

STOP à la répression absurde
OUI à une conduite responsable

RAPPORT ANNUEL

D'ACTIVITÉ 2017



LIGUE DE DÉFENSE
DES CONDUCTEURS
23, avenue Jean-Moulin
75014 Paris
www.liguedesconducteurs.org

RAPPORT D'ACTIVITÉ DE LA LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS 2017

LA LUTTE CONTRE LES EXCÈS DE LA RÉPRESSION ROUTIÈRE ET CONTRE LES MESURES QUI PÉNALISENT LES CONDUCTEURS, AU CŒUR DE NOTRE COMBAT

Tout au long de l'année 2017, 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 les baisses des limitations de vitesse et contre l'accroissement de la répression qui pèse sur les conducteurs.

NOTRE COMBAT	5
L'ANNÉE 2017 DE LA LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS EN QUELQUES CHIFFRES	6
LES TEMPS FORTS DE L'ASSOCIATION	8
I. UNE MOBILISATION PERMANENTE CONTRE LES POLITIQUES PUBLIQUES QUI VONT À L'ENCONTRE DES INTÉRÊTS DES CONDUCTEURS	8
A. MOBILISATION CONTRE LES RADARS EMBARQUÉS DANS LES VÉHICULES AVEC CHAUFFEURS PRIVÉS	8
B. RETOUR SUR LES CAMPAGNES PRÉSIDENTIELLE ET LÉGISLATIVE	9
C. RIPOSTE CONTRE L'INTERDICTION DES SIGNALEMENTS DES FORCES DE POLICE SUR LES APPLICATIONS WAZE ET COYOTE	10
D. DÉTERMINATION DANS LE COMBAT CONTRE LE 80 KM/H SUR LES ROUTES	11
II. UN ENGAGEMENT SANS RELÂCHE AUPRÈS DES PARLEMENTAIRES	12
A. LA LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS À LA RENCONTRE DES ÉLUS	12
B. LES QUESTIONS ÉCRITES	13
III. DE NOMBREUSES PUBLICATIONS D'ARTICLES ET D'ENQUÊTES POUR LUTTER CONTRE LA DÉSINFORMATION	16
A. 38 ARTICLES	16
B. 4 ÉTUDES	21
C. 16 FICHES PRATIQUES	23
IV. LA PUBLICATION DE NOTRE LIVRE BLANC : « ET SI L'AVENIR, C'ÉTAIT LA VOITURE ? »	24
V. NOS MOYENS D'ACTION	25
A. UN BUDGET ISSU DE NOS MEMBRES ET DÉDIÉ AU COMBAT	25
B. L'ASSOCIATION ACCUEILLE UN NOUVEAU DIRECTEUR DES ÉTUDES ET DES CAMPAGNES	26
C. COMMENT LA LIGUE DIFFUSE-T-ELLE SES INFORMATIONS ?	26
VI. UNE PRÉSENCE RENFORCÉE SUR INTERNET, LES RÉSEAUX SOCIAUX ET LES MÉDIAS	27
A. UNE PRÉSENCE RENFORCÉE SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX	27
B. UN NOUVEAU SITE WEB ET UNE APPLICATION POUR ACTIV'ROUTE	28
C. UNE LARGE COUVERTURE MÉDIATIQUE POUR RELAYER NOS ACTIONS	28
D. UNE CONFÉRENCE DE PRESSE LE 29 NOVEMBRE 2017	30

Depuis trois décennies, les gouvernements successifs ont fait de la sécurité routière une priorité. À 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'ANNÉE 2017 DE LA LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS EN QUELQUES CHIFFRES :

Une équipe au service des libertés des conducteurs...

5

COLLABORATEURS PERMANENTS AU SIÈGE DE L'ASSOCIATION

2 147 980

NOMBRE DE VISITEURS SUR LE SITE WEB

1 300 000

SYMPATHISANTS QUI RELAIENT CHAQUE JOUR NOTRE INFORMATION

50 000

MEMBRES ACTIFS

1 808

ABONNÉS SUR TWITTER

57 121

ABONNÉS SUR FACEBOOK

4

ÉTUDES

16

FICHES PRATIQUES

Une expertise reconnue

38

ARTICLES PUBLIÉS SUR NOTRE SITE WEB

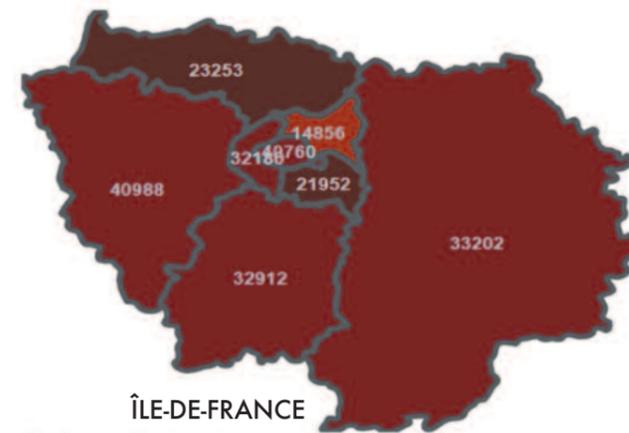
15

COMMUNIQUÉS DE PRESSE

117

REPRISES PRESSE

Répartition des sympathisants* dans toute la France



Sympathisants par département

- De 0 à 2000
- De 2001 à 10000
- De 10001 à 20000
- De 20001 à 25000
- De 25000 à 30000
- 30001 et plus

*Personnes ayant communiqué à la LDC son département de résidence

LES TEMPS FORTS DE L'ASSOCIATION

I - UNE MOBILISATION PERMANENTE CONTRE LES POLITIQUES PUBLIQUES MENÉES CONTRE LES CONDUCTEURS

A. MOBILISATION CONTRE LES RADARS EMBARQUÉS DANS LES VÉHICULES AVEC CHAUFFEURS PRIVÉS

Entre février et septembre 2017, l'expérimentation de voitures-radars conduites par des chauffeurs privés est menée dans le département de l'Eure. Cette "pseudo-expérimentation" qui a ensuite été étendue à l'ensemble de la région, a pour seul but, pour le gouvernement et les sociétés privées de faire leurs petits réglages pour mieux demain, généraliser les voitures-radars avec chauffeurs dans toute la France, et ainsi traquer et racketter les conducteurs à une échelle encore jamais vue !



En effet, étendues sur tout le territoire français, ces voitures-radars, qui se fondent dans la circulation et peuvent flasher, en roulant, jusqu'à 9 véhicules à la minute autour d'elles, même en les croisant, sanctionneront impitoyablement le moindre de vos petits excès de vitesse, tout ça pour faire fructifier la cagnotte de la répression routière pour l'État, et le business des sociétés privées ! En roulant 8 h par jour, elles permettront de flasher 12 millions de fois !

Déjà 427 909 signatures : le combat continue !

Pour contrer cette nouvelle arme de contravention massive et organiser une opposition gigantesque à ce projet, la Ligue de Défense des Conducteurs a lancé une pétition : « Non à la privatisation des radars mobiles embarqués ! » destinée au ministre de l'Intérieur. Grâce à votre mobilisation et votre soutien, la Ligue a rassemblé 427 909 signatures. Alors que le Président de la République a annoncé un nouveau "plan pour la sécurité routière" en octobre dernier, la mobilisation continue, pour obtenir des milliers et des milliers de signatures supplémentaires, organiser une vague de mobilisation sans précédent, et mettre un terme à ce projet odieux, qui n'épargnera aucun conducteur !

B. RETOUR SUR LES CAMPAGNES PRÉSIDENTIELLE ET LÉGISLATIVES :

Élection présidentielle

L'élection présidentielle de 2017 a donné une opportunité unique aux conducteurs d'interroger les candidats pour connaître leur position sur les grands enjeux de sécurité routière. La Ligue de Défense des Conducteurs a adressé neuf questions identiques à l'ensemble des candidats sur la privatisation des radars embarqués, l'abaissement des vitesses, l'entretien des routes, la vidéo-verbalisation à distance ou encore la guerre déclarée depuis quelques mois au diesel.

Les candidats ont ainsi vu affluer dans leurs permanences des milliers de cartes-pétitions envoyées massivement par les membres de l'association.

Si les sept candidats qui ont répondu font tous le même constat sur le manque criant de budget consacré à l'entretien des routes et sur l'indispensable investissement dans les infrastructures, leurs divergences sont nombreuses. Concernant les radars, Jean Lassalle résume : « Les radars prolifèrent, même dans les endroits réputés les plus sûrs. C'est devenu une machine à racketter ».

A contrario, Benoît Hamon estime que « leur efficacité a été prouvée à maintes reprises ». Nicolas Dupont-Aignan et Marine Le Pen se prononcent eux, contre la privatisation des radars embarqués et la politique du tout répressif. Pour Nicolas Dupont-Aignan, « la politique du tout-répressif doit être abandonnée », et pour Marine Le Pen, « il faut poser un moratoire sur l'installation de tout nouveau radar ». Les deux candidats qui se positionnent contre la baisse des limitations de vitesse, s'opposent également à l'instauration de boîtes noires dans les véhicules.

À l'inverse, Benoît Hamon estime que les boîtes noires permettraient de réduire le nombre d'accidents et de morts. Philippe Poutou considère de son côté que tous les équipements doivent être obligatoirement intégrés aux véhicules.

En outre, Benoît Hamon précise dans sa vision de la politique de sécurité routière qu'« il faut mieux prendre en considération l'état du réseau routier dans les [...] statistiques nationales qui ne prennent pas en compte aujourd'hui ces données liant accident et infrastructure ». Par ailleurs, si le candidat du Parti Socialiste veut sortir du diesel à l'horizon 2025, Nathalie Arthaud souhaite elle, ne pas pénaliser les ménages modestes sous couvert d'environnement : « je me refuse à appuyer ces mesures qui, au nom de l'écologie, frappent les plus modestes au portefeuille ». La candidate souhaite également renforcer la prévention des usagers de la route en mettant « tout en œuvre pour éduquer et sensibiliser les conducteurs ».

