LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS

STOP À LA RÉPRESSION ABSURDE, OUI À LA CONDUITE RESPONSABLE

RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITÉ

2025

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

LIGUE
DE DÉFENSE DES
CONDUCTEURS

STOP À LA RÉPRESSION ABSURDE,
OUI À LA CONDUITE RESPONSABLE

NOTRE MISSION

Réunir le plus grand nombre de conducteurs raisonnables

Faire entendre leur voix

En finir avec la répression routière absurde

Passer à une politique efficace de sécurité routière

Dénoncer la stigmatisation dont les conducteurs font l'objet

S'opposer aux mesures qui menacent notre liberté de conduire

NOS MOYENS

La force de notre base de militants

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

Notre capacité à décrypter l'information et à la produire

La motivation sans faille de notre équipe

L'écoute des élus et des médias

Vos dons et votre soutien indéfectible

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

SOMMAIRE

Le mot du Président p. 4
Un an de mobilisation : les grandes étapes de 2025 p. 5
L'année 2025 en chiffres p. 6
Nos combats p. 7

I – Ce que nous avons accompli en 2025 p. 9

A– Zones à faibles émissions : l'année de toutes les mobilisations pour la LDC p. 10

1. Quels conducteurs sont concernés par les ZFE en 2025 ? p. 10
2. Près de 500 000 salariés menacés de chômage pour cause de ZFE p. 11
3. La LDC à l'Assemblée nationale pour se battre contre les ZFE p. 12
 a- La suspension, une première étape p. 12
 b- Vote des amendements pour la suppression et création du Collectif STOP ZFE : le moment où tout bascule p. 13
 c- Les sympathisants de la LDC appelés à interpeler leurs députés p. 13
 d- Le dossier n'est pas clos ! p. 14

B– Votre liberté de conduire, notre combat quotidien p. 16

1. Victoire pour la LDC : notre vaste mobilisation a pesé lourd : l'Europe renonce à la visite médicale obligatoire au moment de renouveler son permis... mais le combat continue en France ! p. 16
2. Fiscalité automobile : notre lutte contre le « toujours plus p. 16
 a- Explosion du prix de la carte grise : un vrai scandale p. 16
 b- Contrôle technique annuel après dix ans : ils ne vont quand même pas oser ! p. 17
 c- Taxes sur l'E85 : encore une mauvaise idée p. 18
 d- 100 ans de fiscalité : l'automobiliste « vache-à-lait » n'est pas un mythe p. 18
3. Alerte contre les ratés et les dérives de la technologie automobile p. 19
 a- Caméras à bord : la LDC auditionnée par la CNIL pour parler libertés individuelles p. 19
 b- Vos données convoitées par Bruxelles p. 20
 c- Freinages fantômes : l'inquiétude monte p. 21
 d- Notre pétition « Non à la mise sous contrôle et mise en danger par notre voiture » p. 22
4. « Tout électrique » en 2035 : une première brèche est ouverte p. 23
5. Notre consultation sur la répression routière : un plébiscite contre les radars et pour une autre politique de sécurité routière p. 24
6. Pétition pour la liberté de circuler : elle tourne toujours ! p. 27

C– Ralentisseurs illégaux et infrastructures routières en danger : la LDC s'implique toujours plus p. 28

1. Ignorer la réglementation sur les ralentisseurs n'est plus une excuse p. 28
 a- Le mauvais exemple du ralentisseur « Citroën » d'Issoire p. 28
 b- Le Conseil d'État enfonce le clou : construire un ralentisseur illégal peut avoir de graves conséquences p. 28
 c- Ne laissons pas passer la scandaleuse perspective de légalisation envisagée par l'État p. 29
 d- Plus de 140 000 signatures à notre pétition contre les ralentisseurs illégaux : continuons la mobilisation ! p. 29
2. Dégradation des routes en France : la LDC monte la garde et agit p. 30
 a- Rappel : pourquoi notre association est-elle si active en la matière ? p. 30
 b- L'exemple des routes d'Île-de-France : carton rouge ! p. 30
 c- Activ'Route : notre appli de signalement de zones dangereuses fait peau neuve p. 31

II – Nos engagements pour 2026 p. 32

III – Nos moyens d'action p. 34

A– Un budget issu des donateurs et dédié au combat p. 35

B– Les moyens humains de l'association p. 36

C– La communication, notre meilleur outil pour « faire savoir » p. 37

1. La communication directe auprès de nos sympathisants p. 37
 a- Newsletters et mailings p. 37
 b- Articles sur le site de la LDC p. 38
 c- Omniprésence sur les réseaux sociaux p. 38
 d- Troisièmes Trophées Trop c'est Trop p. 39
 e- La LDC, un juré parmi ses pairs p. 41
2. Sensibilisation des élus : votre soutien au cœur de l'action politique p. 41
3. Les médias qui ont relayé nos actions en 2025 p. 42

Annexes p. 44

Liste des articles publiés par la LDC en 2025 p. 44
Les sympathisants, piliers de l'association p. 45

LE MOT DU PRÉSIDENT

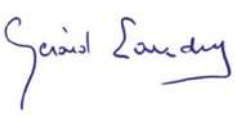
C'est sans conteste le combat de l'année 2025. Celui que nous menons depuis les premières évocations de ces zones de circulation restreintes, où les voitures les plus anciennes ne sont plus les bienvenues, pour cause de trop de pollution. Sur le papier, une mesure de santé publique décidée pour le bénéfice de tous. Dans la vraie vie, au mieux un sujet d'incompréhension pour tout conducteur ayant passé son contrôle technique haut la main (lequel, rappelons-le, comprend des points de vérification liés aux émissions de gaz nocifs et de particules). Au pire, une gifle pour les budgets les plus contraints, dans l'incapacité financière de changer de voiture pour pouvoir circuler en toute liberté, *de facto* ostracisés.

Vous l'avez compris, je parle des ZFE, ces fameuses Zones à faibles émissions. Après une étude choc publiée en 2021, intitulée *« ZFE : la grande cacophonie »*, notre association a continué à se mobiliser pour dénoncer cette mesure. Et 2025 a constitué un point d'orgue, avec une conférence de presse à l'Assemblée nationale, trois manifestations, une campagne pour vous inciter à interpeler votre député(e), de nombreuses interventions médiatiques… C'est que plusieurs rebondissements ont ponctué l'année législative, dont le premier, et non le moindre, a été le vote de deux amendements appelant à la suppression pure et simple des ZFE. Un camouflet pour le gouvernement qui, depuis, multiplie les atermoiements pour bloquer le processus d'effacement pur et simple des ZFE. Un sujet à suivre donc.

En parallèle de cette actualité brûlante, notre équipe a vu l'un de ses combats les plus acharnés franchir une grande étape : grâce à votre mobilisation (au total, nos deux pétitions sur le sujet ont recueilli plus de 685 000 signatures !), nous avons obtenu de l'Europe que le renouvellement du permis de conduire, désormais imposé tous les quinze ans, ne soit pas obligatoirement assujetti au passage d'une visite médicale : libre aux États membres de mettre en place des alternatives, comme l'autoévaluation. Un soulagement pour de nombreux conducteurs, en particulier les plus âgés, qui chaque jour partagent leur stress avec nous… Le dossier n'est pas clos cependant, car il faut encore transposer cette mesure en droit français. Comptez sur nous pour veiller à ce que nos élus n'optent pas pour le mieux-disant, c'est-à-dire, malgré tout, une visite médicale !

Sur fond de veille « anti-harcèlement des conducteurs » (lutte contre les radars automatiques, suivi des départements abandonnant le 80 km/h pour revenir à 90, dénonciation d'une fiscalité automobile toujours plus coûteuse…), la Ligue de Défense des Conducteurs a également ouvert un nouveau dossier : après notre étude « *Tous fliqués* » de 2024, alertant sur les dérives du traitement des données générées par les voitures connectées, nous nous sommes penchés sur les ratés technologiques des nouvelles aides à la conduite obligatoires, dont certaines, censées améliorer la sécurité, se révèlent intrusives, anxiogènes, voire… dangereuses. Ce que nous exigeons, dans le cadre de notre nouvelle pétition *« Refusons d'être mis sous contrôle et mis en danger par notre voiture »* : que ces aides restent définitivement désactivables, et qu'elles le soient facilement. Encore un vaste chantier en perspective ! Tout comme l'état des routes, central dans notre démarche pour une meilleure sécurité routière : notre appli Activ'Route, qui permet à tous les usagers de signaler les zones dangereuses rencontrées sur leur parcours (charge à nous de faire parvenir les signalements aux gestionnaires de voirie concernés), fait ainsi peau neuve en 2026… après des mois de travail en 2025 pour la rendre encore plus simple, plus fluide et plus indispensable.

Indispensable comme chacun de vous, chers sympathisants, qui nous suivez fidèlement depuis des années, ou qui venez de trouver en nous un porte-voix pour faire savoir votre mécontentement, vos frustrations et vos inquiétudes de conducteurs auprès de nos dirigeants. Vous ne vous êtes pas trompés : vous êtes chez vous.



Gérard Landry,
président de la Ligue de Défense des Conducteurs

2025 LES GRANDES ÉTAPES

Un an de mobilisation à la Ligue de Défense des Conducteurs

Janvier–février 2025

ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS

Premiers communiqués de presse pour dénoncer l'impact social des ZFE qui restreignent désormais directement la circulation de 1,8 million de véhicules : manque d'information, PV, chômage...

Mars 2025

ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS, SUITE

Conférence de presse à l'Assemblée nationale pour exiger la suspension des ZFE

Avril 2025

ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS, ENCORE

Première des trois manifestations de l'année contre les ZFE avec les #Gueux et les motards

Mai 2025

CONTRÔLE TECHNIQUE

La LDC fait savoir son opposition catégorique à un contrôle annuel pour les véhicules de plus de dix ans

Juillet 2025

RALENTISSEURS ILLÉGAUX

Scandale en perspective, dénoncé par la LDC : l'État envisage de légaliser tous les ralentisseurs, malgré les risques qu'ils engendrent et les conséquences potentielles sur la sécurité routière !

Septembre 2025

FREINAGES FANTÔMES

La LDC exige un contrôle plus strict des aides à la conduite pour dénoncer le manque de fiabilité de certaines d'entre elles, provoquant des accidents

Octobre 2025

VISITE MÉDICALE LORS DU RENOUVELLEMENT DU PERMIS

Victoire ! Grâce à sa mobilisation exemplaire, la LDC obtient que l'Europe n'impose pas cette visite médicale

Novembre 2025

FISCALITÉ AUTOMOBILE

Dans le cadre du Projet de loi de finances, la LDC fait parvenir aux parlementaires sa frise historique intitulée "100 ans de ponctions sur le portefeuille des conducteurs"

Décembre 2025

TROPHÉES TROP C'EST TROP

Pour la troisième année consécutive, la LDC décerne ses "prix citron" des pires mesures automobiles de l'année

LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS
STOP À LA RÉPRESSION ABSURDE, OUI À LA CONDUITE RESPONSABLE

ACTIV'ROUTE
CONDUCTEURS & ACTEURS DE LA SÉCURITÉ

2025 EN CHIFFRES

1 forte présence sur les réseaux sociaux

40 articles et vidéos publiés
62 000 followers Facebook
820 abonnés LinkedIn
370 followers Instagram
+ 1 chaîne Youtube NOUVEAU

1 000 000 SYMPATHISANTS
qui relaient chaque jour notre information

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

1 conférence de presse à l'Assemblée nationale

3 000 signalements de zones dangereuses sur notre appli Activ'Route

48 700 DONS

1 frise historique

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

TROPHÉES TROP C'EST TROP

3es TROPHÉES TROP C'EST TROP

200 interventions médiatiques et reprises presse

4 collaborateurs permanents

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

NOS COMBATS

La Ligue de Défense des Conducteurs s'engage auprès de ses 1 million de sympathisants depuis près de vingt ans. À ses priorités initiales – lutte contre la prolifération des radars et contre les abaissements généralisés des limitations de vitesse – se sont ajoutés de multiples autres combats, menés pour garantir la liberté de circuler de tous les citoyens. Vous trouverez ici un bref récapitulatif de toutes nos actions en cours.

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

Cette situation, que nous avons dénoncée en 2024 dans le cadre de notre colloque à l'Assemblée nationale, intitulé « *3 500 morts sur les routes depuis 10 ans : et maintenant on fait quoi ?* », nous mène à rappeler sans cesse que le progrès des véhicules, de la prise en charge des accidentés ou des infrastructures routières ont une large part dans l'amélioration de la sécurité routière. Rien à faire, une loi votée en 2023 autorise désormais les communes, métropoles et départements à installer des radars automatiques… qui commencent à s'ajouter aux plus de 4 700 radars « nationaux » de plus en plus perfectionnés, quadrillant déjà la France (plus 1 000 cabines-leurres). Parmi eux, les très redoutables voitures-radars privatisées, non signalées et donc indétectables, déployées depuis 2018 et auxquelles nous avons consacré une étude très complète en 2023… Le rapport simpliste entre accidentologie et vitesse continue de sévir.

Avant l'avènement des radars, le problème de la sécurité routière se posait pourtant en termes sains : comment épargner un maximum de vies pour un coût acceptable pour la collectivité ? La solution passait, certes, par la répression ciblée. Mais elle reposait avant tout sur la responsabilisation des

Les décrochements de recettes entre 2018 et 2020 résultent des dégradations opérées sur les radars durant le mouvement des Gilets jaunes, puis du confinement « Covid-19 ». À noter que depuis 2020, le montant des amendes forfaitaires majorées n'est plus systématiquement précisé. Il faut alors se contenter d'estimations. Le pactole de 2024 est réduit pour cause de radars endommagés pendant les manifestations d'agriculteurs et de « soucis » rencontrés par les radars chantier.

conducteurs, sur la prévention et l'éducation routière. Expliquer aux automobilistes les risques encourus, leur apprendre à cohabiter avec tous les usagers de la route et, bien sûr, sanctionner ceux qui ne respectaient pas ces règles du « vivre ensemble » sur la route. Pour nous, c'est ça, la véritable sécurité routière.

Depuis quelques années, d'autres thématiques liées à l'usage automobile nous ont semblé suffisamment inquiétantes pour les transformer en campagnes de mobilisation, toujours dans le but de protéger notre droit à la mobilité individuelle… ou plus prosaïquement, notre droit à utiliser notre voiture quand cela nous convient ! Ces thématiques partagent toutefois un point commun avec notre « raison d'être » initiale. Qu'elles concernent la lutte contre les mesures de restriction de circulation, la fiscalité délirante liée à la possession et à l'usage automobiles, les intrusions dans notre intimité via l'ultra-connectivité des véhicules les plus récents ou encore la dégradation des routes, elles s'inscrivent toutes dans la même logique : contester des décisions politiques, souvent dogmatiques, qui font des conducteurs une cible facile et systématique.

Isolément, chaque citoyen ne peut que subir ces dérives intolérables. En revanche, en réunissant le plus grand nombre de conducteurs raisonnables et en faisant entendre leur voix pour en finir avec toutes ces postures anti-voiture bien éloignées des nécessités de mobilité de notre quotidien – tout le monde ne profite pas d'un dense maillage de transports en commun ou de pistes cyclables –, notre impact est réel.

Au quotidien, l'association agit :

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

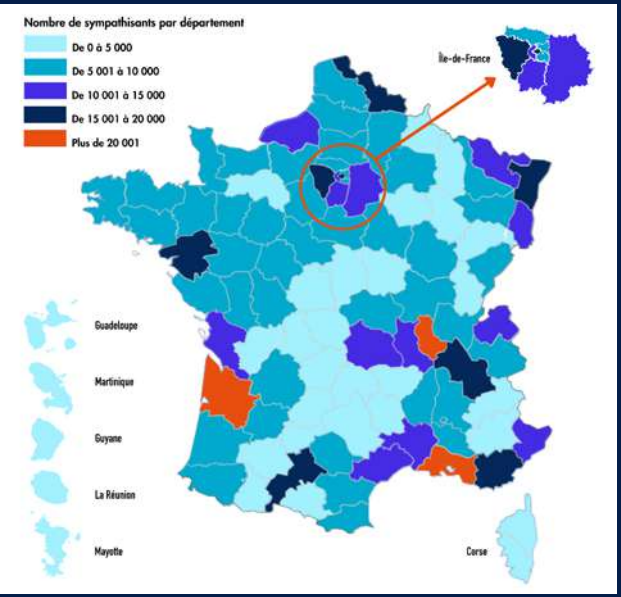
- en informant le plus grand nombre. Grâce à nos courriers, nos mails, nos articles sur notre site, nos publications sur les réseaux sociaux, nos communiqués de presse, nos prises de parole dans les médias, de plus en plus de conducteurs sont tenus au courant de nos engagements.

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

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

Des sympathisants répartis sur toute la France

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



Répartition des sympathisants de la Ligue de Défense des Conducteurs (personnes ayant communiqué leur département de résidence à l'association) par département en 2025.

