



LIGUE DE
DÉFENSE DES
CONDUCTEURS
STOP à la répression absurde, OUI à une conduite responsable

RAPPORT ANNUEL 2015

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.



LA LUTTE CONTRE LA REPRESSION ROUTIERE ET CONTRE LES MESURES QUI PÉNALISENT LES CONDUCTEURS, AU CŒUR DE NOTRE COMBAT

Tout au long de l'année 2015, 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.

- I. **De grandes campagnes pour faire barrage aux baisses des limitations de vitesse**
 - Expérimentation du 80 km/h sur le réseau secondaire : un combat sans relâche
 - Riposte contre la volonté d'abaissement de la vitesse à 50 km/h du périphérique parisien
 - Mobilisation contre la mise en place du 90 km/h sur autoroute : les conditions pour baisser la vitesse se durcissent

- II. **Une opposition farouche aux mesures répressives**
 - Interdiction du kit mains-libres, une mesure qui va renforcer les comportements irresponsables
 - Les quotas de PV imposés aux forces de l'ordre, facteur de classement et d'avancement pour les unités et les fonctionnaires
 - Les radars de feu rouge, générateurs d'accidents

- III. **Publications d'articles et d'enquêtes pour lutter contre les non-dits de la politique de sécurité routière**
 - Un bon radar est-il un radar piège ?
 - L'entretien des routes, le laissé pour compte de la politique de sécurité routière : interview du Président du Syndicat de la route
 - Conseil interministériel de la sécurité routière : entre partialité et choix biaisés
 - Les solutions européennes pour une sécurité routière vraiment efficace
 - Déclaration pour une refondation de la sécurité routière



IV. Nos moyens d'action

- Un budget issu de nos membres et dédié au combat

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

- #StopRépressionRoutière : une campagne d'information vue plus d'un million de fois !



I. DE GRANDES CAMPAGNES POUR FAIRE BARRAGE AUX BAISSSES DES LIMITATIONS DE VITESSE

La lutte contre la baisse des limitations de vitesse abusives reste l'un des combats majeurs pour les membres et les sympathisants de notre association.

EXPÉRIMENTATION DU 80 KM/H SUR LE RÉSEAU SECONDAIRE : UN COMBAT SANS RELÂCHE

En juin 2014, l'association a gagné une première bataille majeure contre le gouvernement : le ministre de l'Intérieur a reculé une première fois sur la généralisation du 80 km/h, grâce à notre mobilisation d'une ampleur exceptionnelle, et notre pétition "**Non à la baisse des limitations de vitesse**", signée par **1,5 million de personnes**.

Mais face à ce revers, et soumis à la pression des lobbys autophobes, le ministre est passé au "plan B" : le 26 janvier, il annonce, parmi un panel de nouvelles mesures répressives, le lancement de son "expérimentation" du 80 km/h sur route, qu'il compte faire valider par les pseudo-experts du Conseil national de la sécurité routière, pour pouvoir ensuite justifier un abaissement de la vitesse sur le réseau secondaire.

C'est pourquoi la Ligue de Défense des Conducteurs décide de contre-attaquer, et de renforcer sa lutte contre ce projet absurde, injuste et inefficace.

Première étape de cette contre-offensive : début avril, l'association lance sa pétition "Non au 80 km/h sur route" à Bernard Cazeneuve, pour lui redire que les Français ne pas dupes de son "expérimentation" du 80 km/h sur route, et qu'ils ne veulent pas de la généralisation du 80 km/h sur le réseau secondaire.

En l'espace de quelques semaines seulement, cette pétition a recueilli plus de 130 000 signatures.

Avant même d'aller remettre ces pétitions signées au ministre de l'Intérieur, toute l'équipe de la Ligue de Défense des Conducteurs passe alors à la deuxième étape de notre plan de bataille, cette fois-ci sur le terrain de l'expérimentation du ministre.

Trois tronçons-tests dans quatre départements - Nièvre, Yonne, Haute-Saône et Drôme – ont été retenus pour cette expérimentation – sur des critères on ne peut plus flous ! - soit un total de 81 km de grandes nationales.

L'association commence à rentrer en contact avec des spécialistes de la sécurité routière pour former notre propre groupe de contre-experts, et commence à mobiliser les membres de la Ligue de Défense des Conducteurs situés près de ces zones.