Philippe Poutou poursuit le même objectif sur la prévention : « concernant la prévention routière, nous pensons que cette dernière n'est pas assez développée et qu'elle devrait être une priorité dès le plus jeune âge ». Il précise également : « [...] L'apprentissage de la conduite et du passage du permis devrait être pris en charge pendant la scolarité, par l'Éducation Nationale ou par un service public ». Dans le même sens, Jean Lassalle annonce qu'il souhaite via un service national donner à tous : « l'occasion d'apprendre à conduire, gratuitement bien sûr. Certains passeront même le permis poids lourd ou transport en commun ».

François Fillon précise de son côté qu'une politique de sécurité routière passe « par une action de prévention et de formation de tous les usagers de la route, des plus jeunes aux plus âgés ». Il rappelle également l'attention qu'il a toujours portée aux automobilistes et « rejette les solutions dogmatiques, qui excluent en bloc la mobilité individuelle et ont parfois trop tendance à présenter l'automobiliste comme un mauvais citoyen ».

- Pour connaître la position des candidats nous ayant répondu
- Pour consulter les neuf questions adressées aux candidats

Élections législatives

À la suite de l'élection présidentielle, les élections législatives ont été l'occasion, pour les conducteurs, de demander aux candidats de leur circonscription de prendre clairement position sur la répression routière et de présenter les mesures qu'ils comptent défendre pour stopper cette politique insupportable et néfaste. Les députés ont bien un rôle à jouer dans ce domaine. En effet, dans le cadre d'un projet de loi de finances, ou d'un budget rectificatif, les députés ont la possibilité de voter ou de déposer des amendements contre les dépenses consacrées aux radars, rassemblés dans le compte d'affectation spécial « CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS », soumis au contrôle parlementaire.

Face à l'afflux de messages de nos membres dans les circonscriptions, plus de 160 candidats nous ont ainsi répondu. Vous trouverez ci-dessous leurs réponses :

- Pour connaître la position des candidats nous ayant répondu

C. RIPOSTE CONTRE L'INTERDICTION DES SIGNALEMENTS DES FORCES DE POLICE SUR LES APPLICATIONS WAZE ET COYOTE

Face à la volonté du gouvernement d'interdire, sous couvert de sécurité intérieure, l'utilisation des applications d'aide à la conduite ou à la navigation pour signaler les contrôles routiers, la Ligue de Défense des Conducteurs est sur tous les fronts pour faire barrage à cette mesure, grâce à votre soutien et votre mobilisation !

Le 24 avril 2017, le ministre de l'Intérieur français, Mathias Fekl adressait à la Commission européenne un projet de décret, pour interdire les signalements des contrôles de vitesse via les systèmes électroniques de type GPS ainsi que par les réseaux communautaires et sociaux tels que Coyote, Waze, Facebook...

Pour s'opposer à cette mesure, qui va faire exploser le nombre de PV, la Ligue de Défense des Conducteurs a aussitôt lancé une pétition en ligne et ensemble, nous avons réussi, grâce à votre mobilisation sans faille, à recueillir plus de 288 000 signatures ! Après avoir notifié cette pétition à la Commission européenne, et pour amplifier le mouvement de contestation, votre association lui a également transmis un projet d'avis circonstancié

afin de mettre en évidence les atteintes de cette mesure au droit de l'Union Européenne mais également au droit français.

Cette mesure va impacter au quotidien la sécurité et le confort de conduite des millions de Français utilisant ce type d'applications. En effet, ces applications constituent de précieux soutiens à la sécurité de tous sur la

route en alertant notamment des brusques ralentissements ou des incidents sur la chaussée. Quant aux signalements des forces de l'ordre censées exercer leurs contrôles dans des zones considérées comme dangereuses, ils entraînent une plus grande vigilance des conducteurs, bénéfique à la sécurité de tous.

Le 9 janvier 2018, sans la moindre concertation, le Premier ministre annonçait une série de mesures devant le Conseil interministériel de la sécurité routière dont notamment l'application du décret interdisant la signalisation des contrôles de vitesse.

Le combat continue !

D. DÉTERMINATION DANS LA LUTTE CONTRE LE 80 KM/H SUR LES ROUTES

Fin novembre 2017, face à la volonté du gouvernement d'abaisser la limitation de vitesse à 80 km/h, la Ligue de Défense des Conducteurs se mobilise et multiplie les actions contre cette mesure injuste et contre-productive. En 2014, la forte mobilisation avait permis de faire reculer les autorités dans leur volonté de généraliser cet abaissement de la limitation de vitesse sur le réseau secondaire. Au fil du temps, votre association a déjà pu rassembler plus de deux millions de signatures déposées à Matignon pour dire au gouvernement que nous ne voulons pas du 80 km/h sur route, symbole de toute sa politique répressive !



Depuis l'annonce du Premier ministre, le 9 janvier 2018 qui a décidé sans concertation de l'application de cette mesure, en ignorant l'avis des conducteurs, des parlementaires et même des scientifiques, la Ligue de Défense des Conducteurs mobilise de nombreux automobilistes dans toute la France. Associée aux antennes départementales de la FFMC (Fédération française des motards en colère), votre association rassemble chaque semaine de nombreux automobilistes qui se joignent aux autres usagers de la route pour manifester notre colère et dire au gouvernement que nous ne voulons pas du 80 km/h sur route !

Dans les manifestations comme au quotidien, de nombreux supports permettent aux conducteurs de montrer leur résistance à cette mesure absurde. Motards et conducteurs se mobilisent ainsi ensemble dans des rassemblements hebdomadaires en affichant leurs ballons. Par ailleurs, plus de 42 000 vignettes ont déjà été envoyées et sont apposées sur les pare-brise des conducteurs.

Votre association utilise tous les moyens et tous les canaux pour faire comprendre au gouvernement l'hostilité générale des conducteurs. Pour faire remonter la colère et l'opposition farouche des usagers de la route au Premier ministre, face à cette mesure symptomatique d'une politique inutilement répressive, contre-productive, rétrograde et infantilisante, entre 1 500 et 18 000 avis de protestation sont envoyés chaque jour à Matignon.

Les députés sont également fortement sollicités par les membres de la Ligue de Défense des Conducteurs. Des cartons rouges sont ainsi envoyés de la part des électeurs de leur circonscription à chaque député, de l'opposition comme de la majorité. Les députés de la majorité sont des relais avec le gouvernement : en recevant des milliers de cartons rouges, ils vont faire remonter la colère des conducteurs et se faire l'écho de cette exaspération. De leur côté, les députés de l'opposition, en recevant également des cartons rouges, pourront, d'une part, relayer l'hostilité générale des usagers de la route contre cette mesure qui ne permettra en rien d'améliorer la sécurité routière, et d'autre part, demander de nouveau l'ouverture d'une Commission d'enquête parlementaire sur l'échec patent de la politique de répression par les radars, qui se solde aujourd'hui par cette punition absurde du 80 km/h.

Enfin, avec une campagne d'information et de mobilisation lancée sur les réseaux sociaux et baptisée #1jour1nonau80kmh, la Ligue de Défense des Conducteurs recense les initiatives de résistance à cette mesure néfaste. Ces actions illustrent le refus des Français de laisser passer cette mesure injuste, punitive et stupide !

Au travers de nombreuses actions, et grâce à votre soutien indispensable, votre association continue de porter la mobilisation au quotidien pour faire comprendre au gouvernement que cette mesure est contre-productive, néfaste et injuste et qu'il doit faire machine arrière !

II - UN ENGAGEMENT SANS RELÂCHE AUPRÈS DES PARLEMENTAIRES

A. LA LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS À LA RENCONTRE DES ÉLUS :

Les élections législatives et l'arrivée de nouveaux députés à l'Assemblée nationale ont permis à la Ligue de Défense des Conducteurs de renforcer sa position de porte-parole incontournable des usagers de la route, mais également de relayer les inquiétudes des conducteurs face à la politique de répression routière menée actuellement. Ces rencontres ont permis à l'association de renforcer un lien avec certains élus mais également de lutter contre les excès de la répression :



► Franck MARLIN, Député LR de l'Essonne (91)

Un amendement déposé dans le cadre du Projet de loi de finances pour 2018 pour s'opposer au déploiement de nouveaux radars.

Après l'ajout de 364 radars sur les routes françaises en 2017, le gouvernement poursuit sa politique de flash-fiscalisation avec le déploiement de nouvelles machines en 2018. Pour s'opposer à cette mesure, et replacer en permanence ce sujet au cœur des débats parlementaires, la Ligue de Défense des Conducteurs a proposé un amendement soutenu par le député de l'Essonne, Franck Marlin pour supprimer l'enveloppe budgétaire allouée aux radars en 2018.

Malheureusement, si les budgets alloués à la répression explosent pour alimenter la tirelire de l'État, les routes françaises, elles, continuent de se dégrader faute d'entretien. Les dépenses d'investissement des départements dans le réseau routier ont ainsi baissé de 30 %, passant de 4,7 milliards en 2008 à 3,3 milliards d'euros en 2014. Entre 2009 et 2015, les dépenses de l'État allouées à l'entretien des routes ont également baissé de 100 millions d'euros.

Pour redonner aux collectivités territoriales les moyens d'agir pour la sécurité des usagers de la route, l'amendement n°II-143, proposé à l'initiative de la Ligue de Défense des Conducteurs, a été soutenu par le député de l'Essonne, Franck Marlin et 21 députés qui ont accepté de le cosigner. Cet amendement proposait ainsi que l'enveloppe prévue pour l'achat de nouveaux radars en 2018, soit réaffectée aux collectivités locales pour leur permettre de continuer à investir et à équiper leurs territoires, notamment en termes d'entretien et d'amélioration du réseau routier.

Si le gouvernement n'a pas voulu soutenir cet amendement, le combat contre la prolifération des radars et la politique de flash-fiscalisation continue.



► Laurianne ROSSI, Députée LREM des Hauts-de-Seine (92)

Informers les députés et les alerter des réalités auxquelles sont confrontés les conducteurs.