I - Ce que nous avons accompli en 2025

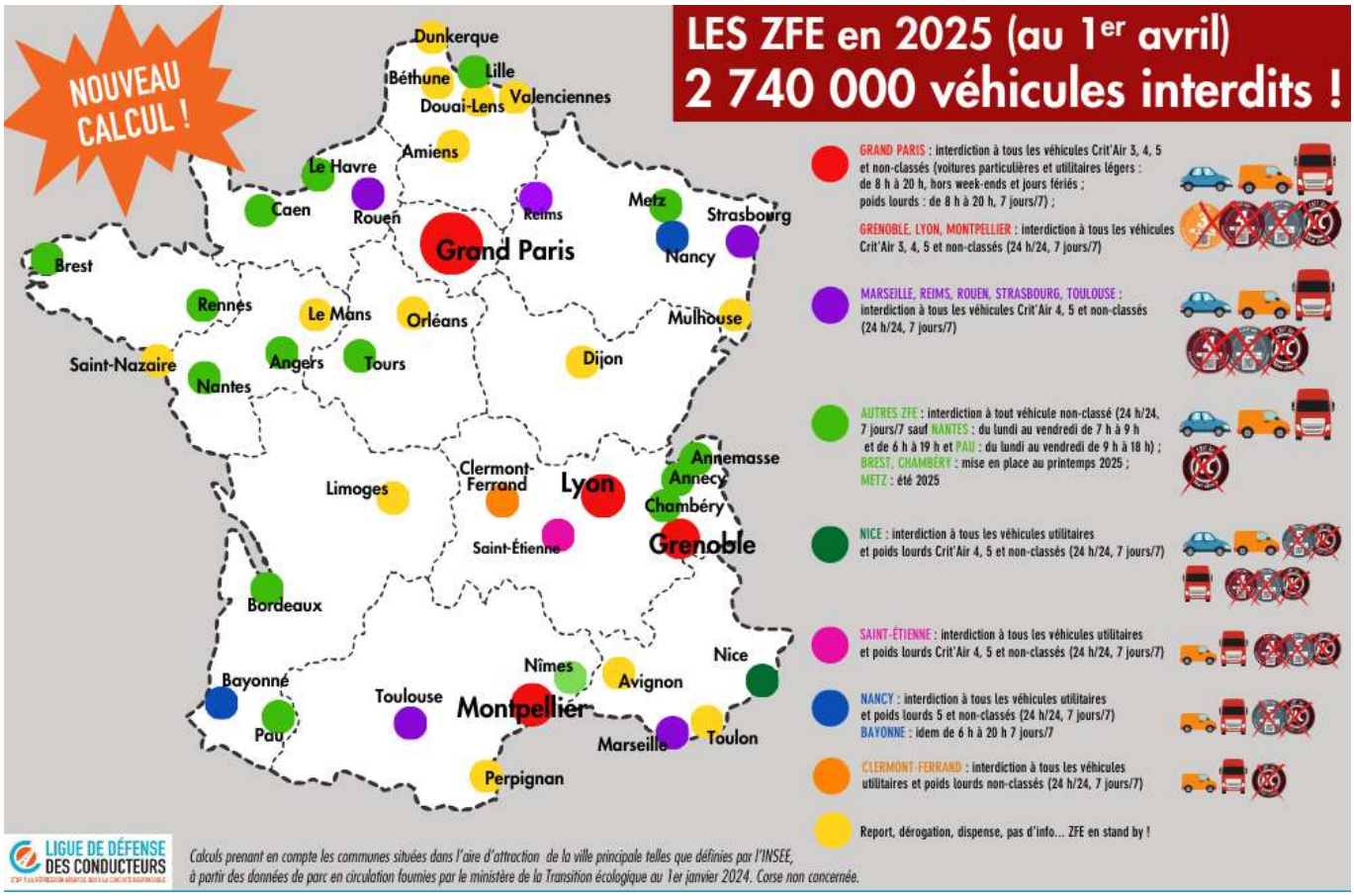
Zones à faibles émissions : l'année de toutes les mobilisations pour la LDC

Si 2025 a constitué un point d'orgue de la lutte contre les ZFE, la mobilisation des sympathisants de la LDC, elle, ne date pas d'hier. Pour preuve, notre pétition *« Pour une suspension des ZFE, zones de restriction massive de circulation »*, a largement dépassé les 300 000 signatures… Mais l'arrivée dans l'arène de l'écrivain Alexandre Jardin et de son mouvement des Gueux a nettement accéléré les débats. Sa notoriété a servi ce combat légitime : avec lui, notre association, mais aussi la Fédération des Motards en colère et d'autres, nous avons créé le collectif « STOP ZFE », particulièrement actif tout au long de l'année, avec notamment trois manifestations nationales.

1. Quels conducteurs sont concernés par les ZFE en 2025 ?

Pas facile de répondre à cette question, tant le périmètre d'application des Zones à faibles émissions a varié ces dernières années. Comme s'il y avait besoin de davantage de confusion… Notre association a donc régulièrement réajusté ses estimations. Sans jamais hésiter à monter au créneau dès qu'une tête de file du gouvernement tentait de minimiser l'impact de cette mesure sur le quotidien des Français ! Ainsi, Agnès Pannier-Runacher, ministre de la Transition écologique, a-t-elle prétendu au printemps 2025 que « seuls » 600 000 propriétaires de véhicules seraient concernés. Cette évaluation au doigt mouillé – par ailleurs particulièrement désinvolte –, nous l'avons une fois de plus confrontée aux chiffres officiels, afin de les porter à la connaissance des députés, appelés à ce moment-là à se prononcer sur le sujet des ZFE, comme nous le verrons plus bas.

Notre association s'est donc appliquée à calculer



le nombre exact de voitures particulières et d'utilitaires légers (artisans…) amenés à circuler régulièrement dans la trentaine de Zones à faibles émissions actives en 2025. Nous avons pris en considération les véhicules immatriculés dans les aires d'attraction de ces ZFE, telles que définies par l'INSEE (« *L'aire d'attraction d'une ville est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, qui définit l'étendue de l'influence d'un pôle de population et d'emploi sur les communes environnantes, cette influence étant mesurée par l'intensité des déplacements domicile-travail* »). Notre source : les données du parc automobile en circulation fournies par le ministère de la Transition écologique au 1er janvier 2024.

Le résultat de nos additions a été sans appel : le nombre de véhicules interdits dans les ZFE actives s'élève à 2,74 millions. C'est 4,5 fois plus que l'estimation de la ministre ! Et c'est sans compter les personnes venant « de l'extérieur » et amenées à circuler dans ces zones de temps en temps. En effet, si l'on prend en considération tous les propriétaires de véhicules concernés, c'est-à-dire possédant un véhicule à vignette Crit'Air 3 ou plus, immatriculé avant 2006 (modèle essence) ou 2011 (diesel), ce sont 11 millions de conducteurs qui devront rester aux portes des ZFE…

Bien sûr, nous n'avons pas manqué de faire parvenir aux parlementaires le fruit de notre calcul, via un mail envoyé à chacun d'entre eux, contenant toutes les informations nécessaires pour qu'ils votent de la manière la plus éclairée possible.

Votre avis sur la Zone à faibles émissions du Grand Paris ? Il ne compte pas !

À l'automne 2024, la Métropole du Grand Paris a mené une consultation publique pour connaître l'avis des citoyens sur sa Zone à faibles émissions, dans une discrétion absolue. Résultats, révélés au grand jour par la Ligue de Défense des Conducteurs début 2025 : 1 752 contributions, soit 0,03 % des 5,6 millions de Franciliens interrogés ! Sachant que 1,2 million d'entre eux sont propriétaires de voitures et utilitaires Crit'Air 3, 4, 5 et non classés, donc directement concernés à partir du 1er janvier 2025 par l'interdiction de circuler à l'intérieur de l'autoroute A86, qui délimite la ZFE autour de la capitale…

À cette déconfiture s'est ajouté le verdict, désastreux pour la Métropole, des participants : 94 % ont exprimé un avis défavorable. Et seulement 2 % se déclarent en faveur de la ZFE (4 % s'avèrent « neutres ou ambivalents »). Les contributeurs ont avancé des arguments qu'à la LDC, nous mettons depuis des années en avant : impact social et économique disproportionné, fracture territoriale accentuée, transports en commun saturés, manque d'alternatives réalistes, insuffisance des aides financières… Dommage que les dirigeants de la ZFE aient décidé de considérer ces avis comme « non-représentatifs », en jetant ce rapport aux oubliettes qui, sans la LDC, n'aurait jamais resurgi. Si les pourcentages récoltés avaient été inversés, sûr que les communiqués de presse se rengorgeant de la popularité de la mesure s'en seraient fait l'écho !

2. Près de 500 000 salariés menacés de chômage pour cause de ZFE

Ce travail sur l'impact des ZFE sur la mobilité des salariés propriétaires de véhicules n'étant plus les bienvenus dans les métropoles concernées, nous l'avons initié après avoir reçu de nombreuses alertes de la part de nos sympathisants. Comme Yvette, qui nous écrivait en début d'année : « *Notre petit-fils a enfin trouvé un travail en décembre. Il lui fallait une voiture pour y aller. On l'a aidé, et il a pu s'acheter une occasion à 2 000 €. Mais maintenant, on lui dit que l'entreprise est dans une « ZFE » et qu'avec cette voiture, il n'a plus le droit d'y aller. C'est révoltant. On ne demande rien. Tout ce qu'on veut, c'est qu'on nous laisse travailler et gagner notre vie honnêtement. Mais ça, ceux qui font les lois n'en n'ont rien à faire.* »

La crainte de toutes ces personnes qui se sont tournées vers notre association : perdre leur emploi (ou ne pouvoir tout simplement répondre positivement à une offre), pour cause de véhicule trop ancien pour être toléré. À la Ligue de Défense des Conducteurs, nous nous sommes donc attelés

à évaluer cette menace qui plane sur les salariés roulant dans les ZFE et se trouvant dans l'incapacité financière de remplacer leur vieux véhicule.

Pour estimer le nombre de « travailleurs bannis » dont le véhicule est trop ancien pour circuler dans les Zones à faibles émissions (ZFE), nous nous sommes basés sur une étude de l'Apur publiée en août 2024. Laquelle porte sur les véhicules et publics impactés par la restriction Crit'Air 3 dans le Grand Paris. Parmi les 2,13 millions de véhicules circulant du lundi au vendredi dans la métropole, 27 % possédaient des vignettes Crit'Air 3, 4, 5 ou non classées (NC) en juin 2022. Ce pourcentage, nous l'avons ajusté à 23 % pour refléter l'évolution du parc automobile entretemps, ce qui représente 490 000 véhicules, soit environ 30 % des 1,66 million de voitures particulières et utilitaires légers de la zone concernée.
En appliquant ce taux de 30 % aux autres ZFE excluant les Crit'Air 3 et plus (comme Lyon, Grenoble et Montpellier) et aux ZFE excluant les Crit'Air 4, 5 et NC (comme Strasbourg, Reims, Rouen et Toulouse), nous avons obtenu un total de 687 000 « travailleurs bannis » dans les ZFE refusant les Crit'Air 3 et plus, et 98 000 dans celles excluant les Crit'Air 4, 5 et NC.

À partir de cette évaluation, il nous restait à estimer combien de ces salariés n'ont pas les moyens de changer de véhicule. Nous nous sommes basés sur une étude de l'Institut CSA pour Eco Entretien en 2022, qui révélait que 36 % des Français n'avaient aucun moyen financier pour changer de voiture, tandis que 27 % ne pouvaient dépenser plus de 3 990 euros, un budget insuffisant pour acquérir un véhicule Crit'Air 1 ou 2. En combinant ces deux pourcentages, nous avons déduit que 63 % des travailleurs concernés n'ont pas accès à ces véhicules plus récents. Cela représente près de 433 000 personnes parmi les 687 000 « travailleurs bannis » dans les ZFE excluant les Crit'Air 3 et plus. Pour les ZFE excluant les Crit'Air 4, 5 et NC, seuls les 36 % sans aucun budget ont été retenus, soit 35 000 personnes sur 9 000. Au total, nous avons donc obtenu près d'un demi-million de salariés (468 000 exactement) risquant de perdre leur emploi pour cause de véhicule exclu des ZFE. Et c'est sans compter tous ceux qui seront dissuadés de prendre un job dans une zone où les exigences des ZFE les placent sous la menace de PV à 68 € (majorés à 180 €) pour non-respect des restrictions de circulation !

À noter que ce calcul réalisé par la LDC a fait l'objet d'un communiqué de presse, évidemment relayé par les médias.

3. La LDC à l'Assemblée nationale pour se battre contre les ZFE

Entre prises de parole médiatiques et manifestations dans la rue (*voir plus loin*), l'Assemblée nationale a constitué un terrain propice à faire passer nos messages, à plusieurs reprises durant 2025.

a- La suspension, une première étape

Devant la menace brandie par l'Europe de faire face à des milliards d'euros d'amendes si la France n'appliquait pas le principe des ZFE, le principe

De gauche à droite, les députés Alexandre Portier et Sylvie Bonnet, avec Alexandra Legendre et Nathalie Troussard de la LDC, à l'Assemblée nationale.

Le gouvernement a beau jeu de dégager sa responsabilité. Car de toute façon, les maires resteront les seuls à décider s'ils instaurent une ZFE ou pas

de la suspension de cette mesure – c'est-à-dire un report de l'obligation dans le temps, qui finirait par la rendre caduque face à l'amélioration de la qualité de l'air – nous a longtemps semblé l'option à privilégier.

C'est pourquoi, le 25 mars 2025, notre association est apparue aux côtés de la députée de la Loire Sylvie Bonnet et du député du Rhône Alexandre Portier, lors d'une conférence de presse à l'Assemblée nationale. Tous deux présentaient aux médias leur proposition de loi demandant la suspension des ZFE pour une période de cinq ans et la LDC tenait à soutenir leur initiative. Cette proposition relève notamment que le calendrier d'application des Zones à faibles émissions (ZFE) s'avère « *inobservable car en décalage avec la capacité financière de millions d'automobilistes de remplacer leur véhicule ne répondant pas aux normes antipollution les plus récentes, en conséquence devenu indésirable dans ces métropoles* ». Preuve que ce constat fait consensus, ce texte est cosigné par cinquante députés issus de cinq groupes politiques (Droite Républicaine, Les Démocrates, LIOT, Horizons et Ensemble pour la République), ce qui n'est pas courant et souligne bien que cette préoccupation dépasse les postures et les débats stériles : oui, il faut s'assurer que tous les Français puissent accéder à toutes les métropoles du pays, ZFE ou pas ! Notre association n'est d'ailleurs pas étrangère à cette diversité de profils politiques, puisque nous avions demandé à nos sympathisants de contacter leur député afin de l'encourager à cosigner cette proposition de loi : vous avez été 72 000 à le faire… Bravo !

b- Vote des amendements pour la suppression et création du Collectif STOP ZFE : le moment où tout bascule

Hasard du calendrier, au lendemain de notre conférence de presse, deux amendements au projet de loi de simplification de la vie économique, demandant la suppression des Zones à faibles émissions, sont adoptés en commission spéciale à l'Assemblée nationale. Un vote qui résonne alors comme un coup de tonnerre et sème la confusion : certains pensent comprendre qu'il signifie la fin des ZFE… alors que le parcours législatif ne fait que commencer ! Mais ce qui est extrêmement positif, c'est que ce vote en commission a continué à mettre en lumière le rejet de cette mesure de restriction de circulation inacceptable.

En parallèle de cette première victoire à l'Assemblée, forts d'une conviction commune sur la nécessité de venir à bout des ZFE, notre association a rejoint le collectif STOP ZFE, aux côtés d'Alexandre Jardin et son mouvement des Gueux, de la Fédération Française des Motards en colère (FFMC), mais aussi de la Fédération des associations de commerçants et artisans de Paris (FACAP) et de l'Union intersyndicale des entreprises foraines de France. Ensemble, il ne fait aucun doute que notre parole portera davantage… À ce moment-là, il est urgent d'agir, car le gouvernement concocte alors un amendement à son propre projet de loi, consistant à limiter les ZFE à Paris et Lyon. Sa motivation est double : éviter de perdre la face et faire taire la contestation !

c- Les sympathisants de la LDC appelés à interpeler leurs députés

Alors que sur le terrain, nos manifestations s'organisent (*voir page 15*), la LDC a également invité ses sympathisants à resserrer les rangs, dans la continuité de la pétition initiale contre les ZFE. D'autant que le gouvernement a beau jeu de dégager sa responsabilité. Car de toute façon, les maires resteront les seuls à décider s'ils instaurent une ZFE ou pas… ce que s'empressent déjà de faire certains d'entre eux parmi les plus « anti-voiture », alors qu'ils n'y sont pas obligés. L'exemple est d'ores et déjà flagrant avec Grenoble ou Montpellier qui,

comme Paris et Lyon, interdisent les modèles Crit'Air 3.

Nous avons proposé à chacun de solliciter son propre député, afin qu'il vote contre l'amendement du gouvernement. Concrètement, nous avons mis en ligne un formulaire dans lequel nous avons demandé à nos sympathisants de renseigner leurs nom, prénom, code postal et ville… Ne restait alors plus à notre moteur de recherche, spécialement développé pour l'occasion, qu'à identifier automatiquement le député de la circonscription concernée et lui faire parvenir le courrier que nous avons rédigé à la LDC, contenant cette demande, une fois personnalisée. Une opération de sensibilisation qui a fait mouche : vous avez envoyé près de 53 000 messages à vos députés !

