Cette enquête a permis à la Ligue de Défense des Conducteurs d'exposer ce constat dans la presse et de dénoncer un véritable racket organisé.

MORTALITÉ ROUTIÈRE : LES OEILLIÈRES DU GOUVERNEMENT FRANÇAIS

À l'image de la France, l'Europe a connu, après plusieurs années de baisse, une hausse de la mortalité routière en 2015 : dans 16 pays sur 28, le nombre de tués sur les routes a augmenté l'année dernière. Pour expliquer ces mauvais chiffres, la Commission européenne évoque de multiples facteurs... dont ne font partie ni la vitesse ni le mauvais comportement des conducteurs. La preuve qu'une analyse sincère et honnête des causes des accidents donne des résultats bien différents des affirmations de la propagande du gouvernement français !

Tous les conducteurs européens font-ils preuve de relâchement ? Pour la Commission européenne, les mauvais chiffres de la mortalité routière s'expliquent pour de toutes autres raisons telles que la cohabitation en ville d'usagers motorisés et d'usagers non protégés ; l'augmentation constante du nombre de personnes âgées dans la circulation routière ; la hausse du nombre d'usagers vulnérables



tels que les piétons et cyclistes ; la densification du trafic au cours des hivers plus doux en Europe ; ou encore par la baisse des ressources consacrées à l'entretien des routes.

Dans ce constat, ni la vitesse ni la hausse de la circulation routière, arguments utilisés par le gouvernement français pour se dédouaner de ses responsabilités, ne sont considérées comme des causes importantes de mortalité. Et pour cause : depuis 2001, le nombre de tués en Europe a diminué de plus de moitié alors que, dans le même temps, le nombre de véhicules en circulation a doublé.

Dans les règles de sécurité routière que propose l'Union Européenne, là encore, aucune trace du facteur vitesse évoqué sans cesse par notre gouvernement ni de radars. Preuve supplémentaire que ces machines, uniquement destinées à des fins fiscales, n'ont guère d'impact sur la sécurité des conducteurs.

A contrario des politiques publiques françaises, la Commission européenne encourage les États à développer et entretenir les infrastructures, et à mener des campagnes d'éducation et de sensibilisation.

La France est au douzième rang européen concernant la mortalité routière. Pour faire diminuer la mortalité routière et remonter dans ce classement, le gouvernement français aurait tout intérêt à développer une approche pragmatique véritablement fondée sur la sécurité des usagers de la route, au lieu de s'entêter dans une politique du tout-répressif contre-productive.

LE RALENTISSEMENT, REMÈDE UNIVERSEL SELON LE GOUVERNEMENT

En avril 2016, le Premier ministre a décidé de diminuer la vitesse réglementaire sur quatre tronçons de routes nationales et d'autoroutes d'Île-de-France, soit 46 km de routes qui accueillent chaque jour 400 000 véhicules.

Les raisons avancées pour cette mesure sont si nombreuses qu'on se demande comment le simple fait d'avoir le pied sur le frein pourrait résoudre autant de problèmes.

En effet, cette réduction de 20 km/h – selon les cas, de 130 à 110 km/h et de 110 à 90 km/h – est censée être un remède aux problèmes suivants : embouteillages, bruit, pollution et accidents.

Rebelote : le schéma est toujours le même. Sans crier gare, on sort d'un chapeau une mesure dont la majorité des Français ne veulent pas mais à laquelle certains riverains seraient favorables. Et cela entraîne à chaque fois une réduction de vitesse.

La suite est, elle aussi, téléphonée : expérimentation pendant un an suivie d'un bilan. Traduction : silence radio pendant douze mois, puis la vitesse abaissée sera pérennisée. Un élément concret de comparaison existe : l'expérimentation du 80 km/h sur route, dont le résultat intermédiaire pourtant promis ne vient pas, témoigne assez de cette mascarade : une concertation minimale, suivie d'une période d'observation légère, puis d'un prévisible feu vert pour une baisse des vitesses maximales.

En outre, si l'enjeu est de réduire les embouteillages, pourquoi les variations de vitesse envisagées ne sont-elles pas temporaires et signalées sur les écrans qui longent les autoroutes, aux heures où la circulation manque de fluidité ?



La Ligue de Défense des Conducteurs affirme donc son refus catégorique de la duplication irréflectie de mesures dont les bénéfices ne sont pas garantis par une évaluation scientifique et une méthodologie irréprochable. L'association rappelle aussi l'enjeu stratégique que constitue l'organisation des transports en Île-de-France. Il importe donc de ne pas affaiblir par des ralentissements permanents un maillage de routes et d'autoroutes qui a plutôt besoin d'être complété. La solution aux embouteillages, au bruit, à la pollution et aux accidents ne peut donc être trouvée que par une étude fine des causes de ces problèmes. En effet, ne considérer que le critère de la vitesse revient à éluder tous les autres facteurs d'amélioration du trafic et de la sécurité routière dans la région capitale.