Face au désengagement de l'État, qui fragilise l'action des collectivités pour l'entretien du réseau routier, cette rencontre était l'occasion de rappeler que le mauvais état des infrastructures routières est en cause dans 40 % des accidents mortels.

Alors que la mortalité routière est repartie à la hausse depuis trois ans et que, dans 37 % des cas, les causes d'accidents ne sont pas identifiées, la Ligue de Défense des Conducteurs a rappelé que les Enquêtes Comprendre Pour Agir qui sont censés se réunir systématiquement pour identifier les facteurs d'accidents ne sont en réalité que peu utilisées par les préfetures. L'association a donc plaidé pour des réunions régulières afin de mettre en place des solutions adaptées.

Enfin, la Ligue de Défense des Conducteurs a alerté Madame la Députée sur les augmentations régulières des prix des péages.



► Brigitte LISO, Députée LREM du Nord (59)

Informers les députés et les alerter des réalités auxquelles sont confrontés les conducteurs.

Avec l'entrée en vigueur de la réforme du stationnement au 1^{er} janvier 2018, les conducteurs ont subi une inflation sans précédent des tarifs des amendes, avec des hausses pouvant atteindre 292 % dans certaines villes. Face au risque d'une explosion des amendes dû à une privatisation des contrôles mais également de la désertification des centres villes par les usagers de la route, la Ligue de Défense des Conducteurs a alerté la Députée du Nord, sensible aux questions de stationnement, afin de mettre un frein à cette mesure et empêcher la course au chiffre, au détriment des usagers de la route.

► Bruno QUESTEL, Député LREM de l'Eure (27)

Une rencontre suivie d'une question écrite au ministère de l'Intérieur sur la privatisation des radars mobiles embarqués.



Entre février et septembre 2017, une expérimentation de voitures-radars conduites par des chauffeurs privés a été menée dans le département de l'Eure. Pour accentuer à grande échelle la répression des conducteurs, les pouvoirs publics ont ensuite étendu cette expérimentation à l'échelle d'une région, avec comme projet de généraliser les voitures-radars avec chauffeurs à la France entière ! Pour s'opposer à cette nouvelle arme de contravention massive, la Ligue de Défense des Conducteurs a alerté les députés et notamment l' élu du département concerné. À la suite de notre rencontre avec M. Questel, ce dernier a interrogé le ministre de l'Intérieur :

“ M. Bruno Questel interroge M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur, sur l'expérimentation qui a eu lieu dans le département de l'Eure en ce qui concerne les radars embarqués confiés à des prestataires privés. Cette démarche, incitée par des soucis d'économies d'échelle appelle néanmoins des réserves de l'essentiel des acteurs de la sécurité routière. Aussi, alors qu'un appel d'offres serait en cours pour l'achat de 26 véhicules, il lui demande si les études menées permettent de constater non pas une augmentation des recettes pour l'État, laquelle est inéluctable, mais une amélioration de statistiques liées aux accidents de la circulation lorsqu'ils sont dus à une vitesse excessive.

Le 07/11/2017

B. LES QUESTIONS ÉCRITES

Soucieux des enjeux liés à la politique de sécurité routière, de nombreux députés relaient les inquiétudes portées par la Ligue de Défense des Conducteurs auprès du gouvernement. Plusieurs questions écrites ont ainsi pu être posées sur la fin de l'expérimentation du 80 km/h, la privatisation des radars embarqués ou encore la non désignation du conducteur par le chef d'entreprise.

“ M. Guillaume Larrivé attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur les résultats de l'expérimentation de la limitation de vitesse à 80 km/h sur la route nationale 151. Depuis le 1er juillet 2015, la vitesse sur le tronçon routier de 32 kilomètres situé entre Auxerre et Coulanges-sur-Yonne, sur la RN 151, est limitée de manière expérimentale à 80 km/h. Cette expérimentation visait au départ à réduire le nombre de morts sur les routes et devait normalement durer deux ans. Pendant cette phase, il était prévu d'établir un premier bilan relatif à la baisse de vitesse en 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 les dix-huit premiers mois d'expérimentation, car cette mesure impacte quotidiennement les milliers d'automobilistes qui empruntent cet axe. Cette demande est d'autant plus légitime que sur la route nationale 151 le nombre d'accidents semble être en augmentation alors que le nombre de véhicules flashés a doublé. Ce premier bilan apparaît donc plutôt négatif. Compte tenu de ce contexte, il lui demande s'il lui est possible de fournir la grille d'évaluation et les premiers résultats de cette expérimentation.

Le 16/05/2017



► **Guillaume LARRIVÉ, Député LR de l'Yonne (89)**

Deux questions écrites posées par le Député, la première sur l'expérimentation du 80 km/h et la seconde sur l'absence de résultat de cette expérimentation :

M. Guillaume Larrivé rappelle à M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur, la question écrite n° 104020 qu'il a posée à son prédécesseur, le 16 mai 2017, lors de la 14^e législature. En effet, il souhaite toujours que soient rendus publics les résultats de l'expérimentation de la limitation de vitesse à 80 km/h sur la route nationale 151. Depuis le 1^{er} juillet 2015, la vitesse sur le tronçon routier de 32 kilomètres situé entre Auxerre et Coulanges-sur-Yonne, sur la RN 151, est limitée de manière expérimentale à 80 km/h. Cette expérimentation visait au départ à réduire le nombre de morts sur les routes et devait normalement durer deux ans. Pendant cette phase, il était prévu d'établir un premier bilan relatif à la baisse de vitesse en 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 les dix-huit premiers mois d'expérimentation, car cette mesure impacte quotidiennement les milliers d'automobilistes qui empruntent cet axe. Cette demande est d'autant plus légitime que sur la route nationale 151 le nombre d'accidents semble être en augmentation alors que le nombre de véhicules « flashés » a doublé. Ce premier bilan apparaît donc plutôt négatif. Compte tenu de ce contexte, il lui demande s'il lui est possible de fournir la grille d'évaluation et les premiers résultats de cette expérimentation. De manière générale, il tient à s'opposer à l'idée d'une généralisation de la limitation à 80 kilomètres/heure de la vitesse sur les routes nationales : une telle hypothèse, qui heurte le bon sens, n'est aucunement justifiée.

Le 19/12/2017



► **Patrice PERROT, Député LREM de la Nièvre (58)**

Une question écrite sur l'absence de résultat de l'expérimentation du 80 km/h :

“ Monsieur le Ministre, Conformément aux engagements pris par le ministère de l'intérieur devant les membres du Conseil national de la sécurité routière du 11 mai 2015, une expérimentation de la limitation de vitesse à 80 km/h a été lancée le 1^{er} juillet 2015, sur des tronçons de plusieurs routes nationales bidirectionnelles sur une durée de deux ans. Les segments concernés, réputés accidentogènes, ont été choisis après concertation entre les services du ministère de l'écologie et la délégation à la sécurité et à la circulation routières du ministère de l'Intérieur : 18 kilomètres de la RN 7 dans la Drôme, 14 kilomètres de la RN 57 dans la Haute-Saône, 32 kilomètres de la RN 151 dans l'Yonne et enfin 17 kilomètres de la RN 151 dans la Nièvre, sur le territoire de la circonscription dont je suis le représentant. L'expérimentation, menée par le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), étant arrivée à son terme en juillet dernier, les associations représentant les usagers de la RN 151 souhaiteraient en connaître le bilan, ce



••• d'autant que les bilans intermédiaires qui auraient dû être produits ne l'ont pas été, ou n'ont pas été rendus publics. Aussi, puis-je vous demander de bien vouloir me préciser le calendrier de publication des résultats de cette observation et sur les suites que vous réserverez à celle-ci ?

Le 25/09/2017



► **Franck MARLIN, Député LR de l'Essonne (91)**

Une question écrite sur le recours à des sociétés privées pour conduire les voitures radars :

“ M. Franck Marlin appelle l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur la possible externalisation du pilotage des voitures équipées de radars dits « embarqués » [...] Ce dispositif ne leur permettra pas d'accomplir les missions spécifiques attribuées aux forces de l'ordre à bord de ces véhicules, notamment en termes de prévention et de sanctions de conduites réellement dangereuses. Dès lors, les usagers de la route ne peuvent qu'assimiler cette décision à une volonté de les piéger plus encore, considérant que plus de la moitié des procès-verbaux dressés pour excès de vitesse concerne des dépassements de moins de 20 km/h de la vitesse autorisée, sanctionnés par ailleurs par le retrait d'un point sur le permis de conduire. Ils déplorent également que la sécurité routière se focalise sur cet aspect uniquement répressif dans ce domaine alors que les infrastructures routières et le mauvais état des routes constituent le premier facteur de mortalité routière : 40 % des accidents mortels contre 26 % s'agissant de la vitesse excessive. Aussi, il souhaiterait qu'il puisse préciser les noms des sociétés privées, la nature et les caractéristiques des matériels embarqués ainsi que leurs modes de contrôle, les modalités de passation des contrats avec ces sociétés et leurs rémunérations détaillées, leurs missions ainsi que les garanties qui entoureront la mise en œuvre de cette externalisation.

Le 21/03/2017

► **Patrick HETZEL, Député LR du Bas-Rhin (67)**

Une question écrite relative aux nombreuses limites qui se posent concernant la non désignation des conducteurs par le chef d'entreprise :

M. Patrick Hetzel attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur, sur une dérive du système des PV pour non-désignation de conducteur. Depuis le 1^{er} janvier 2017, les personnes morales propriétaires de véhicules verbalisés par des radars automatiques doivent désigner le conducteur au moment de l'infraction sous peine d'une amende. Cette disposition a pour but d'inciter les entreprises à « responsabiliser » leurs employés en cas d'infraction. Alors que cette disposition s'adresse aux entreprises ayant plusieurs véhicules, elle touche de plein fouet les artisans, professions libérales ou les autoentrepreneurs, dont la carte grise est à leur nom propre. Ils ont payé en toute bonne foi dans un premier temps la contravention pour l'infraction pour laquelle ils étaient verbalisés. Ils ont ensuite eu la désagréable surprise de recevoir un 2^e PV pour non-désignation de conducteur. Alors qu'il n'y a qu'une personne dans la société, ceux-ci n'ont pas eu le réflexe lors du paiement du premier avis de contravention de s'auto-désigner auprès des autorités. D'autant plus que, lorsqu'il s'agit d'une voiture acquise par le biais d'une société de crédit, il était indiqué sur le premier avis de contravention : « la société vous a désigné comme étant le (la) conducteur (trice) au moment de l'infraction ». [...] Aucune mention n'apparaît sur les PV pour expliquer à ces personnes qu'elles doivent contester la contravention en se désignant elles-mêmes, avant de pouvoir payer leur amende. Il semble qu'à ce jour, toutes les personnes ayant contesté la contravention pour non désignation auprès de l'ANTAI aient été déboutées. Aussi, il lui demande quel recours est prévu pour tous les professionnels exerçant en leur nom propre et qui se sont acquittés en toute bonne foi de leur première contravention.