Le député Pierre Meurin, opposant des ZFE, auditionne la LDC

Aux côtés d'Alexandre Jardin et de la Fédération des motards en colère, la LDC a été reçue à l'Assemblée nationale le 23 septembre, par le député de la 4e circonscription du Gard Pierre Meurin (RN), principalement pour évoquer les Zones à faibles émissions. De concert, nous avons tous rappelé au parlementaire que la baisse des émissions de CO_2 et de polluants est bien davantage liée aux progrès technologiques – entre autres – qu'aux contraintes et à la répression… Reste qu'au moment de ces échanges, malgré les votes successifs entérinant la suppression des ZFE, ces dernières n'ont pas dit leur dernier mot : ainsi le veut le parcours législatif, long et parsemé d'embûches pour qui souhaite la disparition de cette mesure, pourtant largement décriée !

d- Le dossier n'est pas clos !

Alors que nous rédigeons ces lignes en 2026, le dossier des ZFE est loin d'être refermé. En janvier pourtant, la Commission mixte paritaire réunissant notamment des députés et sénateurs autour du projet de loi de simplification de la vie économique a confirmé la suppression de cette mesure.
Mais le Gouvernement bloque encore l'adoption définitive de la loi. Pendant ce temps, le calendrier d'application officiel des ZFE court toujours. Ainsi, au 1er janvier 2026, une quarantaine de Zones à faibles émissions imposent toujours de circuler avec une vignette Crit'Air sur le pare-brise. Sans elle, le risque de PV à la volée est réel, alors que la verbalisation automatisée pour non-respect des restrictions est encore rarement appliquée. Mais si, par exemple, Paris renonce aux amendes (si vous n'avez pas cette fameuse vignette), Lyon, de son côté, annonce les premières verbalisations pour juillet 2026. Le problème est donc loin d'être réglé :
à suivre en 2026…

8 Français sur 10 contre les ZFE : notre sondage exclusif

Le vote des amendements de suppression devant être confirmé en séance plénière, notre collectif STOP ZFE a voulu interroger les Français sur le regard qu'ils portent sur cette mesure, afin d'apporter de l'eau au moulin des parlementaires. Nous avons donc demandé à l'IFOP de mener un sondage sur l'adhésion (ou pas) de la population à cette mesure, auprès d'un échantillon de 1 000 personnes représentatives de la population française âgée de 18 ans et plus, réalisé en ligne du 24 au 25 avril 2025.

Ce qu'il ressort des résultats :

Près de 9 Français sur 10 savent désormais que les ZFE interdisent la circulation de certains véhicules

Plus de 6 Français sur 10 y sont défavorables, parce qu'elles empêchent notamment les catégories les plus démunies d'accéder aux villes et agglomérations.

Près de 8 Français sur 10 (78 % exactement) estiment que la solution la plus pertinente pour réduire la pollution atmosphérique dans les agglomérations et les villes consiste à « suspendre l'application des ZFE et laisser le parc de véhicules se renouveler naturellement ».

Trois manifestations en cinq mois !

B Votre liberté de conduire, notre combat quotidien

Importante avancée sur le sujet de la visite médicale obligatoire lors du renouvellement du permis de conduire, dénonciation des dérives de la fiscalité automobile, alerte sur le flicage permanent de notre comportement au volant (même par notre propre voiture) et sur les « aides » à la conduite qui déraillent, brèche qui s'ouvre enfin sur le dogme du tout-électrique en 2035… En 2025, la Ligue de Défense des Conducteurs s'est à nouveau saisie d'un vaste éventail de sujets qui menacent votre liberté de circuler, en plus des ZFE ! De chacun d'entre eux, nous faisons des combats du quotidien, longs et compliqués à mener, dans un contexte où il est de bon ton de critiquer les automobilistes et les motards qui n'ont qu'un tort : utiliser leurs véhicules… Pourtant, ces combats sont déterminants pour garantir notre liberté de mobilité individuelle. Sans compter que des résultats encourageants, nous en obtenons.

1. Victoire pour la LDC : notre vaste mobilisation a pesé lourd : l'Europe renonce à la visite médicale obligatoire au moment de renouveler son permis… mais le combat continue en France !

La décision a été entérinée en octobre 2025 : la France, comme les autres pays membres de l'Union européenne, pourra privilégier des « mesures alternatives » – l'auto-évaluation par exemple – à la visite médicale, lors du renouvellement du permis de conduire.

Après deux ans de combat acharné, la Ligue de Défense des Conducteurs a donc atteint son objectif, en particulier grâce à la mobilisation exemplaire de ses sympathisants. Mois après mois, vous avez été des centaines de milliers à signer notre pétition pour empêcher l'instauration d'une visité médicale obligatoire… Messages envoyés aux députés européens, argumentaires détaillés diffusés à travers toute la France : nous sommes parvenus à faire pencher la balance de notre côté.

Rappelons que cette mesure était totalement arbitraire, comme nous l'avons maintes fois martelé. Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR) a reconnu lui-même que les pays ayant imposé ces contrôles médicaux « *n'ont pas eu de gains tangibles en matière de sécurité routière* ». Elle était aussi coûteuse et quasiment impossible à mettre en œuvre, à l'heure où les déserts médicaux se multiplient.
Mais nous restons vigilants. En effet, cette directive européenne va faire l'objet d'une transposition dans le droit français. Le temps venu, nous veillerons à ce que la visite médicale ne fasse pas son grand retour… Le combat n'est pas fini. Nous n'avons pas fini non plus de vous solliciter pour repousser cette éventualité ! Si ce n'est déjà fait, vous pouvez commencer par signer notre pétition la plus récente sur cette thématique, s'adressant au président de la République et s'intitulant « Non à la suspension automatique du permis de conduire visant les seniors ! », qui demande expressément de bloquer « *tout projet pouvant priver, arbitrairement, un citoyen de son permis de conduire* », et qui précise que vous vous opposez « *catégoriquement au contrôle médical obligatoire pour revalider le permis de conduire* ». Au moment où nous écrivons ces lignes, déjà plus de 160 000 d'entre vous l'ont déjà fait.

2. Fiscalité automobile : notre lutte contre le « toujours plus »

a- Explosion du prix de la carte grise : un vrai scandale

Début 2025, les Français ont découvert que les frais d'immatriculation des véhicules connaissaient une progression moyenne de 11 %, avec des pics régionaux atteignant + 59,2 % en Corse, + 30,4 % en Normandie ou encore + 25 % dans le Grand Est. Cette flambée des tarifs s'explique principalement par le désengagement financier de l'État envers les régions, qui se retrouvent contraintes de reporter ces coûts sur les automobilistes notamment.

Selon une enquête de *Que Choisir* publiée le 14 janvier 2025, les conducteurs deviennent en effet la variable d'ajustement d'un système fiscal de plus en plus déséquilibré. Les régions, confrontées à un « manque à gagner » croissant, voient leurs recettes fondre en raison de l'exonération de la taxe régionale pour les véhicules électriques, instaurée en 2020. En Occitanie, par exemple, le déficit devrait atteindre 19 millions d'euros en 2024, et 12 millions supplémentaires sont anticipés pour 2025. La Cour des comptes avait alerté dès 2022 sur cette tendance, soulignant que la part des électriques dans les ventes de véhicules neufs, passée de 2 % en 2019 à 17 % en 2023, avait déjà creusé un trou de 68 millions d'euros dans les caisses régionales rien que pour cette dernière année.

Les automobilistes roulant encore avec des véhicules thermiques — soit 94 % du parc — supportent ainsi le coût de la transition écologique d'une minorité. Avec un bémol : même exonérés de la taxe régionale, les propriétaires de modèles électriques restent soumis aux frais administratifs, identiques pour tous. Ces frais incluent une taxe fixe de 11 euros pour la gestion du certificat d'immatriculation et une redevance d'acheminement de 2,76 euros, soit un total de 13,76 euros par carte grise. Or, la Cour des comptes a révélé en mars 2024 que le coût réel de fabrication et d'envoi ne dépasse pas 4,50 euros, générant un bénéfice net de 9,26 euros par titre pour l'Agence nationale des titres sécurisés (ANTS). Pire, malgré l'envoi des cartes grises par courrier simple au lieu de recommandé, aucune réduction n'a été appliquée.

Ce système crée une double injustice : les conducteurs financent à la fois la transition écologique d'une minorité et les marges excessives d'une agence publique. La Ligue de Défense des Conducteurs s'indigne de cette situation, où les automobilistes paient 205 % du prix réel, tout en enrichissant inutilement l'ANTS. Face à cette opacité et à ces abus, l'association appelle à une révision urgente de ces taxes et à une transparence accrue sur l'utilisation des fonds prélevés.

b- Contrôle technique annuel après dix ans : ils ne vont quand même pas oser !

En avril 2025, la Commission européenne, manifestement sous la pression des lobbys du contrôle technique, a proposé une révision radicale de la directive en vigueur : après 10 ans, les voitures particulières et utilitaires devraient subir un contrôle technique annuel, au lieu du rythme actuel

Les automobilistes roulant encore avec des véhicules thermiques - soit 94 % du parc - supportent le coût de la transition écologique d'une minorité

(premier contrôle après 4 ans, puis tous les 2 ans). Pire, les véhicules utilitaires seraient soumis à un contrôle pollution annuel dès leur première année de circulation. Cette mesure, présentée comme une avancée pour la sécurité routière, semble surtout répondre aux intérêts financiers des acteurs du secteur… Pourtant, les données françaises montrent que les défaillances les plus fréquentes — réglage des phares (4,73 %) et pneus lisses (3,44 %) — n'ont aucun lien avec l'âge des véhicules.

Les taux de contre-visite, stables en 2024 (19 % pour les voitures, 22,8 % pour les utilitaires), ne justifient pas non plus une telle fréquence. Même les professionnels du contrôle technique, réunis en février 2025, ne demandaient l'annualisation que pour les camionnettes de plus de 10 ans ! Le ministère français de l'Écologie avait d'ailleurs rejeté cette idée il y a quelques mois, avant que Bruxelles ne la ressuscite, étendue à tous les véhicules.

Si le vieillissement du parc automobile est une réalité — 60,3 % des véhicules contrôlés en 2024 avaient plus de 10 ans — l'annualisation du contrôle technique ne garantit pas son rajeunissement. En revanche, elle promettrait 13 millions de contrôles supplémentaires par an, au bénéfice exclusif des réseaux privés qui dominent ce marché. À 78 euros en moyenne par visite, cette mesure alourdirait la charge financière pour les automobilistes, sans preuve tangible d'efficacité.

La Ligue de Défense des Conducteurs a évidemment immédiatement dénoncé cette mesure disproportionnée, coûteuse pour les usagers et peu susceptible d'améliorer significativement la sécurité routière. Nous avons finalement obtenu gain de cause, puisque quelques mois plus tard, en décembre 2025, les ministres des Transports des États membres réunis à Bruxelles ont rejeté la proposition de la Commission européenne. Le dossier du contrôle technique reste à suivre en

2026, avec de nouvelles dispositions pour mieux vérifier les émissions de polluants et les trucages de compteurs kilométriques.
Sur le papier, rien que des mesures louables, mais il faut rester vigilant et s'assurer que tout cela ne pèsera pas trop lourd dans le portefeuille des conducteurs…

c- Taxes sur l'E85 : encore une mauvaise idée

En octobre 2025, en plein Projet de loi de finances (PLF), la Ligue de Défense des Conducteurs a fait la preuve de l'absurdité d'une des propositions de l'État. Venant tout juste de lancer la conversion de 40 200 véhicules de police et de gendarmerie à l'E85 — un carburant dont les émissions de CO_2 sont inférieures de 65 à 70 % à celles du SP95 —, ce dernier envisageait en effet, simultanément, d'augmenter sa taxation de 50 centimes par litre, portant son prix de 0,75 € à 1,25 €. Une vraie balle dans le pied à l'heure des vaches maigres : avec un kilométrage annuel moyen de 25 000 km, chaque véhicule aurait coûté 143 € de plus par an qu'avec du SP95, soit un surcoût total de 5,7 millions d'euros pour les finances publiques. Pourtant, à 0,75 €/l, l'E85 permettait une économie de 715 € par véhicule, malgré une surconsommation de 30 % environ par rapport au sans-plomb.

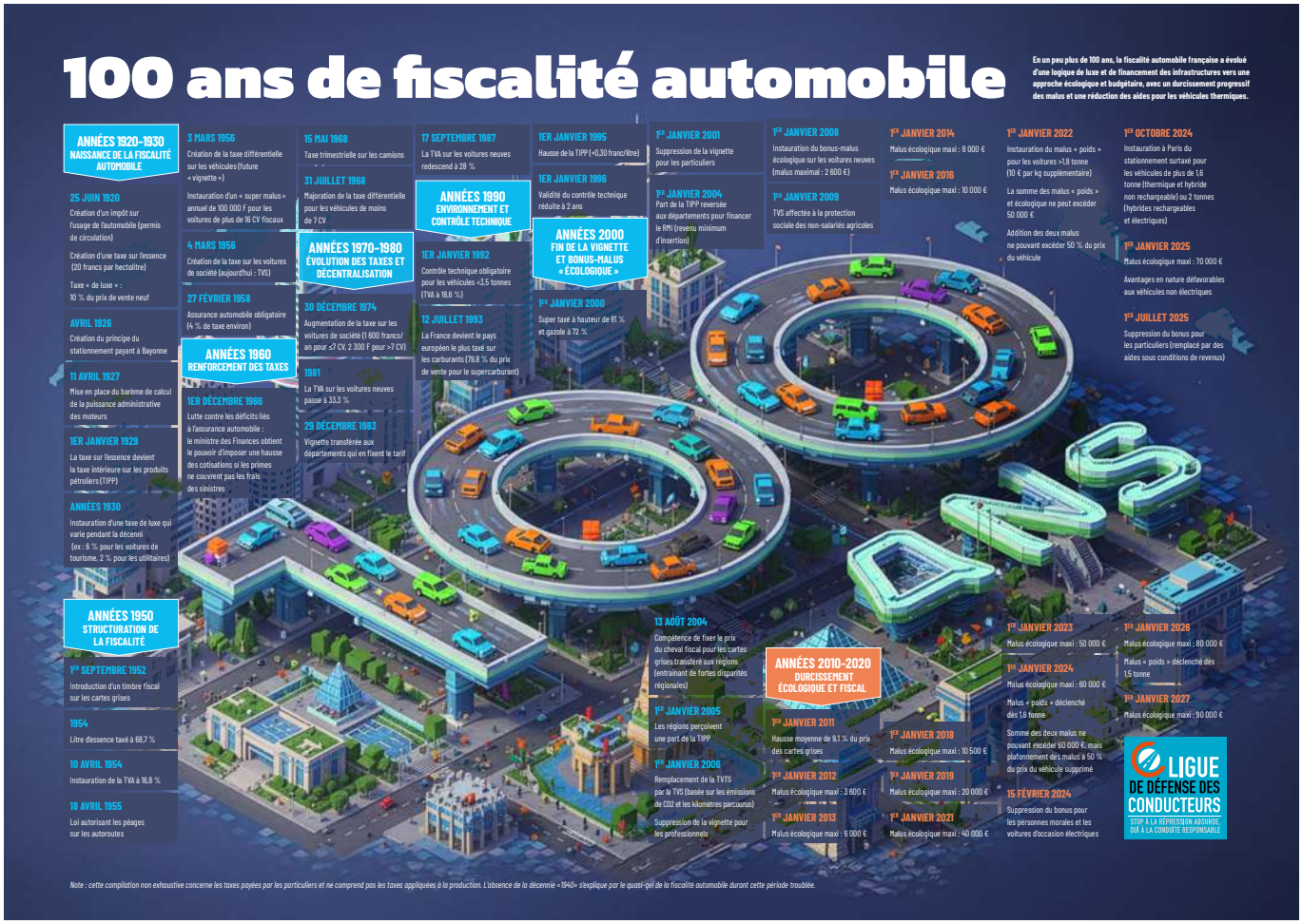
Avec un écart de 1 €/l entre l'E85 et le SP95 (lequel s'est creusé début 2026 avec le conflit en Iran, atteignant environ 1,20 € à l'heure où nous écrivons ces lignes), les automobilistes réalisaient jusqu'à présent des économies substantielles. Mais la hausse projetée aurait renversé la tendance : la facture annuelle par véhicule serait passée de 1 706 € à 2 843 €, sans compter l'amortissement du boîtier de conversion et les frais d'entretien. Cette surtaxation aurait annulé tous les bénéfices économiques et écologiques de la conversion, imposant aux administrations — et *in fine* aux contribuables — des dépenses supplémentaires injustifiées.

Heureusement, les amendements supprimant cette hausse ont été adoptés le 21 octobre 2025. Ce projet illustre pourtant une nouvelle fois l'incohérence des politiques publiques : d'un côté, on promeut les biocarburants pour réduire les émissions et les coûts, de l'autre, on envisage de les rendre moins compétitifs. La Ligue de Défense des Conducteurs salue l'abandon de cette mesure, mais reste vigilante face à de telles contradictions…

d- 100 ans de fiscalité : l'automobiliste « vache-à-lait » n'est pas un mythe

Toujours dans le cadre des discussions autour du Projet de loi de finances (PLF), notre association a voulu sensibiliser les parlementaires à la pression constante donc les conducteurs font l'objet. Pression qui s'est accélérée et renforcée lors des deux dernières décennies, mais qui date de plus d'un siècle !

