



Ligue de Défense des Conducteurs  
23 avenue Jean Moulin, 75014 Paris  
Tél : 01 43 95 40 20  
[contact@liguedesconducteurs.org](mailto:contact@liguedesconducteurs.org)

[www.activroute.org](http://www.activroute.org)  
[www.liguedesconducteurs.org](http://www.liguedesconducteurs.org)

## **SOMMAIRE**

**La Ligue de Défense des Conducteurs : une association engagée** p.2

**Notre association agit au nom des conducteurs** p.3

**Les conducteurs : principaux acteurs de la sécurité routière** p.5

**La sécurité routière, focalisée sur la répression** p.7

## LA LIGUE DE DEFENSE DES CONDUCTEURS UNE ASSOCIATION ENGAGEE

Pour être efficace et avoir des effets positifs durables, la politique de sécurité routière doit se faire en bonne intelligence avec les conducteurs.

Depuis une décennie, la politique de sécurité routière s'est transformée en véritable « chasse au conducteur ». Une répression systématique s'est progressivement installée, doublée d'une recherche systématique de recettes fiscales, par la multiplication - entre autres - des amendes adressées par millions aux conducteurs. Au moindre écart de conduite, ces derniers sont transformés en « délinquants routiers » responsables de « violence routière ».

Face à ces dérives, la Ligue de Défense des Conducteurs a pour but de réunir le plus grand nombre de conducteurs responsables et de faire entendre leur voix pour en finir avec une politique de sécurité routière uniquement fondée sur la répression, déconnectée des réalités de la route. Notre association prône la mise en place d'une politique plus juste et plus efficace, qui invite le conducteur à participer à son développement.

Elle agit en décryptant les politiques publiques en matière de sécurité routière et en informant les conducteurs. Elle produit des études, des articles et mène des enquêtes, jouant le rôle d'un véritable contre-pouvoir. Enfin, elle organise des campagnes de mobilisation auprès des élus et des décideurs politiques pour faire évoluer les politiques et les moyens mis en œuvre pour moins de répression, et toujours plus de sécurité sur la route.

Créée en mars 2009, la Ligue de Défense des Conducteurs compte désormais plus de 50 000 membres donateurs et plus de 48 500 personnes la suivent régulièrement sur sa page Facebook. Elle est aujourd'hui l'association de conducteurs qui dispose de la plus forte capacité de mobilisation puisque ses différentes actions ont rassemblé jusqu'à 1,5 million de signatures.

Association loi de 1901, la Ligue de Défense des Conducteurs est indépendante de tout organisme public, de toute formation politique, syndicale ou professionnelle. Pour garantir cette indépendance, elle s'interdit de recevoir des subventions publiques et n'agit que grâce aux dons de ses membres.

## NOTRE ASSOCIATION AGIT AU NOM DES CONDUCTEURS

La Ligue de Défense des Conducteurs mobilise, au travers de différentes actions, des conducteurs responsables qui ne se reconnaissent plus dans les politiques publiques en matière de sécurité routière :

- *Mobilisation historique : un million et demi de signatures contre la baisse des limitations de vitesse*



La Ligue de Défense des Conducteurs a été la seule association à réunir plus d'un million et demi de signatures contre la baisse des limitations de vitesse.

Au mois d'octobre 2013, notre mobilisation avait poussé les pouvoirs publics à repousser cette mesure, avant que le Conseil national de la Sécurité Routière ne revienne à la charge, préconisant à nouveau de faire baisser la limitation sur route de 90 à 80 km/h. Manuel Valls annonçait alors une « expérimentation » dans un premier temps...dans la moitié des régions françaises ! Grâce à une mobilisation historique, notre pétition "Non à la baisse des limitations de vitesse" a alors atteint 1,5 million de signatures.

En parallèle, nous nous sommes alliés avec l'Automobile club des Avocats pour contester la baisse de la limitation de vitesse sur le périphérique parisien : en lançant ensemble un recours au Conseil d'Etat, nous espérons bien obtenir une jurisprudence qui mettra un frein à ce genre d'initiative dans toutes les villes de France !

Pour contrecarrer encore les arguments du lobby anti-vitesse, nous avons organisé un grand colloque au Sénat le 22 avril réunissant des experts indépendants spécialistes de la route. Et notre association s'est associée aux motards qui ont manifesté le 12 avril contre la baisse programmée des limitations de vitesse.

En juin 2014, l'association a gagné une première bataille d'ampleur contre le gouvernement : le ministre de l'Intérieur a reculé une première fois sur la généralisation du 80 km/h.

Les parlementaires, eux aussi, commencent à remettre en question la politique du tout-répressif : pour la première fois, les sénateurs ont adopté en décembre 2014 un amendement visant à réduire le nombre de radars en France, amendement défendu par la Ligue de Défense des Conducteurs.