Le 26/09/2017



III - DE NOMBREUSES PUBLICATIONS D'ARTICLES ET D'ENQUÊTES POUR LUTTER CONTRE LA DÉSINFORMATION

A. 38 ARTICLES :

Fidèle à sa mission de production d'information, la Ligue de Défense des Conducteurs a rédigé, en 2017, 38 articles sur l'actualité spécifique des conducteurs. Ces réflexions sur les enjeux législatifs, techniques et sociaux de la mobilité ont été publiées sur le site internet de l'association qui est son outil principal de communication. Voici quelques-uns des sujets qui ont retenu l'attention des lecteurs.

Le fiasco de la politique ultra répressive française

Toujours plus de radars, toujours plus de répression et une mortalité routière en hausse pour la troisième année consécutive, une première depuis 1972 : en France, classée 12^e à l'échelle de la mortalité routière en Europe, la politique du tout-répressif a fait la preuve de son échec. À l'inverse, plusieurs pays européens ont mis en place des politiques de sécurité routière moins répressives, plus justes... et plus efficaces !

À l'inverse de la politique de sécurité routière française, basée sur un système de répression massive et automatisée, et dont les résultats sont catastrophiques, certains pays européens ont une stratégie différente, et efficace, pour faire baisser la mortalité. L'Espagne, l'Angleterre ou encore le Danemark sont des exemples à suivre.

Le Danemark augmente ses limitations de vitesses à la suite d'expérimentations concluantes

Au Danemark, où la limitation de vitesse était de 80 km/h sur le réseau secondaire, une expérimentation à 90 km/h a eu lieu sur 18 tronçons routiers entre 2011 et 2014. Durant cette période, 15 accidents et 11 personnes blessées ont été recensés chaque année contre 18 accidents et 13 blessés avant l'expérimentation.

Au regard de la réussite de cette expérience, les autorités danoises ont décidé sur certains tronçons de les remettre à 90 km/h. Certains tronçons autoroutiers verront même leur limitation de vitesse passer de 110 à 120 km/h. Le ministre des Transports Ole Birk Olesen a ainsi déclaré : « nous augmentons la vitesse car l'expérimentation opérée sur certains tronçons routiers a été concluante ».

Malgré les résultats concluants de cette expérimentation, qui a montré l'efficacité d'une augmentation de la limitation de vitesse dans un pays où le taux de mortalité routière est bien inférieur au nôtre (3 morts pour 100 000 habitants contre 5,4 en France en 2015), le gouvernement français va pourtant dans le sens inverse, avec son expérimentation de l'abaissement à 80 km/h actuellement en cours dans trois départements, et dont la généralisation est toujours en suspens.

Pourtant, les premiers résultats confirment l'impact nul, voire contre-productif de cet abaissement sur la mortalité routière, avec 4 accidents en un an contre 3 l'année précédente sur la RN 151, dans l'Yonne et la Nièvre.

La Grande-Bretagne pratique une vraie tolérance pour les usagers raisonnables

Figurant parmi les meilleurs élèves d'Europe, avec 2,9 tués sur la route pour 100 000 habitants contre 5,4 en France en 2015, l'Angleterre pratique une tolérance de 10 à 15 km/h au-dessus de la limitation de vitesse pour

éviter de sanctionner inutilement les petits dépassements non-dangereux. Un pragmatisme dont feraient bien de s'inspirer nos gouvernants. En effet, selon l'un des membres du comité des transports du Parlement britannique : « une répression qui se concentrerait sur les petits excès de vitesse générerait trop de controverses. Si vous augmentez la marge de tolérance, vous ciblez davantage ceux qui pourfendent les règles bien au-delà des limites. »

Résultat : seuls un million de Britanniques ont été verbalisés pour excès de vitesse en 2015, contre 13 millions de PV envoyés aux conducteurs français la même année.

Au-delà de cette politique qui ne sanctionne pas les petits dépassements non-dangereux, c'est toute la politique britannique de limitation de vitesse sur le réseau secondaire qui bouscule les croyances des dirigeants français. La limitation de vitesse sur le réseau secondaire britannique est ainsi plus élevée qu'en France (97 km/h) et pourtant la part de la mortalité routière y est toujours moins élevée : 61 % contre 64 % en France en 2014.

Le nombre de morts en Espagne a été divisé par quatre depuis 2003

En France, depuis 2003, les gouvernements successifs ont fait passer au second plan des solutions ayant fait leurs preuves durant les décennies précédentes en matière de réduction de la mortalité, notamment la prévention, la formation, ou les contrôles ciblés sur les vrais comportements dangereux.

En Espagne, où la sécurité routière est l'une des priorités des pouvoirs publics, ceux-ci ne punissent pour autant pas de manière injustifiée les personnes qui conduisent normalement. La double peine pour les petits excès de vitesse de moins de 20 km/h ne s'applique par exemple pas : les conducteurs payent une amende mais ne perdent pas de points. Pour rappel, dans l'Hexagone, les petits dépassements concernent 96 % des excès de vitesse.

Des contrôles ciblés systématiques sur l'alcool et la drogue, pour ceux qui sont soupçonnés d'en avoir consommé, sont par ailleurs effectués tous les jours. Les campagnes de prévention sont multipliées et les peines sont très sévères.

Avec ces mesures, l'Espagne a réussi à diviser par quatre la mortalité routière depuis 2003. Sur la même période, la France a divisé la sienne par 1,65.

Plutôt que de mettre en place une politique de sécurité routière qui condamne lourdement tous les conducteurs, l'accent doit être mis sur les usagers de la route qui ont de vrais comportements dangereux.

La conclusion de cette comparaison est sans appel : augmenter le nombre de radars chaque année, traquer et punir massivement l'ensemble des conducteurs comme s'ils étaient tous des « délinquants de la route », et baisser de façon systématique les vitesses sur les différents axes routiers s'avèrent être des mesures au mieux inutiles, et au pire, contre-productives.

Entre 2013 et 2016, la France a connu une hausse de la mortalité routière de 6,15 %, avec 200 morts supplémentaires.

Il est grand temps que les pouvoirs publics changent radicalement de politique, et mettent enfin en place une sécurité routière juste et efficace, au service des conducteurs et non pas contre eux.

Limitation de vitesse à 80 km/h : des flashes en hausse, des milliers de panneaux à changer et un risque d'accidents en plus !

Alors que le bilan en matière de sécurité routière de l'abaissement de la vitesse à 80 km/h reste volontairement tenu secret par le Délégué interministériel à la sécurité routière, les conséquences d'une généralisation de cet abaissement à l'ensemble du réseau secondaire, elles, sont déjà connues : 4 fois plus de flashes, un coût

considérable pour changer tous les panneaux de limitation de vitesse, et le tout pour une mesure qui risque d'augmenter les accidents au lieu de les diminuer !

Des radars qui flashent 4 fois plus à 80 km/h

À l'image des périphériques parisiens et Rennais qui démontrent que baisser la vitesse permet de faire fructifier la tirelire de l'État, sur les trois tronçons concernés par l'expérimentation du 80 km/h, les quatre radars fixes ont vu leur nombre de flashes exploser, avec 4,25 fois plus de flashes en 2016 qu'en 2014, année complète avant la mise en place de cette mesure mi-2015. Des chiffres d'autant plus impressionnants qu'ils ne prennent pas en compte les radars mobiles et les radars chantiers pourtant très efficaces pour améliorer les recettes de l'État !

Sur la RN 57, en Haute-Saône, le radar situé sur les 14 kilomètres d'expérimentation a flashé 2 109 fois en 2016 contre 573 en 2014, soit 3,5 fois plus. Sur la RN 151, entre l'Yonne et la Nièvre, le nombre de flashes du radar situé sur la commune de Merry-Sec est passé de 161 à 930, soit 5,8 fois plus ! Sur la RN 7, dans la Drôme, les 18 kilomètres d'expérimentation sont étroitement surveillés par deux radars. Le premier, situé à La Roche de Glun a connu une activité photographique 3,5 fois plus élevée en 2016 qu'en 2014, 2 149 flashes contre 624 avant la baisse à 80 km/h. Le second radar, situé sur la commune de Chateauneuf-sur-Isère a lui enregistré 9 855 flashes en 2016 contre 2 352 en 2014, soit 4,2 fois plus !

Ces quatre radars à eux seuls, ont permis une augmentation des recettes de plus de 500 000 euros sur cette période. En extrapolant ces résultats, avec environ 1 000 radars fixes situés sur des axes qui pourraient passer à 80 km/h, en cas de généralisation du dispositif, les recettes pour l'État devraient augmenter de 500 millions d'euros... Et ce sans compter la volonté des autorités de déployer les itinéraires leurres et les voitures radars privatisées !

Un coût non négligeable pour le changement des panneaux

Si malheureusement depuis plusieurs années les budgets alloués à l'entretien des routes sont en baisse, les sommes qui seront engagées pour changer tous les panneaux de limitation de vitesse à 80 km/h risquent fort d'être investies une nouvelle fois au détriment de la sécurité des usagers de la route. En effet, presque 400 000 kilomètres de routes pourraient être concernées par ce changement. Sur la RN 151 par exemple, les 32 kilomètres d'expérimentation comprenaient 67 panneaux. D'un coût de 80 euros l'unité, le changement de milliers de panneaux risque fort de peser sur les budgets des collectivités locales et donc sur l'entretien et la qualité du réseau routier.