Nous avons donc compilé toutes les taxes dont les Français en automobile font l'objet depuis plus d'un siècle. À partir de ces données, nous avons conçu une frise historique inédite, que nous avons fait parvenir aux députés et sénateurs… et qui démontre que le concept de « vache-à-lait » est bien ancré dans notre pays : il a débuté dès 1920 ! Cette année-là en effet, les automobilistes ont commencé à être soumis à la fiscalité, d'abord avec l'introduction de taxes sur l'essence, puis le stationnement payant, ou encore les taxes de luxe et d'usage. Mais c'est à partir des années 1950 que leur contribution est devenue systématique pour renflouer les caisses de l'État. À l'époque, chaque hausse était justifiée par des besoins spécifiques : reconstruction, réarmement, amélioration des routes, ou encore taxation des voitures neuves considérées comme des objets de luxe. L'instauration de la vignette, des péages, et des premiers « super-malus » dès 1956, ainsi que l'augmentation de la TVA à 33,3 % sur les véhicules neufs pendant un temps, ont ancré les conducteurs dans le rôle de contributeurs incontournables des finances publiques.



L'accélération de cette fiscalité est donc particulièrement marquée depuis le début des années 2000. En 2023, selon l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA), les conducteurs français ont versé 94,6 milliards d'euros à l'État, représentant 29,3 % des recettes fiscales. Pourtant, malgré cette contribution massive, nous sommes souvent pointés du doigt pour notre impact environnemental ou notre comportement, sans que ce rôle économique essentiel pour les finances publiques ne soit reconnu. La transition vers les véhicules électriques, bien que vertueuse, risque d'aggraver la situation : la Direction du Trésor anticipe une perte de 11 milliards d'euros de recettes liées aux carburants d'ici 2030, et jusqu'à 33 milliards d'ici 2050. Face à ce manque à gagner, l'État semble déterminé à compenser par d'autres taxes, comme l'augmentation du malus écologique, qui atteindra 80 000 euros en 2026 et 90 000 euros en 2027, ou le durcissement du malus au poids dès 2025.

La Ligue de Défense des Conducteurs rappelle que les automobilistes, au-delà des critiques, restent un pilier du budget national. Avec sa communauté d'un million de sympathisants, l'association souligne l'injustice d'une fiscalité qui ne cesse de s'alourdir, sans contrepartie ni reconnaissance. Notre frise historique (téléchargeable sur notre site) vise à rappeler cette réalité : les conducteurs financent massivement l'État, bien au-delà de leur simple usage de la route, depuis plus d'un siècle.

3. Alerte contre les ratés et les dérives de la technologie automobile

a- Caméras à bord : la LDC auditionnée par la CNIL pour parler libertés individuelles

Les caméras embarquées, ou dashcams, se généralisent en France, intégrées en série par certains constructeurs ou installées par les automobilistes, motards et cyclistes. Présentées comme un moyen de capturer des paysages ou de sécuriser les trajets, leur usage réel est souvent celui de la preuve en cas d'accident ou d'incivilité. Pourtant, leur statut juridique reste ambigu : la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL) souligne qu'elles « *sont susceptibles de porter atteinte au droit au respect de la vie privée* », et travaille à des recommandations pour encadrer leur utilisation. C'est dans ce cadre que la Ligue de Défense des Conducteurs a été sollicitée par cet organisme.

Lors de son audition en juillet 2025, notre association a notamment souligné que les caméras intégrées aux véhicules soulèvent des questions de transparence et de consentement. Nous avons par exemple alerté sur les risques de diffusion non contrôlée d'images, notamment sur les réseaux sociaux, où des comptes monétisent des vidéos de comportements routiers, souvent sous couvert de « journalisme ». Ces pratiques, bien que répondant à un sentiment d'abandon des autorités, exposent les usagers à des sanctions ou à des atteintes à leur vie privée. La LDC insiste sur la nécessité d'encadrer plutôt que d'interdire, pour éviter de priver les conducteurs d'un outil de défense face à l'insécurité routière. De notre point de vue, la CNIL doit imposer des garanties minimales (transparence, consentement explicite, sécurité des données) et contraindre les acteurs à respecter ces règles, tout en évitant de pénaliser les usagers qui utilisent ces outils par nécessité. Enfin, la LDC reste vigilante sur l'équilibre entre sécurité routière et protection des libertés. Mais parallèlement, l'usage des dashcams prolifère, encouragé par des assureurs comme Gan, qui y voient un outil pour « *mieux comprendre les circonstances du sinistre* », ou par des plateformes comme Uber, qui subventionnent leur achat pour ses chauffeurs.

Depuis 2024 et son étude « *Tous fliqués* », la LDC alerte sur les dangers de cette culture de la délation, où les images privées deviennent des preuves à charge, souvent sans garantie de respect des droits fondamentaux. Une question se pose : faut-il accepter que la route devienne un espace de surveillance généralisée, où chaque usager peut être filmé, jugé et dénoncé ? Après cette audition de juillet 2025, notre association veillera à ce que la CNIL ne légitime pas une telle dérive, au nom de la protection des libertés individuelles.

b- Vos données convoitées par Bruxelles

Toujours dans la suite de notre étude « *Tous fliqués* » de 2024, notre association reste très concernée par l'exploitation des données que vous générez via votre voiture connectée (de plus en plus de véhicules le sont), dès que vous démarrez et même parfois sans même que vous vous en serviez ! Souvent sans en être conscient…

Ce qu'il y a de neuf, un an plus tard ? En septembre 2025, l'Europe a adopté un règlement visant à encadrer le partage des données issues des véhicules connectés. Cependant, ce texte, bien que symbolique, reste trop général et peu contraignant. Les constructeurs automobiles continuent de verrouiller l'accès à ces données, considérées comme un « or numérique » et une manne financière prometteuse. Depuis plus de dix ans, ils luttent bec et ongles pour ne pas avoir à céder l'accès aux données issues de leurs véhicules à des tiers, que ceux-ci soient réparateurs, assureurs ou autres. Désormais, il y a tout lieu de penser que la lenteur avec laquelle évolue le « *Data act* » (loi sur les données) européen est savamment orchestrée elle aussi : des entreprises comme Siemens ou Schneider Electric ont publiquement fait connaître leur hostilité vis-à-vis de cette nouvelle disposition.

Le document publié par la Commission européenne à l'occasion de l'entrée en vigueur du « Data act » voté en 2023 se limite à des principes vagues, laissant aux constructeurs une grande liberté dans la mise en œuvre. Ceux-ci peuvent ainsi décider des formats, de la qualité des données partagées, et des modalités d'accès. Sans surprise, les premiers à s'en désoler sont les assureurs. La structure Insurance Europe (la voix européenne des assureurs) a en effet aussitôt déploré : « *En l'absence d'un contrôle solide et harmonisé dans les États membres, les droits et obligations inscrits dans la loi sur les données risquent de ne rester que de papier* ». Un constat qu'a confirmé Claire Alleaume de la filiale Mobilisights de Stellantis chargée d'exploiter les données des véhicules du groupe, lors d'un webinaire : « *Le* Data act *ne donne pas une liste de données que chaque constructeur peut livrer, nous allons avoir une différence entre ce qui peut être livré par l'un et par un autre* ».

À la LDC, ce verrou qui n'a pas encore sauté nous rassure plutôt. En effet, si l'on en croit le *Data act*, les assureurs ne devraient pas avoir accès à l'intégralité des données générées par les véhicules : ils pourront se servir des données « brutes » et des données « prétraitées ». Mais en aucun cas des données « déduites ». Plus clairement, cela signifie qu'à partir du moment où la donnée est issue d'un calcul (comme un éco-score par exemple), elle demeurera propriété du constructeur, contrairement à la donnée brute (telle la vitesse observée à tel endroit) ou de la donnée prétraitée (comme l'usure des plaquettes de frein). Voilà qui va venir contrarier les

plans des assureurs, qui entendent nous imposer un jour ou l'autre le « *pay how you drive* » (payez selon votre type de conduite), indexant le montant des primes sur le comportement des usagers… Système qui, sous couvert de favoriser les « bons » conducteurs, nous apparaît comme un parfait moyen de renchérir les cotisations des assurés qui refuseront d'être fliqués au quotidien.

Notre étude « *Tous fliqués* » révélait déjà que les données des conducteurs sont déjà massivement collectées et monétisées, souvent sans leur consentement éclairé. Pire, l'absence de mécanismes de contrôle et de sanctions dans le règlement laisse les États membres libres d'appliquer — ou non — ces règles, ouvrant la porte à des disparités et à des abus, notamment de la part d'entreprises extra-européennes échappant aux obligations de protection des données.

À la Ligue de Défense des Conducteurs, nous restons vigilants : ce flou juridique protège pour l'instant les automobilistes d'une surveillance accrue, mais il perpétue aussi l'opacité et l'asymétrie d'information. Le risque reste donc grand de voir les constructeurs et les assureurs imposer des pratiques intrusives, sous couvert d'innovation ou de sécurité.

c- Freinages fantômes : l'inquiétude monte

L'été 2025 s'est déroulé sous le signe de premières alertes effrayantes pour les conducteurs : certains propriétaires de véhicules récents témoignent de freinages subits et intempestifs, pouvant les amener à piler sur une voie rapide, voire une autoroute… L'une d'entre elles, elle-même victime du dysfonctionnement du freinage d'urgence de sa voiture, lance alors une page Facebook dédiée au problème… Et depuis, c'est la déferlante : au moment où nous écrivons ces lignes, au printemps 2026, ils sont plus de 2 400 à avoir rapporté leurs mésaventures aux membres de ce groupe ! Heureusement, la plupart d'entre elles n'ont été la source que d'une grosse frayeur, les accidents restant rares… pour le moment.

Reprenons depuis le début : en juillet 2024, le système de freinage automatique d'urgence (AEBS) devient obligatoire sur les véhicules neufs, comme de nombreuses aides à la conduite dont la fiabilité se révèle aussi régulièrement douteuse (*voir plus loin*). Impossible donc d'y échapper ! Lorsque vous achetez une voiture neuve depuis cette date, elle est forcément dotée de ce pack d'ADAS (acronyme anglais pour « *Advanced Driver Assistance System* »), toutes conçues pour « améliorer » la sécurité routière. Mais alors que les témoignages dénonçant principalement les interventions indésirables

du freinage d'urgence s'accumulent, garagistes et constructeurs automobiles se penchant sur leurs problèmes sont unanimes : ils ne détectent rien d'inquiétant…

Les conducteurs victimes de ces dysfonctionnements se heurtent par ailleurs à un mur : la quasi-impossibilité d'accéder aux données techniques de leur propre véhicule. Ces informations, verrouillées par les constructeurs, sont indispensables pour prouver un défaut, mais leur accès est réservé aux experts agréés — souvent liés aux marques. Le député de l'Ain Romain Daubié (Les Démocrates) souligne cette injustice, dans le cadre d'une question écrite au Gouvernement : sans expertise indépendante, les automobilistes ne peuvent établir la preuve d'un dysfonctionnement, sauf à engager une procédure judiciaire longue et coûteuse. Cette opacité n'est d'ailleurs pas une exception française : aux États-Unis, la marque Tesla a récemment été condamnée à une amende de 243 millions de dollars pour avoir dissimulé des données cruciales après un accident mortel causé par son système Autopilot. Les constructeurs, en maîtrisant l'intégralité des données, rendent toute contestation quasi impossible.

Le collectif a déposé une pétition à l'Assemblée nationale pour réclamer une enquête sur l'AEBS. Cependant, l'organisme chargé des tests en France, l'Utac, est une structure privée dirigée par d'anciens cadres de l'industrie automobile, dont les clients sont les constructeurs eux-mêmes. Peut-on vraiment espérer une investigation impartiale ? Enfin, les systèmes d'aide à la conduite (ADAS), bien que conçus pour améliorer la sécurité, semblent parfois finalisés « sur le dos » des usagers, leurs incidents servant de retours terrain pour des correctifs ultérieurs. La Ligue de Défense des Conducteurs refuse cette logique, où les automobilistes deviennent des cobayes malgré eux, et exige transparence et responsabilité. Mais ce n'est qu'un début, comme on peut le découvrir un peu plus loin dans ce chapitre.

d- Notre pétition « *Non à la mise sous contrôle et mise en danger par notre voiture* »

Nous l'avons vu, les nouvelles technologies et l'hyper-connectivité des véhicules les plus récents permettent non seulement de nous suivre quasi à la trace, mais en plus, elles nous mettent parfois en danger : c'est le cas notamment de certaines aides à la conduite dysfonctionnelles. Pour la LDC, il s'agit ici d'un nouveau combat à mener : nous devons exiger un encadrement plus strict de ces aides !

Rappelons que de nombreux systèmes d'assistance avancées à la conduite (ou « ADAS ») ont été rendus obligatoires dans le cadre du nouveau règlement européen visant à améliorer la sécurité routière (GSR2). Problème : conçus pour éviter certains accidents, des dispositifs d'aide au freinage d'urgence, au maintien dans la voie ou à la régulation automatique de la vitesse, entre autres, peuvent parfois réagir comme face à un danger qui, pourtant, n'existe pas. Alertés par des conducteurs inquiets, les constructeurs bottent trop souvent en touche. Pourtant, de nombreux experts et journalistes-essayeurs automobiles ont eux-mêmes relevé des mises en défaut régulières de ces équipements, rencontrées sur des véhicules neufs et n'ayant subi aucun dommage susceptible d'avoir causé un défaut de leur calibration. Aucune marque ne semble épargnée ! Même l'EuroNCAP, organisme qui réalise les crash-tests référents en Europe et qui va se doter de nouveaux protocoles pour mieux évaluer la fiabilité des ADAS, prévient : « *lorsque les systèmes ne sont pas correctement conçus ou se comportent de manière imprévisible, les conducteurs cessent de s'en servir et tous les bénéfices potentiels pour la sécurité sont perdus.* » Ça commence à faire beaucoup de sonnettes d'alarme qui sont tirées !

Notre association considère que toute la lumière doit être faite sur ce sujet qui implique directement la sécurité de tous les usagers de la route. Il ne serait en effet pas concevable que des systèmes automatisés imposés par la réglementation puissent faire l'objet de défauts allant jusqu'à créer l'effet inverse à celui qui est recherché. C'est pourquoi nous demandons :

UN CADRE LÉGAL STRICT

• Une information sincère et obligatoire des constructeurs quant aux limites techniques des systèmes ADAS installés à bord de leurs véhicules, détaillant à l'aide d'une fiche standardisée les champs d'intervention des dispositifs ;

• Une information écrite sur les moyens pour les conducteurs de désactiver les assistances qu'ils ne souhaitent pas utiliser ;

• Une sanction systématique des publicités trompeuses qui vanteraient une potentielle infaillibilité des systèmes automatisés d'aide à la conduite ;

• La clarification de la responsabilité civile et pénale. Nous considérons qu'en l'état actuel des textes, ces dispositifs pourraient laisser penser aux conducteurs qu'ils ne sont pas responsables du comportement de leur automobile alors qu'ils se trouvent au volant.

• L'abrogation de l'activation par défaut de toutes les ADAS au démarrage de l'auto. Nous considérons qu'un conducteur responsable doit savoir exactement comment peut se comporter son véhicule en cas de danger. Il doit donc pouvoir choisir volontairement les dispositifs d'assistance qu'il souhaite activer, et non se les voir imposer.
À ce titre, il est important de souligner que, déjà, à la demande de leurs clients, certains constructeurs ont ajouté à bord de leurs voitures un bouton de raccourci permettant de n'activer rapidement que les aides volontairement souhaitées par le conducteur. C'est par exemple le cas de certains nouveaux véhicules de marque Renault, Dacia, Nissan et d'autres encore.
On en arrive donc à une situation où, en plus de devoir reporter sur la facture du client des dispositifs qui enchérissent sensiblement le prix des autos (de 500 à 1 500 euros selon le type de véhicule, d'après nos estimations), il faut également ajouter le prix d'un bouton supplémentaire — et donc coûteux — pour pouvoir se passer de ces « aides » !

DES CONTRÔLES INDÉPENDANTS RÉGULIERS

• Nous demandons qu'un organisme indépendant, UTAC (l'organisme qui valide la conformité des nouveaux modèles) ou autre, puisse tester n'importe quel véhicule dans des conditions de roulage représentatives de la circulation réelle, de manière à évaluer les éventuelles conditions de mise en défaut des ADAS.

• Nous demandons également la création d'une base de données de cas clients circonstanciés. Elle permettrait de remonter les différents cas de problème rencontrés de sorte que tous les retours d'expérience utilisateurs puissent faire l'objet de croisements.

• Pour les mêmes raisons, nous demandons que les équipementiers tiennent à disposition des autorités une base de données normalisée détaillant les circonstances et les résultats des tests effectués pour tout nouveau dispositif, matériel ou logiciel, d'aide à la conduite avant sa mise sur le marché.