Christiane Bayard, secrétaire générale de la Ligue de Défense des Conducteurs, se rapproche dans le même temps d'élus locaux des zones-tests qui, eux, connaissent vraiment le terrain, et pour qui ces



voies réputées dangereuses ont bien plus besoin d'aménagements que d'un abaissement de la vitesse, synonyme de pertes de vigilance et de multiplication des dépassements dangereux.

À la suite de sa rencontre avec deux députés de Haute-Saône, Jean-Michel Villaumé et Alain Chrétien, tous deux opposés à cette expérimentation, et scandalisés d'avoir été écartés du processus de réflexion, nous décidons **d'organiser un grand rassemblement le 27 juin à Vesoul**, quelques jours avant la mise en œuvre de l'abaissement à 80 km/h sur la RN57.

De nombreux conducteurs ont fait le déplacement à cette occasion. Le Député Alain Chrétien était lui aussi présent à nos côtés ainsi que des maires totalement opposés à cette expérimentation.

À l'issue du rassemblement, une délégation a été reçue en préfecture. Et les informations recueillies à cette occasion par Christiane Bayard, la secrétaire générale de la Ligue de Défense des Conducteurs, confirment que cette expérimentation, menée sans aucune caution scientifique – lorsqu'elle a débuté, le mercredi 1^{er} juillet 2015, les données et la méthodologie n'étaient même pas encore définies ! – **n'est qu'une mascarade destinée à imposer aux conducteurs un abaissement généralisé de la vitesse à 80 km/h sur l'ensemble du réseau secondaire.**

RIPOSTE CONTRE LA VOLONTÉ D'ABAISSEMENT DE LA VITESSE À 50 KM/H DU PÉRIPHÉRIQUE PARISIEN

C'est l'adjoint aux transports écologiste de la Ville de Paris Christophe Najdovski qui a déclenché la fronde des conducteurs : à la mi-janvier, à peine un an après l'entrée en vigueur de la baisse de la vitesse à 70 km/h sur le périph imposée par les élus anti-voitures, le voilà qui remet le couvert avec un projet "d'expérimentation à 50 km/h".

Pour stopper au plus vite ce projet aberrant, la Ligue de Défense des Conducteurs a lancé dès l'annonce du projet sa pétition "Non au périph à 50 km/h", signée par 12 000 personnes en l'espace de quelques heures, puis au final par plus de 20 000 conducteurs. Par ailleurs, la Secrétaire générale de l'association Christiane Bayard a aussitôt envoyé un courrier à la Maire de Paris Anne Hidalgo, lui faisant part du rejet massif de cette mesure par les conducteurs franciliens, et lui demandant l'abandon immédiat de ce projet.

Résultat : la Maire de Paris Anne Hidalgo s'est empressée de désavouer l'élus porteur du projet, comme elle l'a confirmé dans une lettre en date du 2 février adressée à l'association.

Mais quelques semaines après seulement, les élus anti-voiture de la ville de Paris sont revenus à la charge, en proposant à nouveau l'expérimentation du périph à 50 km/h au prochain Conseil de Paris.

Grâce une nouvelle mobilisation massive et rapide des conducteurs franciliens, notre association a réussi à doubler le nombre de signataires à sa pétition, qui a dépassé les 40 000 signatures.

Et au Conseil de Paris, la Maire Anne Hidalgo a de nouveau répété son refus d'abaisser la vitesse à 50 km/h sur le périphérique pour le moment.

Ce renoncement au projet d'abaisser la vitesse à 50 km/h sur le périphérique parisien constitue donc une belle victoire pour l'association et pour tous les conducteurs. Mais cette victoire ne doit pas faire oublier l'obstination des élus anti-voiture sur ce projet d'abaissement de la vitesse sur le périphérique, qu'ils remettront sans aucun doute sur le tapis à un moment donné ; ainsi que tous les



autres projets des élus parisiens pour chasser la voiture de la capitale. Ensemble, nous devons poursuivre notre combat contre tous ces projets !