Un bilan des accidents introuvable

Si la généralisation de l'abaissement à 80 km/h sur le réseau secondaire engendrera donc indéniablement une hausse des flashes des radars et un budget considérable pour le remplacement des panneaux, aucune information concernant l'accidentalité sur les tronçons concernés par l'expérimentation menée depuis deux ans n'a pour l'heure été délivrée. Le gouvernement précédent avait pourtant annoncé qu'un premier bilan serait effectué fin décembre 2015, après les six premiers mois d'expérimentation. Or, pour l'heure, c'est silence radio et aucun bilan¹. Le Délégué interministériel se gausse même de bons résultats mais refuse de les rendre publics. De qui se moque-t-on ? Bernard Cazeneuve, alors ministre de l'Intérieur avait pourtant déclaré le 11 mai 2015, devant

1. Lors de la rédaction de l'article aucun bilan n'avait été publié. Le bilan de l'expérimentation du 80 km/h sur les trois tronçons a été rendu public en février 2018, mais sans aucune précision sur l'accidentalité constatée.

le Conseil National de la Sécurité Routière : « *cette expérimentation sera transparente, honnête et rigoureuse* ». On en est loin !

Un silence qui interroge sur l'efficacité de la mesure, d'autant que pour l'heure, la seule donnée connue laisse supposer au contraire un impact nul, voire négatif : entre juillet 2015 et juillet 2016, l'expérimentation à 80 km/h sur la RN 151 n'a pas fait chuter le nombre d'accidents, bien au contraire : 4 accidents ont même été déplorés contre 3 l'année précédente !

Et la mesure, loin d'améliorer la sécurité routière, risque au contraire de provoquer plus d'accidents. En effet, les poids lourds étant eux-mêmes limités à 80 km/h, les dépassements vont devenir beaucoup plus difficiles et dangereux. En outre, en roulant plus lentement, les risques de somnolence ou d'utilisation du smartphone sont plus élevés.

En 2014, la forte mobilisation de la Ligue de Défense des Conducteurs, en rassemblant 1,5 million de signataires, avait permis de faire reculer le gouvernement sur la généralisation de cette mesure. Le projet avait été transformé en test sur ces trois tronçons. Aujourd'hui, pour s'opposer à cette mesure qui va impacter des millions de conducteurs, les usagers de la route doivent être encore plus nombreux à signer la pétition « Non à la baisse des limitations de vitesse » pour montrer au gouvernement leur refus de cet abaissement généralisé de la vitesse.

Toujours plus de radars, toujours plus de flashes et toujours plus de morts sur les routes françaises !

Nouveau record pour les radars français. Avec 25,6 millions de flashes en 2016, les cabines impitoyables ont pulvérisé leur précédent record de 2012, et enregistrent une hausse de 26,3 % par rapport à l'an dernier. Si la mortalité routière, elle, continue d'augmenter, il a fallu attendre le rapport de la Cour des comptes² pour connaître le bilan des radars 2016. Du côté des pouvoirs publics, silence radio ! Il faut dire qu'avec la mortalité routière, elle aussi, en hausse, il est sans doute de plus en plus difficile de justifier cette politique ultra-répressive !

Record du nombre de flashes

En 2016, les radars ont crépité 25,6 millions de fois, soit bien plus que le précédent record de 2012. Nouveau record également pour le nombre de contraventions reçues par les conducteurs : 16,05 millions, soit 20,6 % de plus qu'en 2015.

Cette année aura donc été fructueuse pour l'État en matière de racket des conducteurs : 920,3 millions d'euros de recettes liées au contrôle automatisé en 2016. Cela représente une hausse de près de 40 % par rapport à 2010.

Malgré cette moisson exceptionnelle qui impacte au quotidien le budget et les déplacements des conducteurs, les pouvoirs publics sont étonnamment silencieux. Aucune statistique par type de radars, aucun bilan détaillé. Les détails concernant le nombre de flashes par type de radar fixe ne sont même plus communiqués depuis le bilan 2015. De même, concernant les radars mobiles, il n'y a plus d'information depuis 2014.

Les chiffres officiels des radars fixes en 2015 avaient ainsi été publiés au premier trimestre de l'année 2016. Cette année, aucune information avant le rapport de la Cour des comptes en juin !!!

2. Compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers », Note d'analyse de l'exécution budgétaire 2016, Cour des Comptes.

Et pourtant la mortalité routière continue d'augmenter

S'agissait-il, en 2017, de ne pas fâcher les conducteurs dans le contexte des élections présidentielle et législatives ? Ou bien les pouvoirs publics n'arrivent-ils plus à justifier autant de répression avec des résultats aussi mauvais ?

En effet, après 2014 et 2015, l'année 2016 a connu une troisième année de hausse du nombre de morts. En trois ans, la mortalité routière a ainsi augmenté de 6 %. Alors que le nombre de radars déployés n'a jamais été aussi important, avec 4 398 machines fin 2016 (+ 282 en un an), et 4 700 prévues pour l'an prochain, la politique ultra-répressive basée sur la flash-fiscalisation est un échec complet.

Le nouveau gouvernement doit donc prendre un virage radical dans sa politique de sécurité routière et revenir à des solutions ayant fait leurs preuves durant les décennies précédentes en matière de réduction de la mortalité : prévention, formation, contrôles ciblés, soutien à l'innovation pour les véhicules, amélioration du réseau routier... Il y a urgence à revoir totalement le logiciel et refaire de la véritable "sécurité routière".

100 millions d'euros pour l'achat de 400 radars : le budget de la répression explose !

Avis de dépenses massives pour la répression routière ! Une commande de 101 millions d'euros pour l'achat de 400 radars ultrasophistiqués vient d'être opérée dans la plus grande discrétion par le ministère de l'Intérieur. Un montant encore jamais vu pour l'achat de radars, 6 fois plus élevé que la totalité du budget annuel habituellement consacré à l'achat de nouvelles machines (17,2 millions d'euros en 2017) ! Et ce n'est qu'un début...

C'est un niveau de dépense inédit pour la répression : le gouvernement vient de passer commande auprès de la société Morpho, filiale de Safran, de 400 nouveaux radars, les "Mesta Fusion", pour un montant de plus de 100 millions d'euros... soit près de six fois plus que le budget annuel consacré aux radars !

Et il ne s'agit pas de n'importe quel radar : nouvelle arme ultrasophistiquée choisie par les pouvoirs publics pour pouvoir tout contrôler, le Mesta Fusion va surveiller et sanctionner 32 véhicules simultanément sur 8 voies de circulation. Ce radar "multi-tout" fabriqué par Morpho ne laissera plus aucune chance aux usagers de la route.

Un premier de ces radars impitoyables est actuellement en test dans le Val d'Oise à Cergy. Son homologation et la validation de ses fonctions ne portent pour l'instant que sur le contrôle des vitesses et le franchissement des feux-rouges, mais à terme, ces machines pourront contrôler les interdictions de tourner à droite ou à gauche, les interdictions de dépasser, la circulation sur une voie interdite, le non-respect des distances de sécurité, le franchissement de ligne continue... de quoi faire complètement exploser le nombre de PV !!

Et cet investissement répressif sans précédent du gouvernement n'est qu'une première étape puisque le contrat de fourniture et de maintenance des appareils est reconductible 9 fois de suite ! Les 687 radars de feux rouges et les 76 radars de passage à niveau que comptent les routes françaises en 2017 doivent ainsi bientôt laisser la place à ces machines sans pitié. De plus, ces nouveaux appareils, déplaçables, vont aussi équiper bon nombre des 6 000 cabines leurres que comptent installer les pouvoirs publics d'ici 2020, où 1 200 radars viendront alternativement se cacher dans certaines d'entre elles. La chasse aux conducteurs est ouverte !

D'ailleurs, qui va financer ces dépenses exorbitantes de répression ? L'argent des conducteurs, bien sûr ! Pour pouvoir financer ces nouveaux appareils, le gouvernement a déjà prévu d'augmenter cette année les recettes liées aux radars de 171 millions d'euros. Soit 20 % de hausse ponctionnée directement dans la poche des conducteurs.

Malheureusement, si les budgets alloués à la répression explosent pour alimenter la tirelire de l'État, les routes françaises, elles, continuent de se dégrader faute d'entretien.

Pour preuve, le montant astronomique de ce marché de 100 millions d'euros, c'est exactement la baisse, entre 2009 et 2015, du budget consacré à l'exploitation et à l'entretien du réseau routier par l'État. Tout un symbole des priorités du gouvernement en matière de soi-disant "sécurité routière"...

B. 4 ÉTUDES :

En complément des articles d'actualité, la Ligue de Défense des Conducteurs publie des études qui permettent de proposer aux lecteurs une présentation approfondie de certains sujets.

L'argent des conducteurs, un jackpot pour l'État en hausse de 10 %

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](#)

La face cachée des villes à 30 km/h

Votre commune est peut-être confrontée aux enjeux de la généralisation de la limitation à 30 km/h, c'est-à-dire de l'application à 80 % des rues d'une ville de la vitesse maximale de 30 km/h.

Début 2016, Grenoble et 43 communes de son agglomération sont ainsi passées à 30 km/h. L'anniversaire de cette décision a été l'occasion de faire le point sur ce phénomène qui s'amplifie : parmi de nombreuses villes, Vannes, Arras, Paris et Rennes sont engagées dans ce processus.

Or notre étude révèle notamment que la généralisation du « 30 » a les conséquences suivantes : davantage de pollution et de bruit ; une réorganisation de la circulation créant un risque accru d'accidents, notamment pour les

cyclistes ; d'inévitables et coûteux aménagements pour faire respecter le « 30 » ; des commerces qui préfèrent s'installer en périphérie plutôt que de dépérir dans des centres-villes anti-voitures. Tout cela, alors que d'autres solutions que la généralisation du 30 km/h existent pour améliorer la sécurité de tous sur les routes.