UNE MEILLEURE IMPLICATION DU CONDUCTEUR DANS LA RÉGULATION

• Nous demandons que toute mise à jour logicielle ou matérielle d'un véhicule fasse l'objet d'une information détaillée au conducteur, quant à ce qu'elle améliore ou corrige par rapport à la version déjà installée.

• À l'image de la plateforme rappel conso (rappel.conso.gouv.fr), nous demandons que soit créé un registre national des incidents, avec obligation pour les constructeurs et/ou équipementier d'y apporter une réponse sous 30 jours.

• Nous demandons que soit rédigé par la Sécurité routière un rapport annuel et public sur les cas d'ADAS ayant été mises en cause dans des incidents.

Pour concrétiser toutes ces exigences, nous avons lancé une pétition intitulée *« Refusons d'être mis sous contrôle et mis en danger par notre voiture »*, déjà signée par plus de 70 000 personnes. Attention, nous sommes tous concernés : tout le monde peut se retrouver derrière une voiture qui soudain, pile sans raison…

4. « Tout électrique » en 2035 : une première brèche est ouverte

Le 17 février 2025, c'est à un mini-putsch contre la politique du tout-électrique imposée par l'Europe que nous avons assisté au sein de l'hémicycle de l'Assemblée nationale. En effet, les députés ont rejeté le texte de transposition de cette mesure dans le droit français ! Un vote symbolique qui n'infléchira pas son application, mais qui donne un signal fort sur les doutes des élus (et des Français !) sur ce choix radical… Lequel, tout au long de 2025, n'a cessé d'être remis en cause et qu'à la LDC, nous avions mis en lumière l'année précédente, grâce à notre pétition *« Halte au désastre du tout électrique »*, signée à ce jour par 178 000 sympathisants et toujours d'actualité. Jusqu'à la toute fin 2025, où Bruxelles a revu sa copie concernant l'interdiction de vendre des voitures neuves thermiques en 2035 ! C'est que la pression est forte. Avec une part de 100 % électriques qui n'a été que de 20 % parmi les voitures neuves immatriculées en 2025, rien qu'en France (17,4 % dans l'Union européenne), des fermetures d'usines accompagnées des dizaines de milliers de licenciements, sans compter la montée

Pour encourager le marché des voitures électriques, pourquoi pas un plan d'épargne verte ?

Sur fond de marché des voitures neuves en berne (seulement 1,63 million de ventes écoulées en France en 2025, en recul de 5 %), les modèles 100 % électriques progressent avec 20 % de part de marché. À fin 2025, 3 % seulement de notre parc automobile (qui compte environ 40 millions de voitures particulières) fonctionne exclusivement à l'électricité.

Si le leasing social tend à booster artificiellement ces ventes, de même que les Certificats d'économie d'énergie (CEE ou C2E) qui ont remplacé le bonus écologique en juillet 2025, 80 % des acheteurs de voitures neuves continuent à faire confiance à des modèles ayant recours à l'énergie fossile, qu'ils soient thermiques ou hybrides. Leurs freins vis-à-vis des électriques, bien légitimes : coût à l'achat, autonomie, temps de recharge, capacité à recharger les batteries chez soi, incertitude quant aux fluctuations de coût de cette énergie, progrès attendus vis-à-vis de la technologie électrique, menaces sur l'industrie française…

Si, à la LDC, une bascule trop rapide au 100 % électrique nous semble irréalisable compte tenu de ce contexte, à l'automne 2025, nous avons « poussé » un amendement au Projet de loi de finances proposant d'instituer un plan d'épargne verte. « *La mise en place d'un tel dispositif permettra aux ménages de s'engager à acheter un véhicule électrique lors de leur prochain achat de véhicule,* décrit l'amendement n° I-413 déposé par quatre députés (Sylvie Bonnet, Pierre Cordier, Josiane Cornelop et Jean-Pierre Taite). *Concrètement, les participants ouvriront un compte d'épargne dédié, défiscalisé et bénéficiant d'un taux de rendement bonifié de 3 points de pourcentage par an. En échange, ils s'engageront à utiliser les fonds pour acheter un véhicule électrique dans un délai de cinq ans maximum. Si l'épargne n'est pas mobilisée à cette fin dans les délais prévus, les avantages fiscaux et la bonification des intérêts seraient perdus.* »

Cette initiative constructive et en phase avec la réalité du marché a malencontreusement été enterrée avec l'article 49.3… Nous n'hésiterons pas à remonter au créneau !

en puissance des marques chinoises, une première porte se devait d'être ouverte.

Qu'est-ce qui s'est passé le 16 décembre, jour de la présentation du « paquet automobile » européen ? Enfin identifié comme irréaliste, l'objectif de - 100 % de CO_2 au pot d'échappement des voitures particulières neuves a été ramené à 90 %. Sans revenir complètement en arrière, cette décision offre une petite marge de manœuvres aux constructeurs… et nous laisse espérer que Bruxelles pourrait aller plus loin. Ne relâchons donc pas la pression : si le 100 % électrique s'avère une bonne solution pour certains conducteurs, c'est encore loin d'être le cas pour la majorité. Notre pétition se révèle donc, plus que jamais, d'actualité.
Signez-la !

5. Notre consultation sur la répression routière : un plébiscite contre les radars et pour une autre politique de sécurité routière

C'est à une vaste campagne visant à dénoncer la politique de répression routière automatisée, avec des radars toujours plus nombreux et toujours plus performants, que nous avons convié nos sympathisants durant l'été 2025. Le sujet vous anime manifestement depuis longtemps, puisque nous avons reçu près de 33 000 réponses !

Vous pouvez en découvrir ci-contre les résultats, qui ne laissent guère la place à l'ambigüité concernant vos attentes.

Pour notre association, le sujet des radars reste central dans nos mobilisations et d'ailleurs, les médias continuent à nous solliciter, notamment lorsqu'il s'agit de dénoncer le principe des voitures-radars privatisées, ces véhicules bardés de radars conduits par des chauffeurs salariés de sociétés privées à la chasse au moindre kilomètre-heure en trop… Début septembre, la Ligue de Défense des Conducteurs a ainsi été sollicitée par l'équipe de magazine d'investigation de M6, Enquête exclusive : rappelez-vous, en octobre 2023 nous avions publié une étude explosive, intitulée « *Voitures-radars privatisées : le scandaleux détournement de la sécurité routière* », qui avait fait grand bruit… et qui demeure toujours un ouvrage de référence en la matière !

Avec les 5 000 nouveaux dispositifs que les collectivités locales pourront désormais installer, la lutte contre la prolifération des radars n'a pas fini d'animer la LDC

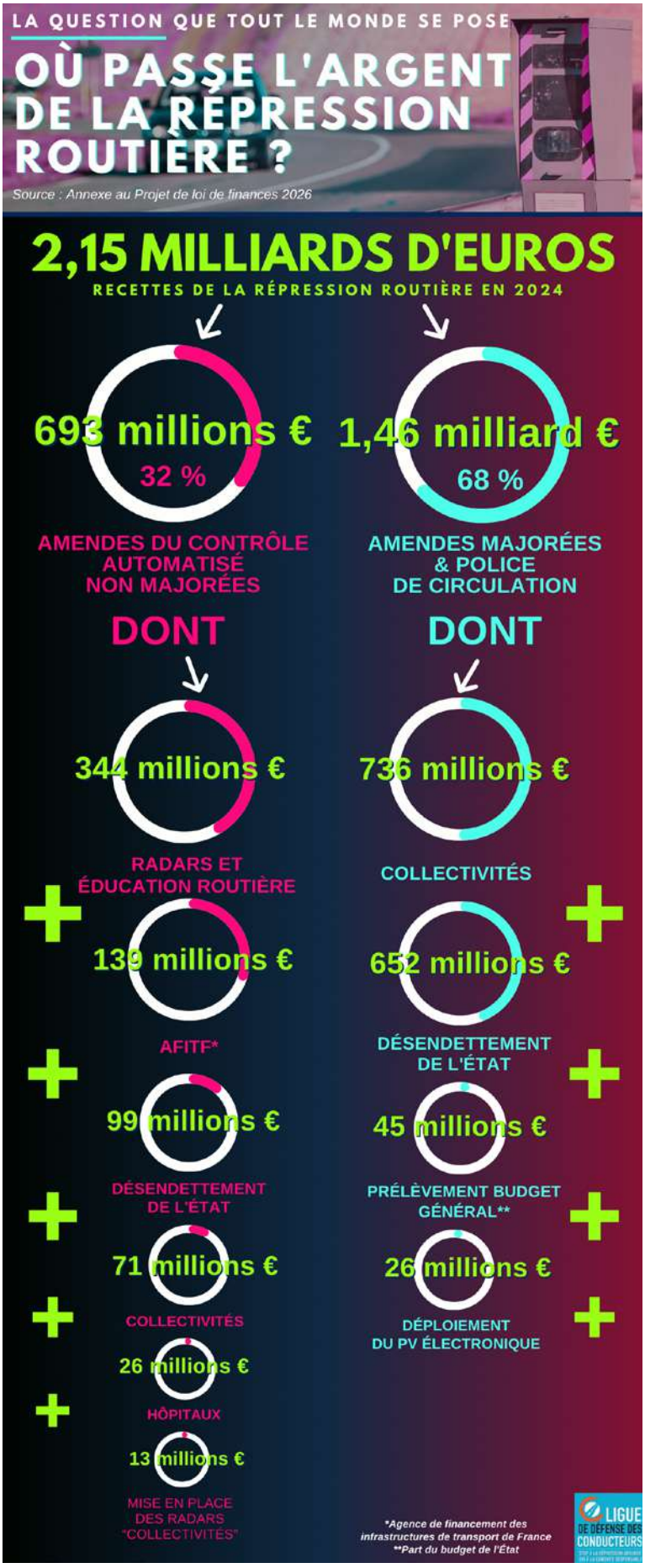
N'oublions pas non plus l'inquiétante perspective des 5 000 nouveaux radars que les collectivités locales sont désormais autorisées à installer de leur propre chef, grâce à la loi de décentralisation dite « 3DS », adoptée en 2023. Lesquels vont venir s'ajouter, dans les prochaines années, aux 4 700 radars « officiels » sévissant déjà sur nos routes.

Autant dire que la lutte contre la prolifération des radars n'a pas fini de nous animer à la LDC, surtout lorsqu'on constate que les chiffres annuels de la mortalité, eux, restent désespérément figés autour de 3 500 victimes de la route. Notre combat

est d'autant plus compliqué à mener que les recettes issues des PV routiers restent particulièrement alléchantes, comme le montre notre illustration (ci-contre), réalisée grâce aux chiffres publiés dans le cadre du projet de loi de finances 2026 (basés sur les « rentrées » enregistrées en 2024). Illustration qui fait malheureusement le même constat navrant chaque année : initialement, l'argent perçu via la répression routière était prévu pour être consacré à 100 % à la sécurité routière et à la route, dans le cadre d'un compte d'affectation spéciale (CAS) « *contrôle de la circulation et du stationnement routier* », créé en 2006. Dans les faits, ce n'est absolument pas le cas. Tout d'abord, 15 % de cette somme sont d'emblée ponctionnés avant même d'avoir mis un orteil dans ce « CAS ». Lequel ne se voit donc créditer, pour 2026, que de 1,829 milliard d'euros au lieu du 1,877 milliard réellement perçu en 2024.

En réalité, si les 85 % restants allaient à la sécurité routière, ce ne serait pas si mal… Mais la Cour des comptes dénonce elle aussi chaque année la même dérive : les ponctions en dehors du périmètre sécurité routière et route à ce budget sont légion ! Nous en avons fait le décompte dans un article publié en novembre 2025 et le calcul est édifiant. Entre prélèvements pour aider à combler le désendettement de l'État et centaines de millions d'euros distribués aux collectivités locales, dont il est bien difficile de tracer les dépenses (rien ne permet de dire qu'elles sont allouées au bitume des routes ou aux initiatives locales de sécurité routière, mais on sait en revanche qu'elles sont entre autres amenées à financer l'entretien de rails de chemin de fer ou l'instauration de Zones à trafic limité ou ZTL), finalement, seule une petite part de ces recettes est effectivement dédiée à la sécurité routière.

C'est ainsi que l'État continue de renflouer ses caisses sur le dos des automobilistes, en augmentant le nombre de moyens de perception, en améliorant la technologie des dispositifs de contrôle automatisé, tout en diminuant les budgets d'entretien du réseau ou de véritables actions de sécurité routière : tout cela se révèle particulièrement cynique.



50 KM/H SUR LE PÉRIPHÉRIQUE PARISIEN

ÉCHEC SUR TOUTE LA LIGNE

Recours contre le 50 km/h sur le périphérique parisien : où en est-on ?

En octobre 2024, trois recours ont été déposés contre l'abaissement de la vitesse sur le périphérique de Paris (50 km/h au lieu de 70 km/h) : celui de la Ligue de Défense des Conducteurs, celui de la Fédération française des Motards en colère, ainsi que le recours collectif de la plateforme créée par les avocats Riposte juridique. L'instruction est close depuis le 3 juin 2025, juridiquement le dossier suit donc son cours. En attendant, en juillet 2025, nous avons publié un article sans concession, contenant les « vrais chiffres » du 50…

Accidentalité : zéro effet

L'exécutif parisien, après huit mois d'abaissement de la vitesse, s'est déclarée satisfaite des 14 % de baisse de l'accidentalité sur le périphérique. Or, depuis 2007, le nombre d'accidents sur le boulevard périphérique diminue en moyenne de 16 %. Rien de nouveau donc. De toute façon, cette donnée sur l'accidentalité est vraiment à manier avec des pincettes, tant les chiffres peuvent profondément varier en fonction des événements. Selon le *Bulletin du périphérique* en ligne, entre les 19 et 23 mai 2025, les accidents sur le périphérique étaient en hausse de 14 % par rapport à la même période il y a un an, après une hausse de 69 % la semaine précédente ! Et ce, en dépit de la baisse de la vitesse.

Pollution : zéro diminution

Si l'on s'en tient à la lecture *stricto sensu* des chiffres de pollution au dioxyde d'azote (NO_2) et aux particules fines PM10 des huit mois qui ont précédé notre article, la sentence est la suivante : la pollution a augmenté ! La pollution aux NO_2 est bel et bien orientée à la baisse en octobre 2024 et en janvier 2025, mais à l'inverse pour tous les autres mois. Les raisons sont avant tout liées aux conditions météorologiques. La baisse des mois d'octobre et de janvier s'expliquent par exemple par des précipitations importantes. Le même schéma se répète avec les émissions de particules, le vent jouant cette fois un rôle déterminant dans les variations des taux observés.

Baisse du bruit : imperceptible

Les nuisances sonores du périphérique semblent orientées à la baisse, selon les mesures disponibles. La diminution moyenne atteint 1,9 décibel le jour et 2,3 dB la nuit. Ces réductions restent toutefois modestes : elles sont inférieures au seuil de variation généralement considéré comme nettement perceptible par la plupart des oreilles humaines dans des conditions générales d'écoute, souvent situées autour de 3 décibels.

6– Pétition pour la liberté de circuler : elle tourne toujours !

En avril 2025, nous avons publié les résultats d'un sondage Toluna Harris Interactive diligenté par le ministère des Transports, qui replace l'automobile au centre des préoccupations du quotidien des Français, comme le montre l'infographie ci-dessous(. Le décalage entre le discours anti-voiture qu'on entend rabâcher à longueur de temps dans la bouche d'élus politiquement corrects mais déconnectés des contraintes de mobilité du quotidien de millions de Français est ainsi démontré !

C'est pourquoi nous avons lancé notre Manifeste pour la liberté de conduire, signé par plus de 73 000 personnes, et que nous continuons à faire tourner auprès des sympathisants convaincus que les attaques contre nos besoins de conducteurs du quotidien sont injustes et intolérables.

Quel est notre constat sur les reculs de notre liberté de conduire déjà enregistrés ou à venir :

- Un permis de conduire transformé en autorisation temporaire, renouvelable tous les 15 ans, voire à échéances plus resserrées à mesure que l'âge avance… Le tout assujetti à des formalités médicales, que l'Europe veut imposer ;
- Des Zones à faibles émissions et des Zones à trafic limité qui ne permettent plus de circuler où on veut quand on veut ;
- La voiture électrique imposée à partir de 2035 dans les concessions automobiles…
- Des pressions pour continuer à abaisser les limitations de vitesse (après le 80 km/h sur route, 30 km/h en ville ou 110 km/h sur autoroute) ;
- Des taxes croissantes (malus jusqu'à 80 000 euros depuis le 1er janvier 2026, 90 000 € à partir de 2027), malus et prix du stationnement ajustés selon le poids du véhicule, racket des PV qui explose à plus de 2 milliards d'euros ;
- Entraves à la circulation qui se multiplient (ralentisseurs, chicanes, chaucidous…).

Et pourtant, 92 % des conducteurs ont absolument besoin de leur voiture, 8 Français sur 10 l'utilisent au quotidien, dans 62 % des communes, où les commerces de proximité disparaissent inexorablement, les habitants ne peuvent pas faire leurs courses sans voiture… Autant de raisons de se battre pour continuer à nous assurer de pouvoir utiliser nos véhicules sans que de nouvelles contraintes nous assomment encore davantage. Ce combat de longue haleine, nous allons encore le mener longtemps, sans relâche, car il en va, pour nombre d'entre nous, de notre survie sociale.