MOBILISATION CONTRE LA MISE EN PLACE DU 90 KM/H SUR AUTOROUTE : LES CONDITIONS POUR BAISSER LA VITESSE SE DURCISSENT

Au cours de l'été 2015, le maire de Valence sollicite la ministre de l'Écologie afin de pouvoir abaisser de façon permanente à 90 km/h la vitesse sur les autoroutes urbaines. La ministre annonce qu'elle va permettre à tous les maires de France, par le biais d'un transfert de compétences, d'abaisser à 90 km/h la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes situées à proximité de leur commune.

La Ligue de Défense des Conducteurs réagit immédiatement et lance une grande campagne d'information contre cette mesure, et notamment la pétition « **Non au 90 km/h sur autoroute** ».

Sollicitée à de nombreuses reprises par notre association, notamment avec le chiffre grandissant des signataires de **notre pétition et qui a fini par atteindre 233 147 signatures**, la ministre de l'Écologie décide en novembre de durcir les conditions pour les villes favorables à une vitesse maximum de **90 km/h**. Des études circonstanciées devront désormais être réalisées préalablement à toute demande, tant sur l'environnement que sur le trafic (circulaire du ministère de l'Écologie du 24 novembre 2015).



II. UNE OPPOSITION FAROUCHE AUX MESURES RÉPRESSIVES

INTERDICTION DU KIT MAINS-LIBRES, UNE MESURE QUI VA RENFORCER LES COMPORTEMENTS IRRESPONSABLES

À la suite de l'annonce, en février 2015, par le ministre de l'Intérieur de l'interdiction du kit mains-libres au volant, la Ligue de Défense des Conducteurs s'est immédiatement mobilisée contre cette mesure en lançant une pétition qui a rassemblé près de 90 000 signataires.

Téléphoner en voiture est aujourd'hui devenu une facilité, source de confort pour de nombreux conducteurs et, pour beaucoup de professionnels, c'est une véritable nécessité au quotidien. Vouloir nier ce progrès est totalement illusoire. Mais comme tout progrès, il doit être maîtrisé afin d'éviter le mauvais usage.

Quelle logique à interdire l'oreillette, alors que c'est le SMS et le téléphone tenu en main qui sont facteurs d'accident ? Et cette interdiction ne va-t-elle pas justement encourager, de manière insidieuse, la pratique du SMS au volant (invisible de l'extérieur, donc difficile à verbaliser) ?

Ce que la Ligue de Défense des Conducteurs demande, c'est donc simplement qu'au lieu d'interdire purement cet outil, le gouvernement encourage son utilisation responsable, c'est-à-dire quand les circonstances le permettent, avec une seule oreillette, afin de rester concentré sur sa conduite.

LES QUOTAS DE PV IMPOSÉS AUX FORCES DE L'ORDRE, FACTEUR DE CLASSEMENT ET D'AVANCEMENT POUR LES UNITÉS DE FONCTIONNAIRES

Le 10 août 2015, la Ligue de Défense des Conducteurs a adressé à Manuel Valls, Premier Ministre, une pétition pour l'interdiction des quotas de PV. L'association réagit ainsi au fait que les policiers et les gendarmes en charge de la sécurité routière ont des objectifs chiffrés à atteindre pour les différents types d'infractions, dictés au niveau national. Ils sont donc contraints de remplir des quotas de PV qui les transforment en agent du fisc, et pénalisent injustement l'ensemble des conducteurs responsables.

En 2010, une première pétition sur ce sujet avait réuni 13 000 signatures.

En 2015, ce sont encore plusieurs milliers de signatures qui viennent confirmer ce rejet des quotas de PV.

Le 14 septembre 2015, l'association confirme son opiniâtreté dans ce combat en écrivant à Manuel Valls au sujet de cette pétition contre les quotas de PV. La Ligue de Défense des Conducteurs lui



rappelle un fait : la police nationale classe les unités en fonction du nombre de PV qu'elles ont établis et ce classement détermine, notamment, l'octroi d'une prime annuelle.

Dès lors, l'association demande au Premier ministre de confirmer par voie réglementaire l'interdiction des quotas de procès-verbaux imposés aux forces de l'ordre.

Les réponses reçues du chef de cabinet du Premier ministre et du chef de cabinet du ministre de l'Intérieur Bernard Cazeneuve insistent sur un seul point : « Il n'existe pas de quotas ou d'objectifs chiffrés au sein de la gendarmerie comme de la police nationale en matière de répression routière. »

Les autorités refusent donc de graver dans le marbre cette interdiction des quotas, qui s'ils n'existaient pas, seraient d'autant plus faciles à interdire.