Pour accéder à la synthèse, cliquez ici

Pour accéder à l'étude complète, cliquez ici

Vignette crit'air et zones à circulation restreinte : stop à l'écologie punitive

Depuis janvier 2017, la vignette Crit'air étend son emprise dans les villes et sur les pare-brises de nos véhicules. Ce nouveau droit à circuler s'impose désormais en lieu et place de la circulation alternée. En fonction du degré de pollution et du niveau de restriction décidé par les préfets, une voiture pourra donc temporairement être interdite de circuler.

Outre cette nouvelle restriction du droit à circuler, imposée aux conducteurs, les zones à circulation restreinte constituent une arme supplémentaire pour chasser les conducteurs des villes. La ZCR impose la vignette toute l'année, pic de pollution ou pas. Si Paris et Grenoble ont été les premières concernées par ce nouveau dispositif dont l'unique objectif est de limiter la place de la voiture en ville, la liste des prétendants ne cesse de s'allonger, et ce dans tout l'Hexagone. L'objectif est clair : imposer et généraliser la vignette pour tous les usagers de la route.

La voie de l'écologie punitive est inefficace et impose de nouvelles mesures discriminantes et contraignantes sur les conducteurs. Pourtant des solutions innovantes et non dogmatiques existent pour améliorer l'empreinte carbone des véhicules. L'aide financière à l'installation de filtres à particules entraîne une amélioration technique de la plus grande part des véhicules. De plus, l'aspirateur à particules, la promotion de l'éco-conduite ainsi que le frein à induction électromagnétique font par exemple partie des alternatives pragmatiques pour faire baisser les émissions de polluants liées au trafic routier.

Si le gouvernement et les élus doivent encourager ces mesures, il est également indispensable de travailler sur tous les secteurs émetteurs de pollution. L'argument écologique ne doit pas aller à l'encontre des déplacements et de la liberté de circuler.

Pour accéder au dossier, cliquez ici

La réforme du stationnement de 2018 : dépenalisation, privatisation... et facturation !

Le 1^{er} janvier 2018, est entrée en vigueur une réforme du stationnement. La Ligue de Défense des Conducteurs dénonce, dans un dossier spécial, les conséquences prévisibles de cette réforme. En effet, la douloureuse est encore au rendez-vous ! Les PV de stationnement, qui s'appellent désormais FPS (« forfait post-stationnement ») ont connu une hausse de prix sans précédent : à Lyon, il en coûte, selon les zones, jusqu'à 60 euros contre 17 euros auparavant, soit une augmentation de 252 % ! Et pour contester ces amendes, le parcours est semé d'embûches. En outre, ce qui empêche le conducteur de sortir de la nasse, c'est que cette réforme s'accompagne d'une privatisation de la gestion du stationnement payant : des entreprises privées peuvent surveiller et sanctionner l'insuffisance ou l'absence de paiement du stationnement, et même gérer la première étape de la contestation des nouveaux « PV ». Et pour cela, elles ont de nouveaux moyens à leur disposition, notamment

des véhicules munis de lecteurs automatiques de plaques d'immatriculation. Imparable. La moindre minute de retard pour nourrir l'horodateur entraîne une ponction financière.

Voilà donc de nouvelles dépenses inévitables pour les conducteurs ! Face à la baisse de la dotation financière de l'État, certaines communes endettées voient dans ces amendes l'occasion inespérée de boucler leur budget. À cette situation, s'ajoute la volonté de certains élus hyper-urbains de chasser la voiture des villes.

En tout cas, la hausse du tarif de ces sanctions va encore aggraver des phénomènes qui sont déjà constatés dans de nombreuses communes :

- ▶ de grandes difficultés à trouver une place pour se garer car, en parallèle de cette réforme, certaines municipalités s'enorgueillissent de supprimer de nombreuses places de stationnement ;
- ▶ une pollution supplémentaire car 30 % du trafic en centre-ville est désormais lié à la recherche d'une place de stationnement ;
- ▶ la désertification des centres-villes car les conducteurs effectuent leurs achats là où ils peuvent se garer, c'est-à-dire dans les zones commerciales qui sont situées en périphérie.

Cette réforme aurait pourtant été l'occasion d'améliorer la circulation et la sécurité de tous sur les routes. Cependant cette industrialisation du PV laisse sur le bord de la route... les conducteurs et leurs passagers. Or 7 actifs sur 10 vont au travail en voiture : ils se déplacent donc par nécessité et trouvent dans le véhicule particulier l'outil le plus adapté à leurs trajets. Alors, parmi les nombreuses contraintes de la vie quotidienne, est-il juste de rendre pénibles et coûteux des déplacements pourtant nécessaires et parfois vitaux ?

Pour accéder au dossier, cliquez ici

C. 16 FICHES PRATIQUES

Dans un souhait permanent d'accroître le service qu'elle offre aux conducteurs, la Ligue de Défense des Conducteurs a créé, en 2017, deux nouvelles rubriques 100 % « pratiques » sur son site internet : « Fiches pratiques » et « Vos droits ».

La catégorie des fiches pratiques comprend des synthèses établies par l'association sur des sujets concrets qui sont une source fréquente d'interrogation pour tous ceux qui vivent la route au quotidien. Ces pages sont rapidement devenues très consultées. Par exemple, la fiche pratique « Comment consulter le solde de points sur mon permis ? » a été lue 81274 fois !

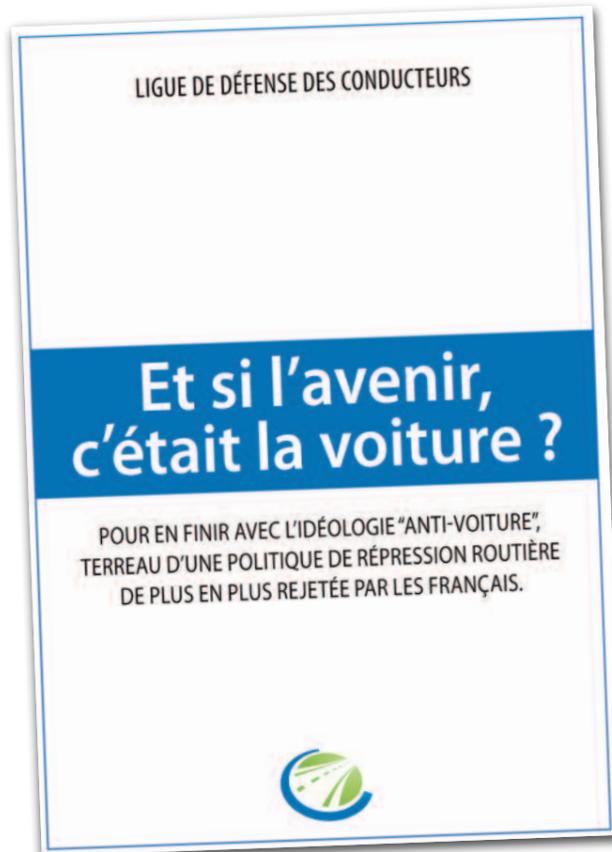
Quant à la rubrique « Vos droits », elle comporte des mises au point établies par des avocats spécialisés en droit routier sur des sujets essentiels pour conduire aujourd'hui. Les lecteurs manifestent également un grand intérêt pour ces contenus salvateurs.

Les 16 textes publiés en 2017 dans l'une ou l'autre rubrique portent sur les sujets suivants, certains sujets étant présentés dans plusieurs fiches : le stationnement, notamment la réforme du stationnement payant de 2018 ; les infractions telles que l'excès de vitesse, le téléphone au volant ou le refus d'obtempérer (délit) ; la contestation d'un PV ; le fonctionnement du permis à points ; le kit obligatoire à avoir dans son véhicule en cas de contrôle ; et le PV pour non-désignation du conducteur par le chef d'entreprise.

Pour consulter les fiches pratiques, cliquez ici

Pour consulter la rubrique « Vos droits », cliquez ici

IV - LA PUBLICATION DE NOTRE LIVRE BLANC : « ET SI L'AVENIR, C'ÉTAIT LA VOITURE ? »



Notre Livre blanc a été adressé à tous les députés pour peser sur la politique de sécurité routière

Nombreux sont les parlementaires à avoir salué la pertinence de notre analyse en cette période de réformes : de quoi augurer des soutiens de poids pour faire évoluer la politique de Sécurité routière à l'Assemblée !

Grâce à tous les généreux donateurs qui nous ont aidés à financer la publication et la diffusion de notre Livre blanc « Et si l'avenir, c'était la voiture ? », nous avons adressé 577 exemplaires de cet ouvrage à l'ensemble des députés.

Parmi les nombreuses réponses de députés à cet envoi, voici quelques extraits de courriers qui traduisent la pertinence des analyses de la Ligue de Défense des Conducteurs et leur capacité à nourrir la réflexion du législateur. Autant de soutiens de poids pour nous permettre de mettre fin à la politique de répression routière et enfin mettre en place une politique de sécurité permettant vraiment de sauver des vies sur la route !



« J'ai pris connaissance avec intérêt du Livre blanc [...]. La sécurité routière est un combat que nous devons mener sans relâche, pour éviter des drames humains. Les solutions doivent être pragmatiques et réalistes, comme vous le soulignez. »

Marie Guévenoux, députée LREM de l'Essonne

« J'ai bien reçu votre [...] livre blanc "Et si l'avenir, c'était la voiture ?" et vous en remercie. [...] Et l'avenir en milieu rural, sans auto, on l'écrit comment ? Méfions-nous des dogmes de certains ! »

Philippe Gosselin, député LR de la Manche



« Je vous remercie pour l'envoi de votre livre blanc [...]. On ne peut accepter que tant de vies soient détruites par les accidents. Pour autant, et vous avez raison, une telle politique doit rester juste et efficace. Soyez assuré que je

veillerai à ce que la politique mise en place s'inscrive dans ces directions. » **Sébastien Cazenove, député LREM des Pyrénées-Orientales**

« J'ai pris note des éléments d'informations que vous m'avez transmis via votre livre blanc [...]. Ils contribueront à éclairer mon action parlementaire. » **Laurent Saint-Martin, député LREM du Val-de-Marne**



V - 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'association 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.