Et le 21 janvier dernier, Christiane Bayard, la secrétaire générale de la Ligue de Défense des Conducteurs, est allée redire au ministère de l'Intérieur l'exaspération des Français face au dogme anti-vitesse et à la politique du tout-radars menée par le gouvernement.

- *Riposte au 70 puis au 50 km/h sur le périphérique parisien*

Réclamée par la Mairie de Paris, la baisse des vitesses sur le périphérique parisien à 70 km/h a été approuvée et appliquée sans délai par le gouvernement sous prétexte de lutte contre la pollution et le bruit ou de sécurité routière en janvier 2014.

La Ligue de Défense des Conducteurs et l'Automobile Club des Avocats se sont immédiatement associés afin de déposer un recours devant le Conseil d'Etat contre ce décret jugé illégal par les deux associations, en raison d'une erreur manifeste d'appréciation. En effet, la décision de limiter la vitesse se fonde sur le fait que cela va réduire la pollution, le bruit et le niveau sonore. Aucune étude ne démontre clairement de lien entre la réduction de la vitesse et les objectifs annoncés.

La Ligue de Défense des Conducteurs a dénoncé cette réduction de vitesse comme une nouvelle entrave à la circulation, qui n'a pour seule efficacité que l'augmentation du nombre de flashes (+20% depuis la mise en place de la mesure).

Début 2015, l'adjoint aux transports écologiste de la Ville de Paris Christophe Najdovski a déclenché une nouvelle fois la fronde des conducteurs : 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, il évoque un projet "d'expérimentation à 50 km/h", d'abord en janvier, puis en mars.

**NON au périph à 50 km/h**

**JE SIGNE LA PETITION**

Mesdames, Messieurs les élus du Conseil de Paris,

« Attends, que puis-je attendre de ce projet d'expérimentation d'une vitesse réduite à 50 km/h sur le périphérique parisien après une première baisse à 70 km/h en janvier 2014 ? »

« Attends qu'on nous explique clairement l'impact réel de l'abaissement de la vitesse sur le péage du périphérique de Paris : pollution atmosphérique et sonore, et que cette mesure risque de nous faire perdre l'essentiel des conditions de circulation qui ont accompagné la mise en place de la vitesse à 70 km/h. »

« Attends qu'on nous explique clairement de la même manière pour quel objectif de la mesure on suppose le nombre de Parisiens par les véhicules du périphérique qui ont déjà augmenté de 200 % depuis l'instauration à 70 km/h, permettant une nouvelle fois d'augmenter les conducteurs. »

Je vous demande de voter un texte favorable à tout reculer projet d'abaissement de la vitesse sur le périphérique parisien.

**Déjà 10 433 signatures**

**Je signe**

Pour stopper au plus vite ce projet aberrant, la Ligue de Défense des Conducteurs a lancé dès la première 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 adressée à l'association. La limitation de vitesse ne passera pas à 50 km/h sur le périph. Et, vu l'ampleur de la mobilisation, ils ne sont pas prêts d'y revenir !

- 300 000 signatures pour dire « non » aux nouvelles mesures répressives



PV "à la volée" et vidéo-verbalisation sur tout le territoire, destinés à nous sanctionner en rafale : la résistance s'organise ! Quelques semaines après l'annonce de ces nouvelles mesures injustes et inefficaces, plus de 300 000 Français se sont engagés aux côtés de la Ligue de Défense des Conducteurs en signant notre pétition "Non aux nouvelles mesures répressives ».

d'un courrier pour le Ministre de l'Intérieur demandant à être reçu.

Forte de cette mobilisation, le 20 novembre 2014, notre délégation est allée déposer 304.675 signatures au ministère de l'Intérieur accompagnées



Début 2015, la Ligue de Défense des Conducteurs a ainsi pu rencontrer un des membres du cabinet du ministre de l'Intérieur afin de lui exposer les revendications des conducteurs.

- Réalisation d'une contre-étude mathématique sur les chiffres de la sécurité routière

La Ligue de Défense des Conducteurs a fait réaliser durant l'été 2013 une contre-étude mathématique par un cabinet indépendant. Cette contre-étude démontre de façon très claire que les études qui établissent un lien entre vitesse et mortalité routière se basent sur des formules dont le caractère scientifique n'est pas avéré.

- Une victoire contre les éthylotests obligatoires

Le ministre de l'Intérieur Manuel Valls a annoncé le 15 février 2013 qu'il n'y avait plus aucune obligation de détenir des éthylotests dans les voitures. Cette annonce fait suite à plusieurs mois de mobilisation de la Ligue de Défense des Conducteurs contre cette obligation injustifiée, qui servait davantage à garantir la prospérité des fabricants qu'à assurer la sécurité des conducteurs.