LE VRAI BILAN DU PÉRIPHÉRIQUE À 70 KM/H : PLUS DE MORTS, PLUS DE BOUCHONS, PLUS DE FLASHS

Après le passage à 70 km/h sur le périphérique parisien, la Ligue de Défense des Conducteurs s'est penchée sur le vrai bilan de cette baisse de vitesse. Alors qu'aucune étude ne permet de constater une amélioration en matière de pollution, cette mesure a pour l'heure eu pour seul effet de voir augmenter les flashes des radars et les bouchons... tout ça pour une mortalité routière en hausse !

Depuis le 1er janvier 2014, et l'entrée en vigueur de la limitation de vitesse à 70 km/h sur le périphérique, le nombre de radars est passé de 7 à 16 sur le boulevard circulaire, entraînant une multiplication du nombre de flashes. 138 138 flashes fin 2013 contre 461 596 fin 2014, soit une hausse de 234 % ! Toujours la même recette : on baisse la vitesse et on augmente le nombre de cabines pour piéger encore plus les conducteurs. À titre d'exemple, 6 mois après le passage de la rocade de Rennes à 70 km/h, le constat est le même : les trois radars y ont établi des records de flashes.

Hausse du nombre de flashes des radars, mais également du nombre de kilomètres de bouchons. Selon V-Traffic, qui mesure l'état du trafic routier en Île-de-France, le nombre de kilomètres d'embouteillages sur cet axe a augmenté de 22 % entre 2010 et 2015. La vitesse moyenne est même passée, en condition de trafic fluide, de 73,4 km/h avant janvier 2014 à 69,7 km/h après abaissement.

Le tout pour un résultat désastreux en matière de mortalité routière, qui, sur cet axe emprunté par 1,3 million d'usagers chaque jour, s'est envolée de pas moins de 75 % depuis l'abaissement de la vitesse, avec 7 morts en 2014 contre 4 l'année précédente. C'est d'ailleurs le chiffre le plus élevé depuis 9 ans.

Alors que tous les indicateurs sont au rouge, les promesses en termes de bruit et de pollution ne sont pas au rendez-vous. Ainsi, selon Bruitparif, le passage à 70 km/h n'a permis de réduire le volume sonore que de 0,6 décibels, soit un changement imperceptible à l'oreille. Les riverains ne se rendent dès lors même pas compte de la différence. Un nouveau revêtement du sol aurait plus d'impact que cette baisse absurde de la vitesse.

De plus, aucune étude n'a été demandée à Airparif pour connaître le résultat de cette mesure sur la pollution atmosphérique. Pourtant, c'est bien sur ce point que la mairie de Paris avait construit son argumentaire anti-voiture. Pourquoi ce silence radio, le bilan ne serait-il pas aussi bon qu'espéré ?

Ce résultat n'aurait rien d'étonnant, puisque selon les experts, et notamment ceux de l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie), la réduction à 70 km/h de la vitesse sur le



périphérique parisien a même eu un effet contre-productif sur la pollution. Explication : le respect de cette vitesse contraint les automobilistes à rouler sur un rapport de boîte de vitesse inférieur, l'usager n'est plus en 5ème mais en 4ème. Les voitures récentes ayant des rapports rallongés, cela conduit à une consommation supérieure, et donc à une hausse des émissions de polluants. Plus facile de comprendre pourquoi la mairie de Paris ne demande aucune étude pour analyser les conséquences de cette baisse de limitation de vitesse.

Face à ce bilan négatif, qui cache des chiffres que ni la mairie ni la préfecture de Paris ne souhaitent dévoiler, les usagers de la route sont en droit de demander un retour à des conditions de circulation meilleures, soit un retour à un périphérique à 80 km/h, voir 90 km/h !

AUCUN IMPACT SUR LES ACCIDENTS DEPUIS LA BAISSSE DE VITESSE À 80 KM/H SUR LA RN 151 !

La baisse de vitesse sur la RN 151 désormais limitée à 80 km/h depuis le 1er juillet 2015, n'a eu aucun impact sur l'accidentalité. Le nombre de flashes lui a doublé !

Un an après la baisse de vitesse à 80 km/h sur la RN 151 entre Auxerre et Varzy dans l'Yonne et la Nièvre, cette mesure n'a eu aucun impact sur l'accidentalité. Le nombre d'accidents n'a pas chuté contrairement à ce qu'espéraient les autorités pour justifier leur expérimentation - on a même déploré 4 accidents en un an sur le tronçon concerné contre 3 l'année précédente.

En revanche, pour les caisses de l'Etat, le stratagème gagnant a fonctionné à plein régime : baisse de vitesse = explosion du nombre de flashes. Le nombre de crépitements de radars a ainsi doublé passant de 161 à 340.