A. UN BUDGET ISSU DE NOS MEMBRES ET DÉDIÉ AU COMBAT

Le Conseil d'administration de l'association s'est réuni le 23 mai 2017 et le 12 octobre 2017 et l'Assemblée Générale s'est tenue le 20 juin 2017 pour valider les comptes de l'année 2016 et donner les grandes orientations pour les prochains combats.

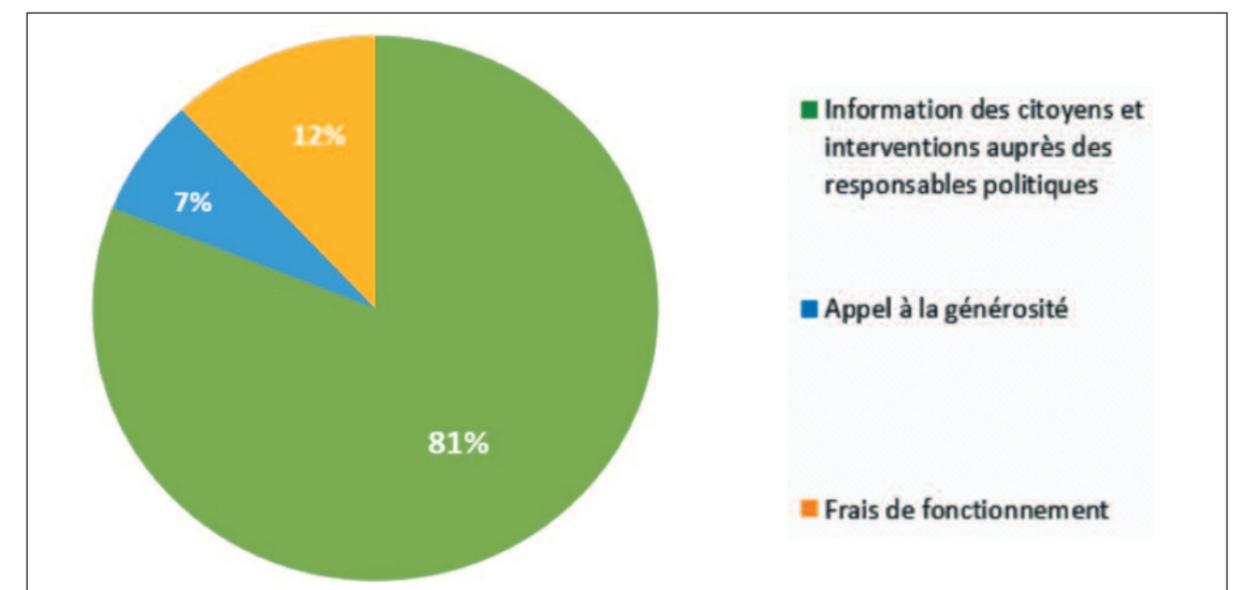
L'Assemblée Générale Ordinaire s'est réunie le 11 mai 2018 pour valider les comptes 2017.

Le bilan 2017 de l'exercice présente un total de 813 057 euros.

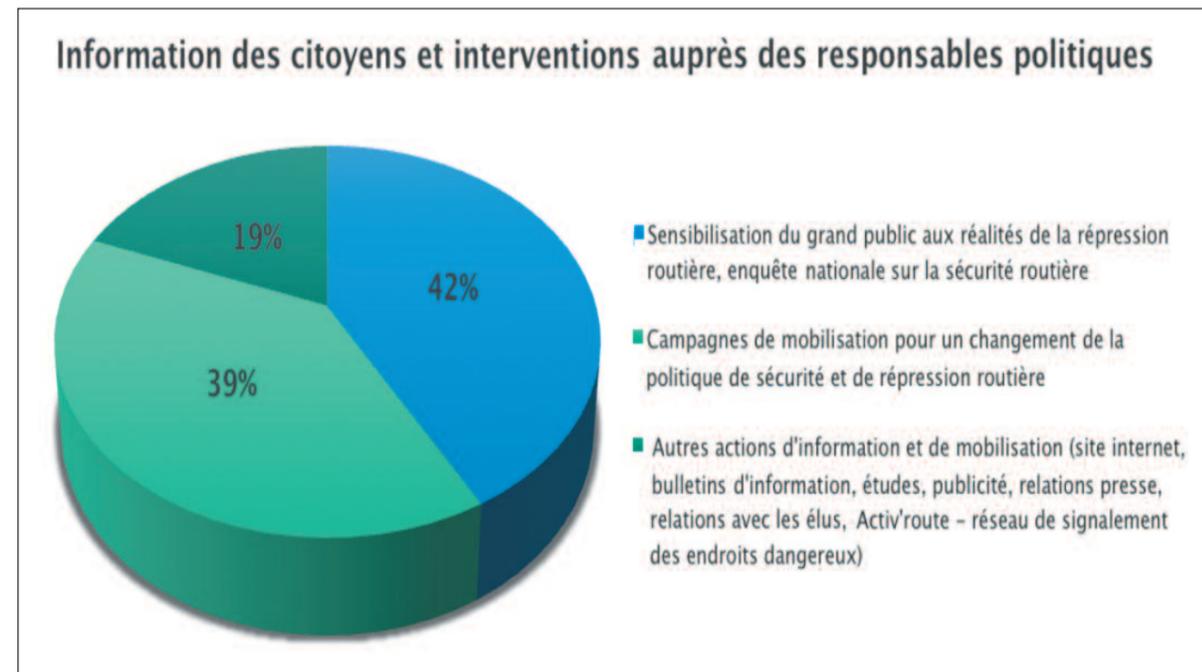
Le compte de résultat 2017 affiche un total de 1 430 886 € et un total de charges de 1 356 528 €, dégageant un résultat positif de 74 358 €.

Comme chaque année, les comptes de l'association sont publiés au Journal officiel des associations, consultable sur le site internet du Journal officiel des associations et des comptes annuels.

L'utilisation des fonds de l'association est répartie selon le graphique ci-dessous :



L'information des citoyens et les interventions auprès des responsables politiques sont constituées :



B. L'ASSOCIATION ACCUEILLE UN NOUVEAU DIRECTEUR DES ÉTUDES ET DES CAMPAGNES

En mars 2017, la Ligue de Défense des Conducteurs a accueilli un Directeur des Études et des Campagnes, Pierre-Olivier Cavey. Il a rejoint notre association qui est à l'heure actuelle une des principales 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.

C. COMMENT LA LIGUE DIFFUSE-T-ELLE SES INFORMATIONS ?

En 2017, la Ligue a adressé 3 newsletters à destination du grand public et envoyées à plus de 1 300 000 personnes. Très axées sur les actualités de la répression que nous subissons actuellement, elles permettent à nos lecteurs de s'informer sur les derniers articles et les dossiers produits par l'association. Elles reviennent également sur les actions phares menées par la Ligue de Défense des Conducteurs et soutenues par l'ensemble de nos sympathisants.

En complément, les deux bulletins papier de la Ligue sont adressés à nos plus fidèles donateurs. Chaque bulletin est adressé à plus de 20 000 personnes qui nous suivent régulièrement et nous soutiennent. C'est une occasion unique pour l'association de proposer une sélection de nos derniers articles et de faire le point sur nos actions. Le bulletin présente également des témoignages de conducteurs qui comme vous subissent la répression ciblée des gouvernements successifs.

VI - UNE PRÉSENCE RENFORCÉE SUR INTERNET, LES RÉSEAUX SOCIAUX ET LES MÉDIAS

A. UN NOUVEAU SITE WEB ET UNE APPLICATION POUR ACTIV'ROUTE

L'année 2017 a été synonyme de nouveauté avec la refonte du site internet Activ'route de l'association : <http://www.activroute.org/>

Remettre les conducteurs au cœur d'une politique de sécurité routière conçue par et pour les usagers, c'est l'objectif d'Activ'route, le premier réseau de signalements des endroits dangereux conçu et animé par la Ligue de Défense des Conducteurs.

Activ'route part d'un constat alarmant, celui de la dégradation progressive et silencieuse du réseau routier français. En France, plus de 85 % des trajets des particuliers et des marchandises s'effectuent sur les routes et ce ne sont pas moins de quatre millions d'élèves qui empruntent chaque jour les transports scolaires. Il est nécessaire de mettre les pouvoirs publics face à leurs responsabilités quand on sait que dans 40 % des accidents mortels, le facteur infrastructure est présent.

Plus dynamique, interactif et responsive, le nouveau site s'adapte à l'utilisation actuelle du digital avec pour objectif de mieux répondre aux attentes de nos sympathisants et des internautes.

Cette nouvelle version propose d'effectuer un signalement de manière très simple et très intuitive. En plus du site, la Ligue de Défense des Conducteurs a réalisé une application, 3 clics suffisent pour effectuer son signalement !

Le nouveau site permet également aux Activ'routeurs de consulter et de modifier tous les signalements déjà effectués par d'autres Activ'routeurs. Une démarche collaborative des Activ'routeurs permet d'avoir une meilleure visibilité de l'état du réseau routier français et de transmettre des informations plus précises aux collectivités locales concernées afin qu'elles agissent conformément à leurs missions.

Authentique réseau des conducteurs responsables, Activ'route a pour objectif de devenir un observatoire de l'état des routes. Véritable réseau d'utilité publique, il est non seulement au service des conducteurs mais aussi des collectivités chargées de l'entretien et de l'aménagement des infrastructures qui, faute de moyens, font de moins en moins ce travail d'audit pourtant indispensable pour éviter des accidents. Activ'route est le premier réseau qui encourage une politique de sécurité routière faite par et pour les usagers et dont l'objectif est de faire diminuer durablement le nombre de tués sur les routes.