Ralentisseurs illégaux et infrastructures routières en danger : la LDC s'implique toujours plus

Le déploiement d'infrastructures pas toujours en phase avec l'amélioration de la sécurité routière (ceci est un euphémisme) et la dégradation de l'état des routes en France, ce sont deux chevaux de bataille de la Ligue de Défense des Conducteurs depuis de nombreuses années. Car ces sujets sont déterminants, 30 % des accidents mortels faisant mention de l'infrastructure, justement, en tant qu'un des facteurs responsables de leur survenance. Que ce soit notre mobilisation sans faille contre les ralentisseurs illégaux, qui s'est encore poursuivie en 2025 – et même en 2026 –, ou la refonte de notre appli de signalement de zones dangereuses Activ'Route (finalisée au printemps 2026), notre association ne lâche rien !

1. Ignorer la réglementation sur les ralentisseurs n'est plus une excuse

a- Le mauvais exemple du ralentisseur « Citroën » d'Issoire

En 2025, Citroën a financé l'installation d'un ralentisseur de type « coussin lyonnais » à Issoire (Puy-de-Dôme), arborant fièrement son logo et un QR code, sur une voie empruntée par une ligne de bus. Alors qu'on sait que le décret n°94-447 de 1994 interdit explicitement ce type d'aménagement sur les voies desservant les transports en commun.... La mairie a été bien prompte à valider ce projet, sans prendre la peine de vérifier sa conformité : normal, le coût de 10 000 euros était entièrement pris en charge par le constructeur. Ironie de l'histoire : un siècle après avoir financé des panneaux de signalisation pour améliorer la sécurité routière, Citroën s'illustre aujourd'hui en soutenant des infrastructures illégales, mais aussi potentiellement dangereuses, notamment pour les deux-roues. Un exemple édifiant de négligence collective, où l'image commerciale prime sur le respect des règles et la sécurité des usagers. Autre détail navrant : Citroën n'a découvert qu'après-coup que ce type de publicité sur des équipements de sécurité routière était interdit, sauf à être une association ou un organisme à but non lucratif. Le constructeur a donc finalement jeté l'éponge...

b- Le Conseil d'État enfonce le clou : construire un ralentisseur illégal peut avoir de graves conséquences

Un an après l'arrêt de la Cour administrative d'appel de Marseille (30 avril 2024) qui fait désormais jurisprudence et interdit noir sur blanc aux gestionnaires de voirie d'implanter des ralentisseurs ne respectant pas le décret 94-447 du 27 mai 1994, le rejet par le Conseil d'État d'un recours de notre partenaire sur ce sujet, l'association Pour une Mobilité sereine et durable (PUMSD), a paradoxalement enfoncé le clou en mars 2025.

La démarche de PUMSD portait sur la pollution atmosphérique, les risques d'accidents et l'absence de mise en œuvre effective de la destruction des ralentisseurs non conformes dans le département du Var. Or, si cette action a été tuée

dans l'œuf par la plus haute juridiction administrative du pays, celle-ci n'a pas remis en cause, en revanche, le caractère « non conforme » des ralentisseurs concernés. Ce qu'il faut en conclure : ce silence assourdissant confirme que les collectivités ne peuvent plus justifier l'implantation de ce genre de dispositif en se contentant de modifier leur appellation (plateaux ralentisseurs, plateaux traversants, plateaux surélevés, dos d'ânes, coussins berlinois, coussins lyonnais, etc.). Autre conséquence, les élus qui s'affranchiront de ces consignes dans lesquelles ne demeure plus la moindre ambiguïté s'exposent à une mise en cause de leur responsabilité civile et pénale en cas de sinistre ou d'accident, au titre de la mise en danger délibérée d'autrui par personne dépositaire de l'autorité publique, avec circonstances aggravantes. Les entreprises de travaux publics, quant à elles, risquent aussi d'être poursuivies pour avoir exécuté des travaux manifestement illégaux. Avec un coût estimé entre 5 et 7 milliards d'euros pour remettre en conformité ces infrastructures (laquelle est malheureusement loin d'être acquise), cette jurisprudence sonne comme un avertissement solennel : l'impunité n'est plus de mise.

c- Ne laissons pas passer la scandaleuse perspective de légalisation envisagée par l'État

En juillet 2025, le Gouvernement a révélé son intention de régulariser *a posteriori* les ralentisseurs illégaux, plutôt que de les supprimer ou de les mettre aux normes. Une manœuvre inacceptable, dénoncée par la Ligue de Défense des Conducteurs et notre partenaire Pour une Mobilité sereine et durable (PUMSD), qui reviendrait à amnistier des années de dérives au mépris de la sécurité routière. Entre 2015 et 2025, nous avons répertorié une quinzaine d'accidents graves corporels (handicaps permanents, fractures multiples), voire mortels, dont la cause a été officiellement identifiée comme étant le franchissement de ralentisseurs. Sans compter leur impact environnemental : +25 % de pollution atmosphérique, +27 % d'émissions de CO_2, et jusqu'à +1 000 % de particules fines. Pire, cette régularisation affaiblirait la jurisprudence du Conseil d'État de mars 2025 (*voir ci-dessus*) et saperait l'État de droit, en vidant de sa substance le décret de 1994. Face à ce projet d'arrêté ministériel, nos associations exigent son abandon immédiat et l'application stricte des règles existantes : il en va de la sécurité des usagers. Cette exigence, nous l'avons d'ailleurs exprimée en février 2026 dans le cadre de la réactualisation de notre étude sur les ralentisseurs illégaux, que vous pouvez consulter ici.

d- Plus de 140 000 signatures à notre pétition contre les ralentisseurs illégaux : continuons la mobilisation !

Depuis 2021, notre pétition *« En finir avec les ralentisseurs illégaux »* a rassemblé plus de 140 000 signatures, portées par des témoignages poignants : riverains exaspérés par le bruit et les vibrations fissurant leurs habitations, motards et cyclistes victimes d'accidents aux conséquences dramatiques (fractures, handicaps permanents, voire décès). Grâce à cette mobilisation, des avancées majeures ont été obtenues : reconnaissance de l'illégalité des « coussins berlinois », condamnations de mairies à démanteler des dispositifs non conformes, et surtout, l'arrêt historique de la Cour administrative d'appel de Marseille (avril 2024) mentionné plus haut, imposant le respect strict du décret de 1994. Pourtant, un vide juridique persiste : la norme limitant la hauteur des ralentisseurs à 10 cm n'est pas encore obligatoire. Votre signature reste donc cruciale pour exiger un arrêté ministériel rendant cette règle contraignante et mettre fin, une fois pour toutes, à ces aménagements dangereux qui cassent les dos, les voitures… et les vies.

2. Dégradation des routes en France : la LDC monte la garde et agit

a- Rappel : pourquoi notre association est-elle si active en la matière ?

Nous l'avons écrit en introduction de ce chapitre : dans au moins un accident mortel sur trois, la route s'avère l'un des facteurs incriminés, responsable de sa survenance (30 % précisément, si l'on en croit l'étude FLAM publiée par l'Observatoire national de la Sécurité routière) : tracé dangereux, virage peu lisible, obstacle latéral non protégé, chaussée dégradée, signalisation déficiente… Notre analyse se révèle d'une logique implacable : de meilleures routes, c'est forcément moins d'accidents.

En 2020, nous avions publié une première étude dénonçant l'abandon des routes françaises, dont la qualité était autrefois célébrée à l'échelle internationale. Au classement établi par le *World Economic Forum*, notre réseau se classait premier au monde en 2012… pour retomber en 18e place quelques années plus tard. Lors du colloque sur la sécurité routière que nous avons organisé en mars 2024, Jean-Max Gillet, délégué général du syndicat Maintenance des routes de France et partenaire de longue date de la LDC, déclarait d'ailleurs : « *En France, les infrastructures sont dans l'angle mort de la politique de sécurité routière* » (retrouvez les *Actes* de cet événement sur notre site). Un mois plus tard, c'était l'Office national des routes (ONR) qui établissait son propre constat accablant : près de 20 % de notre réseau routier est considéré comme étant « *en très mauvais état* ». Les problèmes sont multiples : désengagement de l'État dans l'entretien des routes, déficit de compétences techniques locales, financement public… quand les voix officielles évoquent plutôt le dérèglement climatique, qui a bon dos en l'occurrence !

Au fil des ans, l'équipe de la LDC a peaufiné son expertise en la matière, notamment en s'appuyant sur notre partenariat avec Maintenance des Routes de France (*lire ci-dessous*). Notre association épluche les rapports officiels, demande des comptes, pousse des questions au gouvernement ou des propositions de loi… sans oublier notre « super-appli » Activ'Route (*voir ci-contre*). Parce que mieux entretenir les routes, oui, c'est une vraie solution concrète pour faire reculer le nombre d'accidents.

b- L'exemple des routes d'Île-de-France : carton rouge !

La Cour des comptes confirme, dans un rapport sans concession publié en 2025 que nous avons scrupuleusement analysé, ce que la Ligue de Défense des Conducteurs soupçonne depuis des années : l'Île-de-France détient le réseau routier le plus dégradé de France, avec seulement 29 % des chaussées en bon état (contre 51 % en moyenne nationale). Pire, 36 % nécessitent des réparations structurelles, et les marquages au sol, souvent invisibles la nuit, mettent en danger les usagers. Les ouvrages d'art, bien que dans la moyenne nationale, subissent aussi un manque criant de contrôles réguliers.

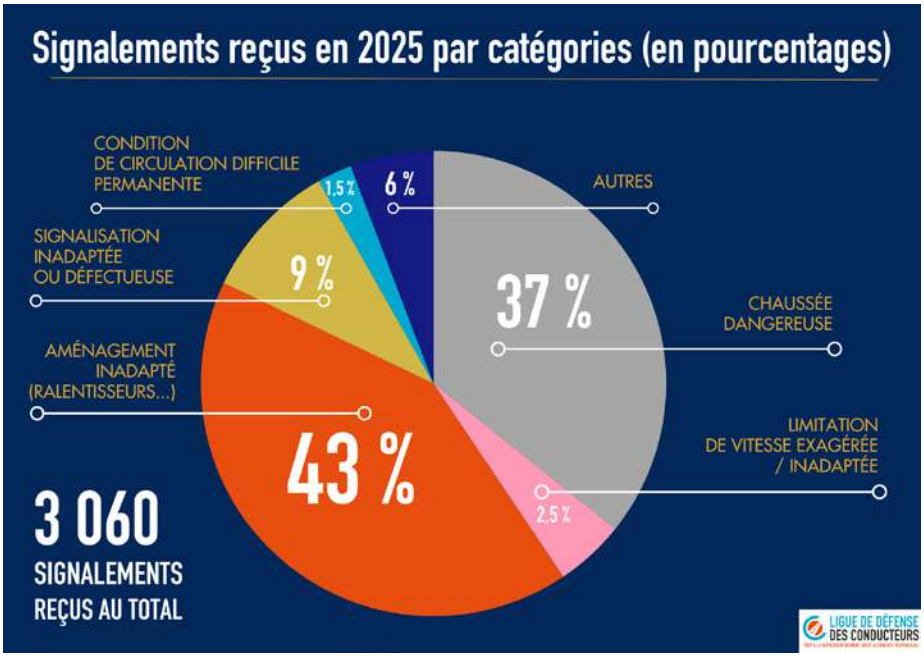
Cette situation résulte d'un désengagement progressif de l'État : suppression des Directions départementales de l'équipement en 2010, transfert des compétences aux départements sans moyens suffisants, et création du Cerema en 2013, qui a accéléré la perte d'expertise. Aujourd'hui, la

Pourquoi un partenariat avec Maintenance des Routes de France ?

MAINTENANCE DES ROUTES DE FRANCE

Pour ce syndicat professionnel, le problème des routes ne se résume pas au manque d'argent. Les solutions que ses membres – tous spécialistes de l'audit des infrastructures – mettent en avant sont frappées au coin du bon sens : prévenir la dégradation des routes avant qu'elle ne s'installe, contrôler les travaux, améliorer les compétences des professionnels… Depuis plusieurs années maintenant, cette structure nous conseille pour notre montée en compétence sur le thème de l'entretien routier, pendant que nous lui faisons part des impressions de « terrain » via notre appli de signalement de zones dangereuses Activ'Route. Ensemble, nous cherchons à apporter des solutions concrètes notamment en rationalisant les coûts d'entretien et de réparation, tout en adoptant une stratégie d'investissement adaptée à une conjoncture économique critique.

Direction interdépartementale des routes d'Île-de-France (DIRIF) manque même d'outils fiables pour évaluer l'état des routes, et les données sur le trafic des poids lourds — principaux responsables de la dégradation — sont obsolètes.



Face à cette impasse, la Ligue de Défense des Conducteurs agit : notre appli Activ'Route, utilisée par plus de 25 000 personnes (*lire ci-dessous*), permet à chacun de signaler les dangers (nids-de-poule, marquages effacés, ralentisseurs illégaux…). Cet outil citoyen pour pallier l'inaction des pouvoirs publics, que nous avons intégralement développé en interne, s'accompagne de nombreuses initiatives pour sensibiliser les élus, les médias et le grand public sur le sujet. Et pas seulement à l'échelle de l'Île-de-France…

c- Activ'Route : notre appli de signalement de zones dangereuses fait peau neuve

Un cahier des charges de 50 pages, un prestataire de haut vol et des centaines d'heures de travail pour notre équipe : en 2025, nous n'avons pas ménagé nos efforts pour concevoir une version actualisée et modernisée de notre plateforme de signalement de zones dangereuses, dont le « gros morceau » est l'appli, téléchargeable gratuitement sur iOS et Android. À noter évidemment que si nous avons pu mettre ces nouvelles ressources au service des usagers, c'est avant tout grâce à la générosité de nos donateurs, que nous remercions ici sincèrement pour la possibilité qu'ils nous offrent à tous d'œuvrer pour la sécurité routière.

Cette mise à jour était devenue indispensable, dans la mesure où nous avons dépassé les 25 000 « Activ'Routeurs » en 2025. Rappelons qu'en août 2024, deux reportages successifs de TF1 sur ce service gratuit mis à la disposition des usagers par la Ligue de Défense des Conducteurs ont boosté sa notoriété : en quelques jours seulement, nous avons enregistré 5 000 alertes ! Ce succès, qui a magistralement illustré le problème de la dégradation des infrastructures routières, a eu une autre conséquence : il nous fallait absolument redimensionner nos efforts pour offrir un service encore plus pertinent.

C'est ce que nous avons fait pendant de longs mois en 2025 : nous avons repensé l'appli, pour encore plus de fluidité et d'ergonomie, pour signaler encore plus de zones dangereuses et renforcer notre dialogue avec les gestionnaires de voirie, mettre un chat à la disposition des usagers, qui peuvent désormais échanger directement avec l'équipe… laquelle a été renforcée puisque désormais, parmi l'équipe de la Ligue de Défense des Conducteurs, figure un salarié 100 % dédié à Activ'Route depuis début 2026.

Tout ceci explique notamment pourquoi, durant 2025, nous avons enregistré moins de signalements que l'année précédente. Nous avons tout de même traité 3 000 dossiers. Parallèlement, l'an dernier, 1 700 nouveaux « acteurs de la sécurité routière » nous ont rejoints. Lesquels sont, par ailleurs, particulièrement motivés : en moyenne, chacun d'eux a réalisé 1,8 signalement (contre 0,8 pour ceux qui se sont inscrits un an plus tôt). Les Activ'Routeurs ne sont donc pas simplement plus nombreux, ils sont aussi plus impliqués.

Comme le montre notre infographie, les ralentisseurs illégaux (1 095 signalements) et les nids-de-poule (546 signalements) ont, une fois de plus, fait l'objet du plus grand nombre de signalements en 2025 dans leur catégorie respective « aménagement inadapté » et « chaussée dangereuse ».

Envie de nous rejoindre, de signaler vous aussi des zones dangereuses ? Rejoignez la communauté d'Activ'Route !

ACTIV'ROUTE
CONDUCTEURS & ACTEURS DE LA SÉCURITÉ

II- Nos enga

1

Renouvellement du permis de conduire et visite médicale

Maintenant que l'Europe a entériné le principe d'une alternative à la visite médicale obligatoire au moment de renouveler son permis de conduire, assurons-nous que la France renonce elle aussi définitivement à ce projet fou visant prioritairement les seniors.

2

Nouvelle appli Activ'Route

C'était un gros chantier en 2025, qui se concrétise en 2026 : notre appli de signalement de zones dangereuses Activ'Route fait peau neuve ! Votre meilleur allié pour alerter les gestionnaires de voirie lorsque vous croisez un nid-de-poule, un ralentisseur mal implanté… Téléchargez-la, c'est gratuit bien sûr !

3

Aides à la conduite : mieux pour nous, vraiment ?

L'avertissement de franchissement de ligne, l'aide au freinage d'urgence… c'est bien quand ça marche ! Sinon, ça fait peur et même, ça crée des accidents. Un nouveau sujet pour la LDC, mais toujours la même préoccupation : s'assurer que la technologie soit à notre service, pas qu'elle dégrade notre sécurité au volant.