LES RADARS DE FEUX ROUGES GÉNÉRATEURS D'ACCIDENTS

Aux carrefours où ils sont installés, **les radars de feu rouge provoquent jusqu'à 7 fois plus d'accidents**. La Ligue de Défense des Conducteurs a lancé une grande campagne sur Internet pour soutenir les maires qui se battent en vain pour faire retirer ces radars générateurs d'accidents dans leurs communes.

En une semaine seulement, l'association a recueilli plus de 52 000 signatures à sa pétition "Non aux radars qui provoquent des accidents", mais également près de 70 témoignages de radars piège/ou dangereux, à Linas (91) comme partout en France.

« Concernant le radar du feu de Linas : je suis domicilié près d'Orléans et je travaille à Orly, je passe donc tous les jours par cet endroit, et j'en suis **au moins à 4 ou 5 accidents évités de justesse !** »

« Le radar de feu installé à la sortie de Brunoy vers Melun il y a quatre ans a provoqué **un nombre incroyable d'accidents : au début, plusieurs par jour, dont certains graves (coup du lapin, projections, etc...) constatés de visu, alors que le secteur limité en amont à 70km/h était très calme jusque-là !** »

« **J'ai failli avoir 2 ou 3 accidents** au feu de la Nationale de Lorient (2 X 2 voies), à l'entrée de Rennes, **à cause du radar qu'ils ont mis au feu, et qui engendre des comportements inhabituels et dangereux**, alors qu'avant je n'ai jamais eu, ni vu de problème à ce même feu où je passe souvent depuis 27 ans ! »

Tous ces témoignages constituent autant de preuves supplémentaires de la dangerosité de ces radars, et de l'urgence qu'il y a à les faire retirer. Après cela, les autorités ne pourront plus dire « on ne savait pas... »

La raison de cette hausse du nombre d'accidents, aux carrefours où sont installés les radars de feu rouge, est simple : certaines personnes, par peur de se faire flasher, freinent brusquement en arrivant au feu, et ce parfois même s'il est vert. Résultat : même en roulant à faible allure, le conducteur de derrière se fait surprendre, et c'est la collision !

Alors que le gouvernement a prévu de relancer l'installation de radars de feu supplémentaires, la Ligue de Défense des Conducteurs, forte d'un recueil de plus de 52 000 signatures à sa pétition et d'une liste de témoignages éloquentes, a l'intention d'obtenir le retrait par les services de l'Etat des



radars de feu rouge de Linas, et ainsi en faire un cas d'école pour lancer une action contre les radars de feu rouge au niveau national.

D'ores et déjà, à partir des témoignages qui lui ont été adressés, la Ligue de Défense des Conducteurs a écrit à 35 maires dont la ville était concernée par le problème des radars de feu rouge. Ce courrier visait à les alerter sur ce danger et à les soutenir dans leur combat contre ce problème de sécurité routière. À la lettre de l'association était joint un recueil de témoignages édifiants sur ce sujet. Parmi les destinataires de ces courriers figurait la mairie de Paris qui a transmis nos arguments au préfet de police.



III. PUBLICATIONS D'ARTICLES ET D'ENQUÊTES POUR LUTTER CONTRE LES NON-DITS DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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 2015. L'association a examiné l'emplacement des 100 radars les plus actifs de France en 2014.

Résultat : en plus d'être majoritairement placés sur des autoroutes (56 sur 100), alors que ces voies ne concentrent que 7 % des tués sur route, 66 d'entre eux sont surtout situés sur des portions de voies où la vitesse a été abaissée, surprenant ainsi des conducteurs qui croient rouler à la bonne vitesse.

L'année dernière, l'association avait ainsi comptabilisé dans ce top 100, 52 équipements sur des routes ayant connu une baisse de vitesse, contre 66 cette année. Avec une hausse de 27 % du nombre d'appareils, l'Etat renforce son objectif prioritaire : la rente financière.

Parmi le top 100 des radars les plus flasheurs, pas moins de 4 d'entre eux sont ainsi situés sur le périphérique parisien. Et pour cause, la vitesse y 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 permet ainsi d'augmenter le nombre de flashes journaliers de ces quatre radars de 11 %.