En lançant le nouveau site internet d'Activ'Route, la Ligue de Défense des Conducteurs invite les responsables de la sécurité routière à lever le pied sur le tout répressif et à mettre enfin le cap sur le bon niveau d'entretien de nos routes. Activ'route est fait pour que la chasse incessante au moindre kilomètre/heure de trop ne fasse pas oublier aux pouvoirs publics le rôle essentiel des infrastructures en matière de sécurité routière.

Depuis sa création en 2013, le site Activ'Route a reçu plus de 7000 signalements sur l'ensemble du territoire français et plus de 4100 Activ'Routeurs sont actifs !

B. UNE PRÉSENCE RENFORCÉE SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

Notre présence sur les réseaux sociaux continue de se renforcer.

L'association entretient une relation privilégiée avec sa communauté d'abonnés. Du simple commentaire au témoignage, notre page permet de continuer le combat en diffusant tous nos messages très rapidement. La page Facebook de la Ligue compte actuellement plus de 57 000 abonnés soit plus de 5 000 fans de plus que l'année dernière.



Notre compte Twitter accueille désormais plus de 1 800 abonnés, soit plus de 800 abonnés supplémentaires par rapport à 2016.

En juin 2017, une grande campagne a été menée sur Facebook et Twitter pour communiquer auprès du plus grand nombre de conducteurs responsables, sur les grands chiffres clefs de la sécurité routière : plus de 800 000 personnes ont suivi cette campagne.

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

C. 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.

En 2017, le service presse de l'association a diffusé 15 communiqués donnant lieu à plus de 117 reprises presse dans les différents médias. L'association a également été sollicitée régulièrement pour réagir à l'actualité de la sécurité routière (Projet de décret Fekl, privatisation des radars embarqués, généralisation du 30 km/h, bataille contre le 80 km/h ...).



D. UNE CONFÉRENCE DE PRESSE SUR « LES DÉRIVES DE LA LOI SUR LA NON DÉSIGNATION DU CONDUCTEUR PAR LE CHEF D'ENTREPRISE » :



La conférence de presse organisée par l'association : un temps fort de la mobilisation.

Des situations ubuesques et injustes

Le premier janvier 2017, sont apparus les PV pour non-désignation de conducteur (article L 121-6 du Code de la route). Ils obligent l'employeur qui ne dispose pas de salarié mais qui, lors de son activité professionnelle, a commis une infraction routière, à se désigner comme conducteur. Sinon, au lieu d'un seul PV, il reçoit un second PV, beaucoup plus cher que le premier.

À partir de là, et pendant toute l'année 2017, le téléphone de l'association n'a pas cessé de sonner. Les appels, accompagnés de nombreux témoignages écrits, venaient de conducteurs surpris et inquiets, souvent abasourdis par ce nouveau PV-massue. Il y a de quoi ; imaginez : un artisan, un médecin, une infirmière, un de ces millions de gens qui, en France, sont à la fois leur patron et leur unique employé (professions libérales, etc.) ; très sollicité ; souvent sur les routes ; alors, quand un PV se présente, il le règle au plus vite, de bonne foi. Mais quelques temps après, arrive un second PV, pour « non désignation de conducteur ». En effet, en recevant le premier PV, le travailleur en individuel aurait dû préciser que c'était lui, le conducteur ! Mais il ne l'a pas fait, pour diverses raisons : évidence que le conducteur, c'était lui ; particularité du statut professionnel ; nouveauté de ce genre de PV ; complexité des formulaires initiaux (l'avis de contravention ne comportait pas de mention permettant au conducteur de se désigner)...

Et là, c'est le choc : ce deuxième PV commence à 450 euros (montant minoré) ; puis c'est 675 euros (montant forfaitaire) et enfin, 1 875 euros (montant majoré) ! Un montant qui fragilise les situations déjà précaires.

La Ligue de Défense des Conducteurs se saisit du sujet

Face à de si nombreux cas, souvent ubuesques, la Ligue de Défense des Conducteurs se mobilise : publication d'articles, fiche pratique ; analyses d'avocats en droit routier ; e-mailing, communiqué de presse et mode d'emploi pour saisir le Défenseur des droits. En effet, le 18 octobre 2017, la Ligue de Défense des Conducteurs invite les conducteurs dont la contestation a été rejetée à saisir le Défenseur des Droits. L'association reçoit, dans la foulée, plus de soixante-dix témoignages de saisine.

Le Défenseur des droits réagit

Les membres et sympathisants de la Ligue de Défense des Conducteurs dont la requête en exonération a été rejetée saisissent donc le Défenseur des Droits pour dénoncer l'injustice dont ils font l'objet. Le 15 novembre 2017, ce dernier publie la décision 2017-328 dans laquelle il formule des recommandations au Gouvernement sur « le manque de clarté et le caractère parcellaire des informations délivrées par les avis de contravention constatant l'infraction initiale ». Deux jours après, pour donner plus d'écho à sa démarche, le Défenseur des droits diffuse un communiqué de presse intitulé « *Contravention pour non désignation de conducteur : le Défenseur des droits alerte le gouvernement* ». Ce document précise l'origine des recommandations : « *Le Défenseur des droits [...] a constaté une*

recrudescence exceptionnelle des réclamations portant sur le dispositif applicable à la non désignation de conducteur [...] Depuis deux semaines, les services du Défenseur des droits ont reçu plusieurs centaines de réclamations sur cette thématique ». C'est donc alerté par l'ampleur du nombre des saisines que le Défenseur des Droits a formulé le même constat que l'association et a produit des recommandations à l'attention du gouvernement. Cette réaction du Défenseur des Droits constitue une première conséquence de l'intervention de la Ligue de Défense des Conducteurs sur cette question.

Une conférence de presse pour expliquer les enjeux et proposer des solutions

Le 29 novembre 2017, la Ligue de Défense des Conducteurs organise également une conférence de presse sur ce sujet (voir photo). Cette conférence est animée par Patrick Hetzel, Professeur des universités en Sciences de Gestion et député du Bas-Rhin ; Rémy Josseume, Docteur en droit, avocat au Barreau de Paris et Président de l'Automobile Club des Avocats, qui rassemble des spécialistes du droit routier ; Pierre-Olivier Cavey, Directeur des études et des campagnes de la Ligue de Défense des Conducteurs. Dossier de presse à l'appui, les intervenants mettent en lumière les erreurs de l'avis de contravention et pressent les pouvoirs publics de traiter le conducteur de bonne foi de manière clémentine, lors d'une première infraction à la loi.

Cette conférence de presse vise à la fois à informer le grand public et à inciter le gouvernement à se saisir de ce sujet. Dans cette optique, la Ligue de Défense des Conducteurs formule des propositions : 1) modifier le formulaire du procès-verbal pour guider l'utilisateur, en proposant, par exemple, des informations complémentaires concernant le cas numéro 2 de la contestation de l'avis d'infraction initial ; en ajoutant un cas numéro 4 dédié à la désignation du conducteur dans le cadre de l'application de l'article L.121-6 du Code de la route. 2) diminuer le montant des amendes pour non-désignation. 3) intégrer le « *droit à l'erreur* » dans le cadre de l'application de l'article L.121-6 du Code de la route pour prendre en compte la bonne foi du chef d'entreprise.

Deux amendements à l'Assemblée nationale

Dans cette même logique, La Ligue de Défense des Conducteurs soutient la démarche du député Patrick Hetzel qui présente, le 18 janvier 2018, deux amendements à l'Assemblée nationale au sujet des PV pour non désignation de conducteur (amendements numéros 150 et 151, relatifs au projet de loi « *pour un État au service d'une société de confiance* »). L'objectif est notamment de faire intégrer, sur ce point, la notion de droit à l'erreur dans le Code de la route. L'enjeu est de tenir compte de la situation du conducteur travaillant seul qui a payé de bonne foi un premier PV et qui a la surprise de recevoir ensuite un second PV beaucoup plus onéreux du seul fait de ne pas s'être auto-dénoncé comme conducteur lors du premier PV.

Les PV et formulaires modifiés pour aider les conducteurs !

La mobilisation des conducteurs a obtenu les effets escomptés auprès de l'agence qui gère les PV : l'ANTAI (Agence nationale de traitement automatisé des infractions) a modifié l'avis de contravention et la notice de paiement qui y est jointe pour rendre ces formulaires plus intelligibles et ainsi faciliter les démarches obligatoires des professionnels. Cette victoire découle expressément des recommandations que le Défenseur des droits avait formulées à la suite des requêtes des conducteurs. En effet, le 19/09/2017, le député de Mayenne Guillaume Garot a posé une question écrite au ministère de l'Intérieur à ce sujet (question No1227). Le 20/03/2018, une réponse du ministère est publiée, qui indique notamment : « *Afin de faciliter les démarches des représentants légaux et préciser les procédures à suivre, l'agence nationale de traitement automatisé des infractions a procédé à l'adaptation des documents qu'elle leur envoie dans le cadre du contrôle automatisé. L'ensemble des informations utiles aux représentants légaux ressortent ainsi de la lecture combinée de l'avis de contravention et du document "notice de paiement" qui y est joint. En outre, ces documents prennent en compte les recommandations formulées récemment par le Défenseur des droits.* » La Ligue de Défense des Conducteurs se réjouit de cette victoire à laquelle elle a largement contribué en mobilisant les conducteurs et en mettant ce sujet sous les projecteurs. ■

NOUS CONTACTER

Ligue de Défense des Conducteurs
23, avenue Jean-Moulin - 75014 Paris
01 43 95 40 20

Mail : contact@liguedesconducteurs.org

Site web de la Ligue de défense des conducteurs :
www.liguedesconducteurs.org

Site web d'Activ'route :
www.activroute.org

Racontez-nous votre expérience

Vous souhaitez nous faire part d'une situation que vous jugez injuste ou simplement partager une expérience et ainsi aider d'autres conducteurs, n'hésitez pas à nous faire parvenir votre témoignage sur notre site internet : www.liguedesconducteurs.org.

Vous avez d'autres choses à dire ?

Vous pouvez nous écrire ou nous envoyer un e-mail.

CHARTRE DU CONDUCTEUR RESPONSABLE

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

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

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

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