4

Les zones à faibl émissions résister

Malgré les votes succe au Parlement qui ont e suppression en 2025, à forte exclusion n'ont dit leur dernier mot ! E notre association conti ciel et terre pour s'assu disparaissent définitive

agements pour 2026

es
nt

ssifs
xigé leur
ces Zones
pas encore
n 2026,
nue à remuer
rer qu'elles
ment.

Préparation de la présidentielle de 2027

Comme en 2022, la LDC va se mobiliser pour que les candidats à l'élection présidentielle de 2027 s'intéressent vraiment au quotidien des conducteurs. On ne vous en dit pas plus mais on se mobilise dès 2026 !

BIEN SÛR, CETTE LISTE N'EST PAS EXHAUSTIVE...

5

Toujours plus de radars : c'est non !

Dans les prochaines années, ce sont 5 000 radars que les collectivités locales vont ajouter aux milliers de dispositifs déjà existants. Sans oublier les voitures-radars privatisées qui sillonnent toujours plus de routes, incognito, pour flasher le moindre kilomètre-heure en trop... Encore beaucoup de travail pour la LDC : ensemble, luttons contre cet implacable déploiement, pourtant quasi inefficace pour la sécurité routière !

6

7

Quatrième édition des Trophées TROP C'EST TROP !

En décembre, élisez avec nous les pires mesures et les pires déclarations anti-voiture. Chaque année, les médias relaient votre ras-le-bol. Alors exprimez-vous avec nous : l'an passé, vous avez été 12 000 à voter...

III - Nos moyens d'action

L'association que nous représentons a pour vocation première de fédérer la plus large communauté possible de conducteurs responsables, afin de porter haut leur parole et de défendre leurs intérêts. Notre combat vise à mettre un terme aux dérives de la répression routière (tout particulièrement la répression automatisée et aveugle) et à promouvoir, à la place, une politique de sécurité routière à la fois équitable et performante. Nous nous engageons aussi avec détermination pour que chaque automobiliste et chaque motard, pour qui la voiture ou la moto reste un outil indispensable au quotidien, puisse conserver sa liberté de circulation sans subir de stigmatisation injuste.

Notre indépendance et notre liberté d'expression sont rendues possibles grâce à la générosité de nos donateurs. Leurs contributions, et elles seules, nous permettent de mener des actions concrètes en faveur des conducteurs. En effet, notre association ne repose sur aucun soutien extérieur, qu'il émane d'une institution publique ou d'un acteur privé. Les dons que nous recevons représentent ainsi notre seule et unique source de financement.

C'est au nom de l'ensemble de nos sympathisants, qu'ils soient donateurs ou non, que notre équipe déploie une multitude d'actions : campagnes d'information à destination du grand public, mobilisation auprès des élus et des responsables politiques, réalisation d'études, de notes de synthèse et d'articles. Nos salariés assurent également l'animation de notre site internet et de nos réseaux sociaux, le maintien des relations avec les parlementaires, les élus locaux, les préfectures et les médias. Ils gèrent aussi, au jour le jour, la plateforme communautaire Activ'Route, dédiée au signalement des zones dangereuses et à l'amélioration du réseau routier. Enfin, l'équipe de la Ligue de Défense des Conducteurs reste à l'écoute de ses sympathisants, prête à répondre à toutes leurs interrogations concernant les missions et les activités de l'association (téléphone, mail, courrier…).

Le chapitre suivant présente en détail la répartition des dons par poste de dépense, ainsi que les ressources humaines mobilisées pour accomplir la mission de l'association, sans oublier la stratégie de communication qui en découle. Cette transparence totale, nous la devons à nos sympathisants et à nos donateurs. Ce rapport annuel est d'ailleurs l'occasion pour nous de leur adresser nos plus vifs remerciements pour leur engagement sans faille, leur combativité et leur soutien financier.

Un budget issu de nos donateurs et dédié au combat

Pour orienter et donner l'impulsion de la stratégie de l'association, le conseil d'administration s'est réuni trois fois en 2025 (28 mars, 12 juin et 7 novembre).

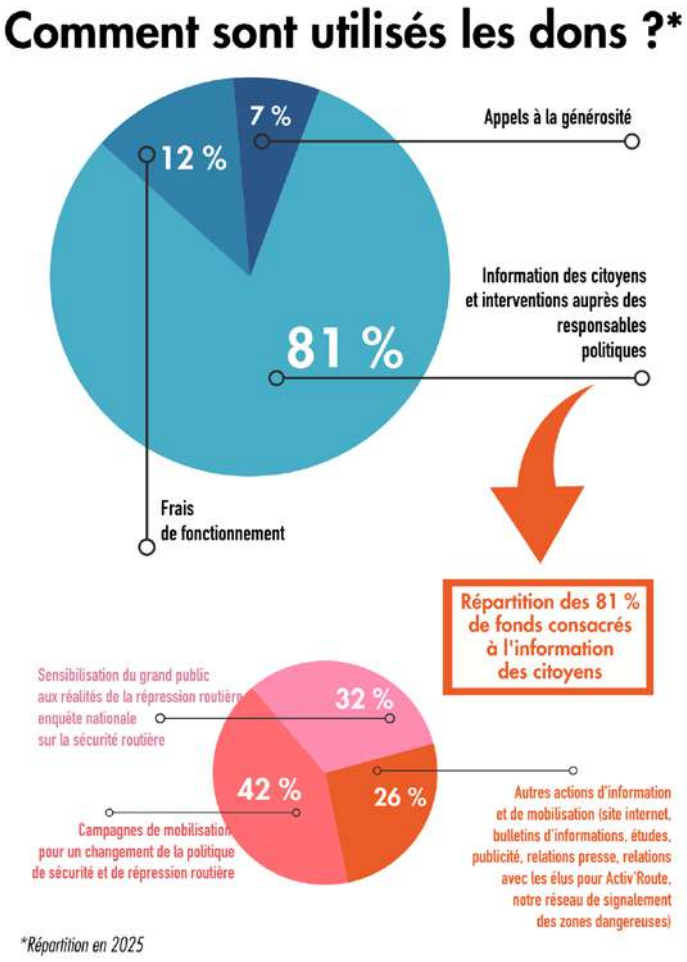
L'assemblée générale s'est tenue le 12 juin 2025 et a validé les comptes 2024, lesquels ont été publiés au Journal officiel, le 20 juin 2024.

Le bilan 2025 de l'exercice présente un total de 994 048 €.

Le compte de résultat 2025 affiche un total de produits de 1 619 912 € et un total de charges de 1 476 801 €, dégageant un résultat positif de 143 111 €.

Ce compte de résultat, en hausse de 17 % par rapport à 2024, reflète l'activité particulièrement intense de notre association et la confiance chaque année renouvelée de nos donateurs pour porter leur voix. Tout au long de 2025, nos publications (études, articles, posts…), mais aussi nos multiples prises de parole dans les médias et auprès des élus, ont permis à nos sympathisants de suivre l'évolution de nos travaux et de nous soutenir avec conviction.

À noter qu'en 2025, nous avons consacré un important investissement à la refonte du site internet de la Ligue de Défense des Conducteurs, mais aussi à celle de la plateforme Activ'Route et de l'appli qui lui est associée (*lire plus haut*).



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

B Les moyens humains de l'association

Les salariés de la Ligue de Défense des Conducteurs sont chargés de porter la voix de nos sympathisants auprès des élus et des médias. Au quotidien, ils assurent également l'administration de l'association, tandis qu'ils sont le premier contact des personnes qui les sollicitent au téléphone ou par mail.

Notre équipe est constituée de Nathalie Troussard, secrétaire générale, Alexandra Legendre responsable du pôle Études et communication mais aussi porte-parole de l'association. À notre assistante de direction, Amel Ammari, s'est par ailleurs joint, début 2026, Danish Fajal, notre nouvel assistant administratif entièrement dédié à Activ'Route.

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

L'équipe de la Ligue de Défense des Conducteurs vous accompagne et vous défend au quotidien. De haut en bas et de g. à d., Gérard Landry, président, Alexandra Legendre, porte-parole et responsable du pôle études et communication, Nathalie Troussard, secrétaire générale, Amel Ammari, assistante de direction et Danish Fajal, assistant administratif pour Activ'Route.

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

Que ce soit pour aborder les questions de répression routière, de sécurité routière, de restrictions de circulation, de fiscalité, de réglementation européenne ou encore de politique automobile dans son ensemble, la Ligue de Défense des Conducteurs s'affirme comme l'association de référence pour défendre les intérêts des automobilistes et des motards, tous attachés à préserver leur liberté de mouvement. Notre équipe, toujours active, saisit chaque occasion se présentant pour faire connaître notre action et porter haut la voix des usagers de la route.

Pour y parvenir, nous structurons nos interventions autour de trois grands axes de dialogue : d'abord avec nos sympathisants, ensuite avec les élus – qu'ils soient issus du Gouvernement, de l'Union européenne, ou encore des collectivités locales (maires, conseils départementaux) et du Parlement (députés, sénateurs) – et enfin avec les médias. Selon les sujets traités, il nous arrive également d'intervenir auprès d'acteurs majeurs de la filière (Plateforme automobile, Mobilians…) dans le cadre de tables rondes, think tanks ou webinaires.

1. La communication directe auprès de nos sympathisants

a- Newsletters et mailings

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

Deuxième moyen pour nous de nous adresser directement à nos sympathisants : les mailings, qui parviennent par la poste ou via leur boîte mail. Il s'agit de messages très réguliers, se concentrant sur un seul sujet de mobilisation et incitant à signer une pétition, contacter son député, ou toute autre action permettant de nous faire entendre. Exemple tout au long de 2025, dans le cadre de notre rejet des Zones à faibles émissions, qui menacent d'exclure une partie des citoyens de leur accès en voiture : en complément de notre pétition *« Supprimez les ZFE maintenant »*, nous avons invité nos sympathisants à contacter directement à leurs députés via un courrier que nous avions prérédigé, à manifester à nos côtés dans la rue et à lire articles et communiqués de presse publiés sur notre site.

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

b- Articles sur le site de la LDC

Qu'il s'agisse de répression et de radars, d'informations et d'idées reçues sur la vitesse, d'infrastructures routières, de politiques publiques liées à la mobilité, l'écologie et l'environnement, ou encore du quotidien des conducteurs et de la sécurité routière, nos articles constituent le socle de nos argumentaires. Pour les rédiger, nous nous appuyons sur des sources variées, mais toujours éclairées par les analyses d'experts : spécialistes des thématiques abordées, élus locaux, ou encore données publiées par la Sécurité routière… le tout enrichi, bien sûr, de notre propre lecture et interprétation.

Le Pôle études et communication de notre association se charge de la veille informationnelle, de la vérification des faits, de l'analyse de données, de l'identification d'experts pertinents et enfin de la production de nos contenus. En 2025, ce travail a abouti à la publication d'une quarantaine d'articles, ainsi qu'à la réalisation de nombreuses vidéos consultables sur notre site internet ou sur notre chaine YouTube (*voir ci-dessous*). Les thèmes abordés sur le site de l'association sont répertoriés en fin de ce Rapport annuel, dans la liste en annexe. Pour leur part, les articles complets restent accessibles en ligne sur le www.liguedesconducteurs.org.

Pour rendre la navigation sur notre site plus fluide, plus claire, notre équipe a procédé courant 2025 à sa refonte visuelle complète. Assistés par un prestataire informatique qui a assuré sa réalisation technique, nous avons fait évoluer le rubriquage, l'accès aux pétitions et à la plateforme de dons, sans oublier un meilleur accès à nos fiches pratiques et au descriptif de notre association (présentation de l'équipe, raison d'être, victoires, présence dans les médias…).

c- Omniprésence sur les réseaux sociaux

Les près de 62 000 abonnés à notre page Facebook peuvent suivre notre actualité au fil des jours. Ce public très engagé d'automobilistes et de motards nous sollicite aussi régulièrement sur Messenger, la plateforme de discussion de Facebook, pour les aider à régler leurs galères. L'an dernier, les posts les plus populaires (c'est-à-dire les plus partagés, les plus « likés », les plus commentés…) ont concerné notre info sur les vrais chiffres sur le 50 km/h sur le périphérique parisien (*voir chapitre I-B-5*), le vote par les députés de la suppression des Zones à faibles émissions (*voir chapitre I-A-3*), la relance de notre pétition sur la visite médicale au moment du renouvellement du permis de conduire (*voir chapitre I-B-1*), l'éventualité – heureusement depuis écartée – d'un contrôle technique annuel sur les voitures de plus de 10 ans…

Sur LinkedIn, le réseau professionnel de la LDC a largement dépassé les 800 abonnés (+ 17 % par rapport à 2024) et notre récent compte Instagram compte toujours quelques centaines d'abonnés. Parallèlement, nous continuons à produire des

vidéos sur notre chaîne YouTube. À partir de la fin de l'année 2025, nous y avons notamment créé notre émission « L'Actu », présentée par Nathalie Troussard et Alexandra Legendre, qui vous permet de suivre les activités et les temps forts de notre association, mois après mois.

d- Troisièmes Trophées Trop c'est Trop

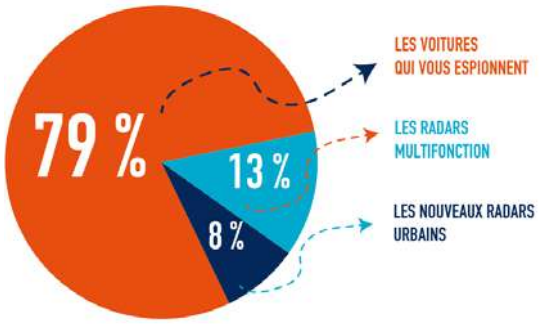
Pour leur troisième édition en 2025, les Trophées TROP C'EST TROP, créés par la Ligue de Défense des Conducteurs en partenariat avec l'Association des médias auto et moto, ont réuni plus de 12 000 votants, soit 1 000 automobilistes et motards de plus que l'année précédente. Il faut dire que cette élection des pires « cauchemars d'usagers motorisés » trouve chaque année des thèmes qui justifient de sortir de ses gonds…

Comme l'année précédente, nous avons sélectionné cinq thèmes d'exaspération : TROP d'infos anxiogènes, TROP de surveillance généralisée sur nos trajets, TROP de propositions de lois anti-voitures, TROP d'infrastructures routières stupides sur nos routes et TROP de bla-bla politique sur l'auto. Pour chacun, trois réponses étaient possibles. Il suffisait d'en choisir une seule – la plus insupportable, la plus injuste – par thème.

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

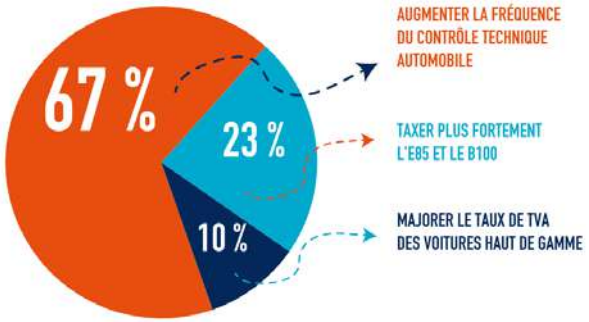
1/ Trophée TROP C'EST *TROP* de surveillance généralisée sur nos trajets :
Attribué aux voitures qui nous espionnent
(79 % des répondants)

Question posée : Lorsqu'il s'agit de trouver de nouveaux moyens de fliquer et piéger les conducteurs, ni l'imagination, ni les moyens ne manquent jamais. Quelle solution de contrôle automatisé vous pose le plus de problème ?



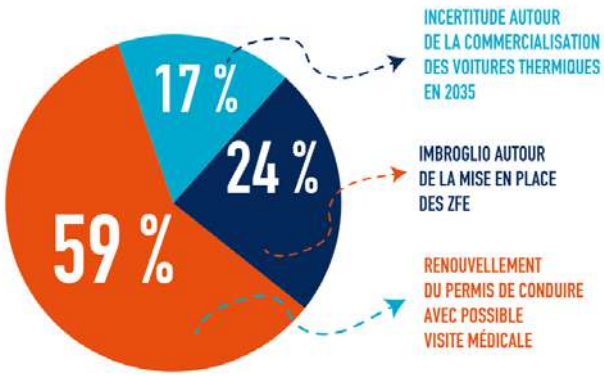
2/ Trophée TROP C'EST *TROP* de propositions de loi anti-voiture :
Attribué à l'initiative visant à augmenter la fréquence du contrôle technique tous les ans après 10 ans (67 % des répondants)

Question posée : La voiture est décidément prétexte à vous ponctionner toujours plus et, en la matière, gouvernement et parlementaires ne manquent jamais d'idée pour aller piocher dans votre portefeuille. Laquelle de ses idées vous a le plus fait sortir de vos gonds ?