- Préserver le droit des conducteurs face à la dépenalisation des PV de stationnement

Dès l'annonce de la dépenalisation des PV de stationnement, c'est-à-dire la possibilité laissée aux collectivités locales de fixer le montant des amendes de stationnement et de le percevoir, la Ligue de Défense des Conducteurs s'est engagée à étudier l'ensemble des aspects du texte et à préserver le droit des conducteurs.

Notre association a été entendue par le rapporteur du texte au Sénat afin de lui présenter nos remarques sur le texte. Plus d'une dizaine d'amendements ont été déposés directement à l'Assemblée nationale et au Sénat suite à nos interventions. Lors d'une séance de questions au gouvernement à l'Assemblée nationale, un député a également relayé les inquiétudes des conducteurs en adressant une question au ministre de l'Intérieur.

## LES CONDUCTEURS : PRINCIPAUX ACTEURS DE LA SECURITE ROUTIERE

Pour être efficace et avoir des effets positifs durables, la politique de sécurité routière doit se faire en bonne intelligence avec les conducteurs, plutôt que de les stigmatiser et de leur faire subir au quotidien une répression excessive.

La Ligue de Défense des Conducteurs poursuit l'objectif de soutenir des méthodes innovantes, telles que son réseau de signalement Activ'Route et sa Charte des conducteurs responsables.

- Activ'Route : le premier réseau de signalement 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 devenait urgent et nécessaire de mettre les pouvoirs publics en face de leurs responsabilités quant on sait que dans 40% des accidents mortels, le facteur infrastructure est présent. Fin 2013, la Ligue de Défense des Conducteurs a lancé Activ'Route, un réseau de signalement des endroits dangereux à destination des conducteurs mais aussi au service des pouvoirs publics qui peuvent également consulter le site.



Activ'Route s'appuie sur les témoignages des conducteurs qui rencontrent des difficultés pendant leurs trajets. La Ligue de Défense des Conducteurs se charge ensuite de transmettre ces témoignages aux préfetures concernées par le problème. C'est un moyen efficace de remettre le conducteur au cœur de la politique de sécurité routière et d'alerter efficacement les pouvoirs publics.

En 2014, **2700 signalements** ont été effectués sur le site Activ'Route. Plus de 2 200 dossiers ont déjà été envoyés aux préfetures, et les premiers retours commencent à parvenir à l'association.

- Prôner et encourager une conduite responsable :

L'association a élaboré une Charte des conducteurs responsables. Elle invite tous les conducteurs responsables à la signer, contribuant ainsi à rendre les routes plus sûres.

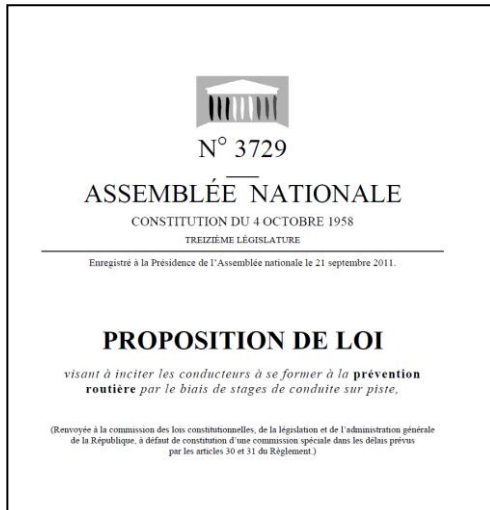
Art. 1 : J'adapte ma conduite à la densité du trafic, à l'état de la route, aux conditions météorologiques et à ma forme du moment.

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 substance altérant sensiblement ma vigilance et mes réflexes.

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

- Développer et encourager la formation à la conduite



L'association est à l'origine d'une proposition de loi qui a été soutenue par plus de cent députés. Cette proposition prévoyait d'instaurer une formation permettant l'acquisition d'attitudes de prudence et d'anticipation des situations dangereuses.

Elle aurait permis au titulaire du permis probatoire et aux personnes souhaitant récupérer des points sur leur permis, d'évaluer leur capacité à la conduite, à prendre conscience des risques et de mieux cerner les bons automatismes permettant d'éviter des accidents.

- Rues dégagées : moins de signalisation pour plus de sécurité en ville

La Ligue de Défense des Conducteurs a publié une large enquête sur l'augmentation disproportionnée des entraves à la circulation (ralentisseurs, chicanes, dos d'âne...).

Alors que ces équipements – parfaitement inutiles pour la majorité d'entre eux - rendent la conduite pénible pour tous, notamment pour le transport des malades et pour les personnes handicapées, ils sont même parfois dangereux. Ils détournent l'attention du conducteur de la route, abîment les véhicules et provoquent même des accidents, parfois mortels.

Cette enquête met également en lumière un véritable business autour de la vente de ces aménagements grâce à des pratiques commerciales douteuses.