Cette expérimentation qui doit durer deux ans montre une nouvelle fois que la baisse de vitesse n'a pas d'impact sur la mortalité routière.

Pour rappel, la mobilisation de la Ligue de Défense des Conducteurs avait empêché la baisse généralisée du 80 km/h sur l'ensemble du réseau secondaire décidée par le ministère de l'Intérieur. Notre pétition "Non à la baisse des limitations de vitesse", signée par 1,5 million de personnes avait fait reculer le ministre de l'Intérieur.

Une expérimentation du 80 km/h avait néanmoins été décidée par la place Beauvau. Notre manifestation, organisée avec les élus des collectivités concernées par cette expérimentation, avait déjà montré que, sur place, populations et élus locaux étaient opposés à cette mesure et qu'ils réclamaient depuis des années des aménagements sur les routes concernées pour améliorer la sécurité.

Ce premier bilan d'étape confirme le bien-fondé de cette hostilité à cette baisse de la limitation de vitesse. Dans un an, si les résultats du 80 km/h restent tout aussi négatifs, les pouvoirs publics n'auront d'autre choix que de renoncer définitivement à cette mesure absurde. La Ligue de Défense des Conducteurs et tous les conducteurs responsables qu'elle représente seront là pour le leur rappeler !



IV. NOS MOYENS D'ACTION

La Ligue de Défense des Conducteurs a pour but 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.

L'association agit uniquement grâce à ses membres donateurs. C'est ce qui garantit sa totale indépendance et liberté d'action. C'est le garant de son efficacité.

Campagnes d'information du grand public, actions de mobilisation auprès des élus et des responsables politiques, recherche, études et publications, site internet et réseaux sociaux, relations parlementaires, relations presse, animation d'Activ'route et relation avec les préfetures,... toutes les actions de l'associations sont financées grâce aux dons faits par nos membres donateurs.

Ce rapport annuel est l'occasion de leur adresser tous nos remerciements pour leur dévouement, leur pugnacité et leur générosité.

Le Conseil d'administration de l'association s'est réuni le 23 novembre 2016 et l'Assemblée Générale s'est tenue le 20 décembre 2016 pour valider les comptes de l'année 2015 et donner les grandes orientations pour les prochains combats.

UN BUDGET ISSU DE NOS MEMBRES ET DÉDIÉ AU COMBAT

En 2016, le budget annuel de l'association s'est élevé à 1,30 million d'euros, provenant quasi exclusivement des dons des membres de l'association : 1,26 million.

S'efforçant comme par le passé de limiter au minimum ses frais de structure et de collecte, la Ligue de Défense des Conducteurs a consacré un budget total de 869 149,57 € pour l'ensemble de ses dépenses liées aux actions contre la répression excessive et pour l'obtention d'une meilleure politique de sécurité routière plus juste et plus efficace.

Le bilan de l'exercice présente un total de 719 293 €. Le compte de résultat affiche un total 1 309 416 € et un total de charges de 1 181 802 € dégageant un résultat positif de 127 614 €.



L'ASSOCIATION ACCUEILLE UNE NOUVELLE SECRÉTAIRE GÉNÉRALE

Fin 2016, la Ligue de Défense des Conducteurs a accueilli une nouvelle Secrétaire générale, Nathalie Troussard. Elle a rejoint notre association qui est à l'heure actuelle la seule à avoir réussi à rassembler en un grand mouvement de résistance des dizaines de milliers de citoyens déterminés à se battre contre le racket insupportable et pour défendre leur liberté de circuler normalement sur les routes de France.

VI. UNE PRÉSENCE QUI COMPTE SUR INTERNET, LES RÉSEAUX SOCIAUX ET DANS LES MÉDIAS

UNE PRÉSENCE RENFORCÉE SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

Notre présence sur les réseaux sociaux continue de se renforcer. Notre page Facebook est régulièrement suivie par plus de 52 000 membres. Notre compte Twitter accueille désormais plus de 948 abonnés.

Cette mobilisation sur internet démontre une fois de plus l'intérêt des conducteurs pour obtenir une information approfondie sur le domaine de la sécurité routière.

UNE LARGE COUVERTURE MÉDIATIQUE POUR RELAYER NOS ACTIONS

Tout au long de l'année, les combats de la Ligue de Défense des Conducteurs ont été très largement relayés dans les médias, permettant ainsi la diffusion d'une contre-information de qualité face à la propagande gouvernementale.

De plus en plus de médias reprennent et utilisent ainsi nos arguments pour nourrir leurs articles et reportages.

L'année dernière, le site lesvoitures.fr avait déjà souligné la qualité du travail de l'association : « D'après la très sérieuse Ligue de Défense des Conducteurs ».





Ligue de Défense des Conducteurs
Siège social : 23, avenue Jean Moulin 75014 PARIS
Mail : contact@liguedesconducteurs.org
Tél : 01.43.95.40.20