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.

L'ENTRETIEN DES ROUTES, LE LAISSÉ POUR COMPTE DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE : INTERVIEW DU PRÉSIDENT DU SYNDICAT DE LA ROUTE

La Ligue de Défense des Conducteurs dénonce depuis plusieurs années le mauvais état des routes françaises, notamment la baisse des investissements dans l'amélioration et l'entretien du réseau.



Jean-Bernard Conrad, président du Syndicat des Équipements de la Route (SER), dénonce également la constante baisse des investissements dans les infrastructures routières, en diminution de 20 % sur les quatre dernières années. Pourtant, les équipements de la route constituent un élément fondamental de sécurité routière. Voici l'essentiel de son discours :

« De 425 millions d'euros en 2009, on est passé à 340 millions en 2014. Soit 20 % de moins en 5 ans.

La route est de plus en plus délaissée d'après les Français qui pointent du doigt le mauvais état du réseau départemental et communal. Celui qu'ils empruntent au quotidien. Selon eux, il est en constante dégradation. N'oublions pas que le réseau départemental concentre à lui seul 65 % des accidentés de la route en France. L'heure est aux économies et malheureusement oui, l'entretien de nos routes n'est pas prioritaire.

L'arbitrage budgétaire des collectivités est beaucoup plus orienté sur les actions sociales au détriment des infrastructures. En France, il n'y a pas une véritable politique nationale d'équipement et d'entretien des réseaux routiers. Le niveau de service requiert une vision « permanente ». Or force est de constater que la France possède un niveau de service beaucoup plus faible que la plupart des pays européens (du nord principalement). Pour cela, il est nécessaire d'avoir une « réglementation » mais qui est quasiment inexistante pour le moment.

Le rôle des équipements routiers dans la sécurité routière n'est plus à démontrer. Qu'est ce qui a fait plier la courbe du nombre d'accidents de la route ? En 40 ans, le nombre d'accidentés de la route a été divisé par 4.

Les facteurs retenus sont :

- L'amélioration des véhicules (structure) - équipements (ceinture) Air Bag... etc
- L'amélioration du réseau routier (chaussées – 3 voies supprimées – rond-point - la signalisation verticale & horizontale plus performante, les DRR (Dispositifs de retenue routiers.)
- Les législations et réglementations successives (contrôle des vitesses – alcoolémie etc...)
- N'oublions pas le conducteur : c'est bien lui qui tient le volant. C'est lui qui analyse la route, et en 2 générations d'automobilistes la sécurité routière s'est beaucoup améliorée.

Les équipements routiers contribuent à réduire l'insécurité routière – c'est « la route qui pardonne » – et en la matière les Français attendent des pouvoirs publics qu'ils consacrent plus de moyens à l'équipement et à l'entretien du réseau routier.

Il est donc nécessaire d'élargir le débat sur la politique de sécurité routière. Il est nécessaire de reconsidérer ce débat et de l'élargir aux facteurs qui participent à la sécurité routière. L'état des routes et de ses équipements, ce patrimoine n'est pas un détail. »

COMITÉ INTERMINISTÉRIEL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE : ENTRE PARTIALITÉ ET CHOIX BIAISÉS

Le 2 octobre 2015, le Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) s'est réuni afin de présenter 55 mesures pour lutter contre la mortalité sur les routes françaises. Le CISR ne s'était pas réuni depuis 2011. Face à l'absence de solutions pour améliorer l'état des routes et leur sécurité, la



Ligue de Défense des Conducteurs a largement dénoncé, notamment à travers une série d'article, cette politique uniquement répressive.

Parmi les annonces, 22 mesures concernent ainsi la répression, 21 décisions n'auront aucun impact sur la sécurité routière, et 12 visent à rendre plus acceptables les objectifs de la puissance publique. La politique de sécurité routière se résume encore une fois à de la répression routière.

Parmi les trois axes qui composent la sécurité routière, le gouvernement sanctionne le conducteur, surveille son véhicule, mais à aucun moment n'évoque le dernier axe pourtant indispensable : les infrastructures, dont il est en charge. Explication : les budgets d'entretien des routes sont en diminution. L'Etat se dédouane de ses obligations et invoque des économies budgétaires.