Face à ces dérives, la Ligue de Défense des Conducteurs a mis en avant un nouveau concept intitulé « rues dégagées ». Déjà mis en place avec succès chez certains de nos voisins européens, il consiste à réduire au maximum la signalisation routière et les entraves à la circulation, en misant sur le bon sens et la responsabilisation des conducteurs.

Afin de promouvoir ce concept, l'association s'est notamment rendue au Congrès des Maires afin de rencontrer les élus locaux.



## LA SECURITE ROUTIERE, FOCALISEE SUR LA REPRESSION

Depuis trois décennies, les gouvernements successifs ont fait de la sécurité routière une priorité. A juste titre, puisque la France détenait un des plus tristes records 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 6 000 en 2003.

Le problème se posait 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 transformés sans distinction 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.

Et pourtant, le dogme anti-vitesse des pouvoirs publics et la répression grandissante qui l'accompagne se fondent sur un non-sens scientifique et historique :

- *Les calculs de la sécurité routière ne se fondent sur aucun modèle scientifique valide*

La Ligue de Défense des Conducteurs a fait réaliser, en juillet 2013, une étude mathématique dont l'objectif était d'analyser la logique des calculs qui établissent un lien direct entre mortalité sur les routes et vitesse, des calculs utilisés par la Sécurité routière pour justifier le dogme anti-vitesse et la répression routière.

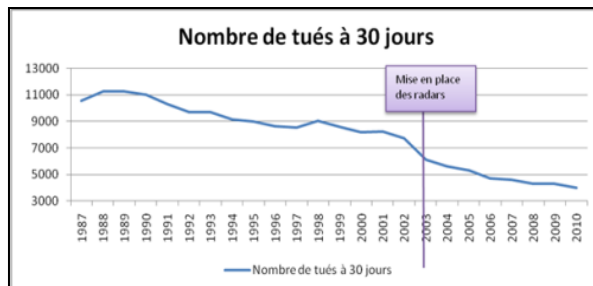
L'analyse de la Société de Calcul Mathématique, cabinet mathématique indépendant que nous avons engagé pour cette étude « porte uniquement sur la validité de la méthodologie suivie par ces études ».

Les conclusions de la Société de Calcul Mathématique sont sans appel : « du strict point de vue de la logique, les modèles utilisés par ces documents sont inappropriés, incohérents et n'ont jamais fait l'objet de la moindre validation. Il ne s'agit que d'approches non scientifiques qui se citent entre elles. On ignore sur quelles données ils s'appuient et quelle est l'incertitude sur ces données. Les modèles ne font pas la distinction entre différentes situations qu'il faudrait manifestement différencier. »

Cette étude n'a pas vocation à créer de nouveaux types de calculs mais permet de rejeter des calculs que beaucoup qualifient de « scientifiques ».

- Les radars n'ont pas eu d'impact significatif sur la baisse de la mortalité routière

La courbe de la mortalité routière est en baisse constante depuis plus de 40 ans. Or, contrairement à ce que prétendent les pouvoirs publics pour justifier l'utilisation de radars toujours plus nombreux et sophistiqués, ceux-ci n'ont pas eu d'impact significatif sur la mortalité routière, qui continue depuis dix ans de diminuer au même rythme qu'avant la mise en place des radars.



- L'argent des radars ne sert pas à la sécurité sur les routes

La répression routière a rapporté 1,73 milliard en 2013.

Pour faire accepter cette augmentation constante, les pouvoirs publics n'ont cessé d'affirmer que l'argent des radars est massivement réinvesti dans la sécurité. Pourtant, c'est loin d'être le cas :

En effet, près de la moitié de ces recettes sert à résorber la dette de l'Etat et à financer l'Agence Nationale pour la Cohésion Sociale et l'Egalité des Chances, organisme qui n'a aucun rapport avec la sécurité routière.

Destination	Montant (en millions d'euros)
Désendettement de l'Etat	452
Fichier National du Permis de Conduire	19
Déploiement du PV électronique	31,6
Fournisseurs de radars	220
Cohésion nationale et égalité des chances	45
AFITF (agence de financement des transports)	280,4
ANTAI	251,6
Collectivités territoriales	679,8

Parallèlement à cela, le budget d'entretien des routes a été divisé par deux. Il est passé de 424 millions d'euros en 2009 à 227 millions en 2011. Il est aujourd'hui revenu à 340 millions, ce qui est encore loin d'être suffisant pour rattraper le défaut d'entretien des années précédentes.

Faute de budget, le taux de renouvellement des couches de surfaces est lui aussi insuffisant : il est actuellement de 4% alors qu'il devrait être de 8% afin d'assurer la sécurité du réseau routier dans son ensemble.

Au final, seule une petite partie non-chiffrable des fonds alloués aux collectivités territoriales et à l'AFITF sert réellement à l'entretien et à la sécurité du réseau routier.