LES SOLUTIONS EUROPÉENNES POUR UNE SÉCURITÉ ROUTIÈRE VRAIMENT EFFICACE

Alors que les mauvais chiffres de la mortalité routière en 2015 mettent en lumière la politique inefficace d'un gouvernement qui n'utilise sans retenue que la répression, les politiques publiques de sécurité routière de plusieurs pays d'Europe suggèrent un éventail d'alternatives efficaces.

L'association, à travers plusieurs articles, s'est donc penchée sur les solutions pragmatiques trouvées par d'autres pays européens, et notamment ceux dont les chiffres de la mortalité routière sont parmi les meilleurs d'Europe.

La majorité des pays européens ont limité la vitesse à 50 km/h dans leur agglomération. Alors qu'en France la nouvelle lubie des maires est de mettre en place une vitesse réglementaire de 30 km/h, certains pays comme la Pologne, modulent la limitation en fonction de la fluidité du trafic. En journée, avec une circulation très dense, la vitesse est limitée à 50 km/h. Entre 23 heures et 5 heures du matin, en revanche, avec un trafic fluide, la limite de vitesse autorisée est de 60 km/h. Les autorités s'adaptent donc au trafic et ne décrètent pas une baisse généralisée des vitesses sous couvert de faux arguments.

De plus, la Finlande ou la Lituanie ont mis en place des limitations de vitesse différentes l'été et hiver, au vu des conditions climatiques difficiles.

Dans cette logique d'adaptation à l'environnement, la Suède fait figure de très bon élève. Les autorités ont décidé d'agir sur la mortalité routière en transformant l'approche route/conducteur : c'est désormais le réseau routier qui s'adapte aux conducteurs et à leur comportement, et non l'inverse. En effet, comme l'erreur est humaine, il faut une route qui pardonne.

En adaptant le réseau à ces inévitables petites fautes d'inattention, on réduit les risques. Dans certaines zones particulièrement dangereuses, les routes à 2 voies ont été transformées en routes à 2+1 voies comprenant une glissière de sécurité sur le terre-plein central, les conducteurs peuvent ainsi doubler facilement et en toute sécurité. Les pistes cyclables sont bien séparées des routes empruntées par les véhicules, des zones protégées comprenant des ponts et une signalisation renforcée ont été installées pour permettre aux piétons de traverser les routes. Enfin, pour diminuer les sorties de routes, des bandes rugueuses sont crénelées dans l'asphalte des bas-côtés. Avec 2,9 morts pour 100 000 habitants, contre 5,3 en France, la Suède fait figure d'exemple.



Quel contraste entre une politique pragmatique au service des citoyens et un système français ultra répressif qui s'apparente de plus en plus à du "dressage" à coup de sanctions !

À la suite de chaque accident mortel, en Suède, une équipe spéciale mène l'enquête pour voir comment transformer la configuration des lieux et éviter ainsi un nouvel accident. En France, 37 % des causes d'accidents mortels ne sont pas résolues. Dès lors, quelle est l'utilité des commissions « Enquête Comprendre Pour Agir » ? Sont-elles actives ? Se réunissent-elles ? Les préfets les utilisent-ils ?

Les Pays-Bas sont également un modèle au regard de leur politique de « rues dégagées ». Contrairement à l'inflation de panneaux, d'interdictions et d'obstacles à la circulation – chicanes, dos d'âne, etc. – qu'on observe en France, ce concept consiste à limiter, voire à supprimer la signalisation en ville dans le but de réduire le nombre d'accidents, en responsabilisant les usagers de la route afin de les rendre acteurs de leur propre sécurité. C'est en mettant le conducteur, et non plus la règle, au cœur du système de sécurité, que le concept de "rues dégagées" permet de limiter les accidents. Ainsi, avec 2,8 morts pour 100 000 habitants aux Pays-Bas, soit un résultat presque 2 fois meilleur que celui de la France, cette politique devrait inspirer nos élus.

En 1992, la France a choisi de mettre en place le permis à points pour lutter contre la mortalité routière. Cette formule n'est pas une garantie d'efficacité puisque des pays comme la Finlande ou la Suède n'en n'ont pas et affichent pourtant de meilleurs résultats. Mais surtout, il y a, à l'intérieur même de cette formule, des procédés plus efficaces que la double peine (retrait de point et amende) systématique appliquée en France.

En Allemagne par exemple, le code de la route fait la différence entre une petite erreur et celle qui peut entraîner la mise en danger d'autrui. Ainsi, lorsque l'automobiliste dépasse de quelques km/h la vitesse autorisée, il paye une amende mais n'accumule aucun point sur son permis : le système de permis à point fonctionne à l'inverse du nôtre : les conducteurs allemands accumulent des points à chaque infraction. Pour un excès de vitesse inférieur à 20 km/h, pas de double peine. C'est pour une politique intelligente de ce type que se bat la Ligue de Défense des Conducteurs. En effet, en France 80 % des amendes liées à la vitesse concernent un dépassement de la vitesse de moins 20 km/h.

Enfin, pour une politique plus intelligente qui responsabilise les conducteurs, certains pays ont mis en place une formation qui se distingue par deux phases d'apprentissage. Après plusieurs mois de conduite suite à l'obtention du permis, le jeune conducteur revient confirmer ses acquis et peut ainsi par exemple, mieux analyser et comprendre une conduite sur circuit. Former les jeunes conducteurs est crucial pour leur permettre d'acquérir la confiance nécessaire et surtout la responsabilité du conducteur qui s'adapte aux circonstances. L'exemple de l'Autriche et de la Finlande est en ce sens instructif. En Autriche, cette formation a ainsi permis, en quelques années, de faire baisser d'un tiers la mortalité des jeunes conducteurs. Des audits de conduite, une formation sur circuit pour favoriser notamment la prise de conscience des limites du système homme/véhicule/espace sont ainsi organisés.

Au regard d'exemples concrets, utilisons ces méthodes. La politique du tout radar ne fonctionne pas et des alternatives crédibles existent. Qu'attendent les responsables politiques pour mettre en place une politique de sécurité routière vraiment efficace ?



DÉCLARATION POUR UNE REFONDATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le 13 octobre 2015, à l'occasion de la Journée nationale de la sécurité routière, la Ligue de Défense des Conducteurs a lancé une Déclaration pour une refondation de la sécurité routière. Cette déclaration a notamment deux objectifs : 1) dire "STOP à la répression délirante !" 2) sortir la sécurité routière du champ du ministère de l'Intérieur. Dans cette optique, la Ligue de Défense des Conducteurs organise la mobilisation contre les nouvelles mesures (26 en janvier, 55 le 02/10/2015) En effet, ces mesures illustrent une politique de stricte répression qui est détournée de son objectif initial : assurer la sécurité sur les routes.



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.

UN BUDGET ISSU DE NOS MEMBRES ET DÉDIÉ AU COMBAT

En 2015, le budget annuel de l'association s'est élevé à 1,37 millions d'euros, provenant quasi exclusivement des dons des membres de l'association : 1,33 millions.

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 82 % de ses dépenses aux actions contre la répression excessive et pour l'obtention d'une meilleure politique de sécurité routière plus juste et plus efficace.

En 2015, l'association a enregistré un excédent de 76 826 euros.



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

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 magazine Le Point avait déjà souligné le « patient travail de décryptage » de l'association.



#STOPRÉPRESSIONROUTIÈRE : UNE CAMPAGNE D'INFORMATION VUE PLUS D'UN MILLION DE FOIS !

Durant tout l'été 2015, la Ligue de Défense des Conducteurs a mené une campagne d'information baptisée #StopRépressionRoutière sur les réseaux sociaux, avec, chaque semaine, une information claire, simple et incontestable sur la sécurité routière. Ces visuels de contre-information ont été vus plus d'un million de fois. Les messages véhiculés par cette campagne étaient les suivants :

« Chaque année, la répression routière est la cause directe de 80 000 licenciements ou cessations d'activité »

« Chaque année, la répression routière ponctionne 1,7 milliard d'euros aux conducteurs. »

« Abaisser la limitation de vitesse permet d'augmenter la rentabilité d'un radar de 300 %. »

« Au Royaume-Uni, où l'on roule à 100 km/h sur route, il y a deux fois moins de morts sur la route qu'en France. »

« 94 % des PV des radars sont dressés pour des petits dépassements de vitesse. »

« En 5 ans, le budget consacré aux routes par l'État a baissé de 50 %. »

« L'infrastructure routière est impliquée dans 40 % des accidents mortels. »



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