3/ Trophée TROP C'EST *TROP* d'infos anxiogènes pour les conducteurs :
Attribué à l'annonce du renouvellement du permis de conduire avec possible visite médicale
(59 % des répondants)

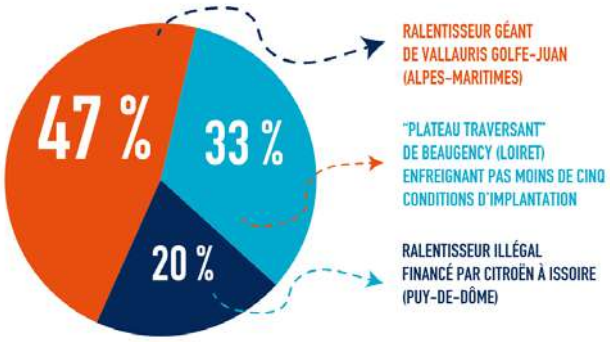
Question posée : En 2025, des informations parfois contradictoires se sont enchaînées concernant l'usage — ou les restrictions d'usage — de l'automobile. Pour vous, quelle information est la plus stressante ?



4/ Trophée TROP C'EST *TROP* de ralentisseurs anarchiques sur nos routes :

Attribué au ralentisseur géant de Vallauris Golfe-Juan (Alpes-Maritimes) (47 % des répondants)

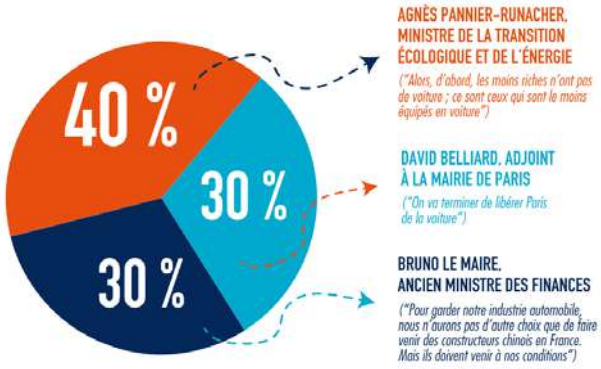
Question posée : Parmi les aménagements routiers les plus controversés, les ralentisseurs, la plupart illégaux. Selon vous, quel est le pire ralentisseur de l'année ?



5/ Trophée TROP C'EST *TROP* de bla-bla politique sur l'auto :

Attribué à Agnès Pannier-Runacher, pour la deuxième année consécutive
(40 % des répondants)

Question posée : Homme de lettres britannique du 18e siècle, Samuel Johnson soulignait élégamment que « *la parole est le vêtement de la pensée* ». Partant de là, qui de nos politiques vous paraît plus mal fagoté que les autres ?



Le 16 décembre 2025, c'est dans les locaux d'Alpine, au cœur de Paris, que ces trophées ont été symboliquement attribués, dans le cadre de l'assemblée générale de l'association AM AM, notre partenaire. Cet événement, qui réunit les communicants de l'auto (constructeurs, équipements, agences…) et les journalistes spécialisés, accueille en effet chaque année nos Trophées Trop c'est trop. Nous profitons de ce rapport annuel pour remercier Nicolas Heidet, président de cette association, pour sa complicité et son accueil.

Nous donnons évidemment rendez-vous à nos sympathisants en décembre 2026, pour la quatrième édition de nos Trophées !

Géraldine Gaudy (à g.), Nicolas Meunier (au centre), Alex Lenoir et Nicolas Heidet (à d.), journalistes auto, entourent Alexandra Legendre et Nathalie Troussard de la LDC, le soir de la remise de nos Trophées Trop c'est Trop 2025.

e- La LDC, un juré parmi ses pairs

Votre voix de conducteurs doit être portée partout ! Y compris dans le cadre d'élections, de trophées, de remise de récompenses… auxquelles plusieurs structures nous font l'honneur de nous demander de participer en tant que représentants des usagers. Pour nous, cela représente autant d'occasions inédites de faire parler de notre association et de ses actions. Notre porte-parole, Alexandra Legendre, a ainsi siégé, pour la quatrième année consécutive, dans le jury des Trophées de L'Argus, élisant les meilleurs véhicules de l'année et les personnalités de l'automobile le plus en vue. C'est ainsi elle qui a remis le Prix spécial du Jury des Trophées 2025 de L'Argus à Thierry Métroz, patron du design de DS Automobiles, pour son concept-car DS SM Tribute.

Elle fait aussi partie du jury des Trophées Ze Awards du Pneu, récompensant les professionnels du pneumatique dans plusieurs domaines (notamment la sécurité routière), mais aussi de celui du Grand Prix du livre automobile et des mobilités.

2. Sensibilisation des élus : votre soutien au cœur de l'action politique

En 2025, la Ligue de Défense des Conducteurs a redoublé d'efforts pour porter la voix des automobilistes et des motards auprès des décideurs politiques, grâce à votre soutien indéfectible. Votre engagement, matérialisé par vos dons, a permis de financer nos actions directes contre les excès de la répression routière et les dérives de la politique automobile. Pour rappel, indépendante et libre, notre association agit exclusivement grâce à vos contributions, sans aucune subvention publique ni privée.

a- Propositions de loi : des initiatives concrètes

Votre mobilisation a permis à la LDC d'être à l'origine de deux propositions de loi (PPL) majeures :

• PPL n° 889 (4 février 2025), portée par le député Jean-Pierre Taite et 21 collègues, visant à renforcer la transparence sur la commercialisation des véhicules électriques et la distribution d'énergie.

• PPL n° 982 (18 février 2025), initiée par les députés Sylvie Bonnet, Alexandre Portier et 59 autres, pour instituer un moratoire de cinq ans sur les ZFE-Mobilités. Cette mobilisation s'est concrétisée par une conférence de presse à l'Assemblée nationale le 25 mars 2025. À la suite de l'adoption de deux amendements demandant la suppression des ZFE, nous nous sommes associés aux Gueux d'Alexandre Jardin et à la Fédération française des motards en colère (FFMC) pour que les ZFE disparaissent bel et bien (voir chapitre I-A). Malgré l'adoption d'amendements supprimant les ZFE, le combat se poursuit en 2026.

b- Questions écrites : interpeller les pouvoirs publics

La LDC a également soumis plusieurs questions écrites (QE) aux parlementaires, relayées par des élus engagés :

• QE sur les caméras extérieures des véhicules : la députée Véronique Besse (18 mars 2025) et la sénatrice Annick Jacquemet (20 novembre 2025) ont interpellé le gouvernement sur les risques d'atteinte à la vie privée posés par ces dispositifs.
• Trois QE en préparation sur les aides à la conduite (ADAS) : elles visent à clarifier l'information des usagers, définir les responsabilités en cas d'accident et contrôler indépendamment ces systèmes avant leur déploiement. Une pétition est en cours pour amplifier la pression.

La LDC maintient sa politique de transparence

Haute Autorité pour la transparence de la vie publique

Depuis 2020, la Ligue de Défense des Conducteurs soumet systématiquement à la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique (HATVP) l'intégralité de ses échanges et actions menés auprès des élus et représentants de l'État. Cette institution indépendante, dont la mission consiste à « *promouvoir la probité et la transparence des responsables publics, contrôler la déontologie de certains agents, encadrer les activités de lobbying et diffuser une culture de l'intégrité* », constitue ainsi le garant de notre conformité aux règles en vigueur.

Étant donné que notre association mène régulièrement des actions de plaidoyer auprès des parlementaires, des membres du gouvernement ou encore des élus locaux, cette déclaration systématique nous permet de prouver, en toute transparence, notre engagement en faveur d'une démarche irréprochable. Une rigueur qui, à son tour, renforce la confiance et la légitimité de la Ligue de Défense des Conducteurs aux yeux de tous.

c- Amendements au Projet de loi de finances 2026

Votre soutien a permis de déposer des amendements ambitieux, bien que certains aient été rejetés en séance publique :

- Amendement n° I-380 : suppression de l'article 13 sur le malus CO_2 et poids (rejeté le 17 novembre 2025).
- Amendement n° I-413 : création d'un plan d'épargne verte pour favoriser l'achat de véhicules électriques (rejeté le 3 novembre 2025).
- Amendement sur la mise aux normes des ralentisseurs illégaux : en attente de suite.

Bon à savoir : un rejet ne signifie pas un abandon. Grâce à vous, la LDC relance ses propositions sous de nouvelles formes :

- Transformation de l'amendement sur le plan d'épargne verte en proposition de loi (recherche d'un député porteur en cours).
- Préparation d'une proposition de résolution (PPR) pour une commission d'enquête sur les ralentisseurs illégaux.

d- Communication ciblée auprès des élus

Parallèlement, la LDC a sensibilisé les parlementaires avec des outils pédagogiques, comme la frise historique « 100 ans de fiscalité automobile », distribuée lors des débats sur le projet de loi de finances 2026. Nous avons aussi sollicité le ministre des Transports, Philippe Tabarot, pour intégrer la LDC à la commission sur la réglementation des ralentisseurs — une demande qui s'est concrétisée au printemps 2026.

3. Les médias qui ont relayé nos actions en 2025

La Ligue de Défense des Conducteurs est quasi quotidiennement sollicitée par les médias : télé (nationale, régionale, internationale), radio, presse écrite et web entretiennent des relations privilégiées avec notre association, lorsqu'il s'agit de faire entendre la voix des automobilistes et des motards.

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

Bien sûr, nous ne sommes pas seulement des commentateurs éclairés ou des critiques des évolutions de la politique automobile : nous créons nous-mêmes aussi notre actualité. Rien qu'en 2025, nous avons diffusé 13 communiqués de presse auprès de centaines de médias pour faire connaître nos actions. Évidemment, l'an passé, le sujet le plus prisé, le plus commenté a été notre long combat contre les Zones à faibles émissions. Mais les ralentisseurs illégaux constituent également d'excellents sujets pour nos interlocuteurs journalistes, qui ne manquent jamais une occasion de mentionner notre association dans ce cadre. Notre alerte contre la menace d'une visite médicale à l'occasion du renouvellement du permis de conduire, inquiétant surtout les seniors, continue enfin toujours à faire couler de l'encre…

Mais notre visibilité dans les médias, ce sont également nos Trophées Trop c'est trop (*voir chapitre III-C-1*), dont 2025 marquait la troisième édition. Ce rendez-vous est désormais attendu par la presse en fin d'année. La remise des « diplômes » des grands gagnants (en réalité, ceux-ci symbolisent les pires décisions et les pires postures contre l'automobile) a eu lieu lors de la soirée de fin d'année de l'Association des médias auto et moto, dans les prestigieux locaux de la marque Alpine, boulevard des Capucines à Paris.

En ce début juillet 2025, c'est la télé belge qui vient interviewer Nathalie Troussard, secrétaire générale de la LDC.

1

2

3

4

Le quotidien de l'association

5

6

En route pour un rendez-vous ? On en profite pour prendre des photos et enrichir notre fonds iconographique. Ici, un défaut de marquage au sol… plutôt flagrant.

1 - Remise du Prix spécial du Jury des Trophées 2025 de L'Argus à Thierry Métroz, patron du design de DS Automobiles, par Alexandra Legendre, porte-parole de la LDC.

2 - Sous les fenêtres de notre siège social dans le quartier parisien d'Alésia, une incroyable Jaguar Type C prise sur le vif… La LDC, c'est aussi la passion de l'auto !

3 - Selfie-souvenir d'Amel Ammari et Alexandra Legendre en début de manif contre les ZFE !

4 - L'artiste Gio Manetta, amie de longue date de la LDC, a offert ce superbe tableau représentant une Porsche 356 à notre association. Son site : giomanetta.fr.

5 - Discussion de la LDC avec des députés dans la fameuse salle des Quatre Colonnes à l'Assemblée nationale.

6 - Déjeuner prestige pour la LDC dans la bibliothèque de l'Automobile Club de France, place de la Concorde à Paris, ce jour-là animé par Florent Menegaux, PDG de Michelin.

7 - Tournage de la nouvelle émission de la LDC sur YouTube, « L'Actu », avec Nathalie Troussard (à g.) et Alexandra Legendre (à d.).

7

ANNEXE

Liste des articles publiés sur le site internet
de la Ligue de Défense des Conducteurs en 2025.
Tous sont consultables en ligne, en tapant les mots-clés des titres
dans le moteur de recherche.

Date	Article	Rubrique
12/02/2025	Zones à faibles émissions : le chômage pour un demi-million de conducteurs ?	Écologie et environnement
18/02/2025	Premier coup de semonce contre la fin des véhicules thermiques en 2035 !	Écologie et environnement
20/02/2025	Victoire : une trentaine de députés demandent la suspension des Zones à faibles émissions	Écologie et environnement
25/02/2025	Votre avis sur la Zone à faibles émissions du Grand Paris ? Il ne compte pas !	Écologie et environnement
07/03/2025	Citroën finance un ralentisseur illégal à Issoire dans le Puy-de-Dôme	Infrastructures
04/04/2025	La LDC manifeste dimanche contre les ZFE	Écologie et environnement
07/04/2025	La FFMC, les #Gueux et les Conducteurs main dans la main contre les ZFE	Écologie et environnement
10/04/2025	Zones à faibles émissions : en vrai, ce sont 2,741 millions de véhicules qui sont fortement pénalisés, pas 600 000 !	Écologie et environnement
17/04/2025	Caméras à bord : futures armes de délation massive ?	Quotidien du conducteur
23/04/2025	ZFE : demandez à votre député de rejeter l'amendement du gouvernement !	Écologie et environnement
25/04/2025	Automobile au quotidien : le sondage qui remet les pendules à l'heure	Quotidien du conducteur
29/04/2025	Sondage LDC : 8 Français sur 10 ne veulent plus entendre parler des ZFE	Écologie et environnement
01/05/2025	Contrôle technique annuel : un bienfait pour les automobilistes… ou les réseaux de contrôle ?	Quotidien du conducteur
19/05/2025	Manif STOP ZFE : on y était !	Écologie et environnement
13/06/2025	Notre plateforme de signalement de zones dangereuses Activ'Route plébiscitée en 2024	Infrastructures
04/07/2025	Rapport annuel 2024 : une année riche en combats et victoires pour la LDC	Autres sujets
08/07/2025	Le gouvernement veut légaliser les ralentisseurs illégaux malgré les risques qu'ils engendrent	Infrastructures
17/07/2025	Dégradation des routes en France : carton rouge pour l'Île-de-France	Infrastructures
17/07/2025	Périphérique parisien : les vrais chiffres du 50 km/h	Vitesse infos et intox
05/09/2025	Alerte radars : des équipements toujours plus intrusifs en préparation	Répression et radars
16/09/2025	Freinages fantômes : le seul droit du conducteur, c'est celui de ne rien savoir	Sécurité routière
29/09/2025	Manif STOP ZFE : et de 3 !	Écologie et environnement
07/10/2025	Les données de vos véhicules attisent les convoitises à Bruxelles	Quotidien du conducteur
20/10/2025	Aides à la conduite : exigeons un encadrement plus strict de ces nouvelles technologies qui commencent à faire peur	Sécurité routière
21/10/2025	Taxes sur l'E85 : quand l'État propose une mesure… qui lui aurait coûté cher	Fiscalité automobile
22/10/2025	Victoire : renouveler son permis ne passera pas obligatoirement par une visite médicale	Quotidien du conducteur
04/11/2025	Amendes : de moins en moins d'argent consacré à la sécurité routière !	Répression et radars
18/11/2025	100 ans de fiscalité automobile : une histoire de "vaches à lait" à découvrir en frise	Fiscalité automobile
28/11/2025	Élisez votre Trophées "Trop c'est Trop" 2025 !	Quotidien du conducteur
12/12/2025	Feuille de route 2026 : à vous la parole	Quotidien du conducteur
16/12/2025	Les automobilistes français ont parlé : les voitures espionnes, pire cauchemar de l'année 2025	Quotidien du conducteur
24/12/2025	Feuille de route 2026 : on ne va pas s'ennuyer à la LDC !	Quotidien du conducteur

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

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

« Un grand merci à tous pour votre implication. »

« Vos combats sont top et j'y adhère totalement !! Encore bravo et merci pour votre courage. »

« Merci, les victoires s'enchaînent et l'expérience et la sagesse s'imposent enfin sur la démagogie et la politique d'ambitions personnelles. »

« Je suis un farouche défenseur de La Défense des Conducteurs et j'espère que par votre action nous pourrons continuer à rouler librement. »

« Félicitations pour un excellent combat gagné par la persévérance et le travail assidu. »

« Vu les actions de la Ligue de Défense des Conducteurs, ce n'est pas étonnant que vous soyez rue Jean Moulin. »

« Merci pour votre dévouement pour les conducteurs »

« Ne lâchez rien, merci pour votre mobilisation ! »

« Je trouve que vos démarches sont exemplaires. BRAVO pour notre défense. Courage, il en faut ! ».

« Bravo pour la lutte que vous avez engagée ! »

« Merci et bravo pour ce travail titanesque que vous faites pour le bien et la sécurité de tous. »

« Soyez sincèrement remerciés pour tout ce travail en faveur de la défense des conducteurs. Merci pour la liberté de cela engendre. »

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

« Merci ! J'ai 75 ans et conduis journellement depuis l'âge de 18 ans »

« Bravo pour vos actions et courage pour continuer ! Vous avez le soutien de tous les conducteurs avertis et responsables, c'est-à-dire beaucoup de monde. »

« Je vous remercie pour toutes vos actions visant à freiner, voire stopper, les délires de nos dirigeants. »

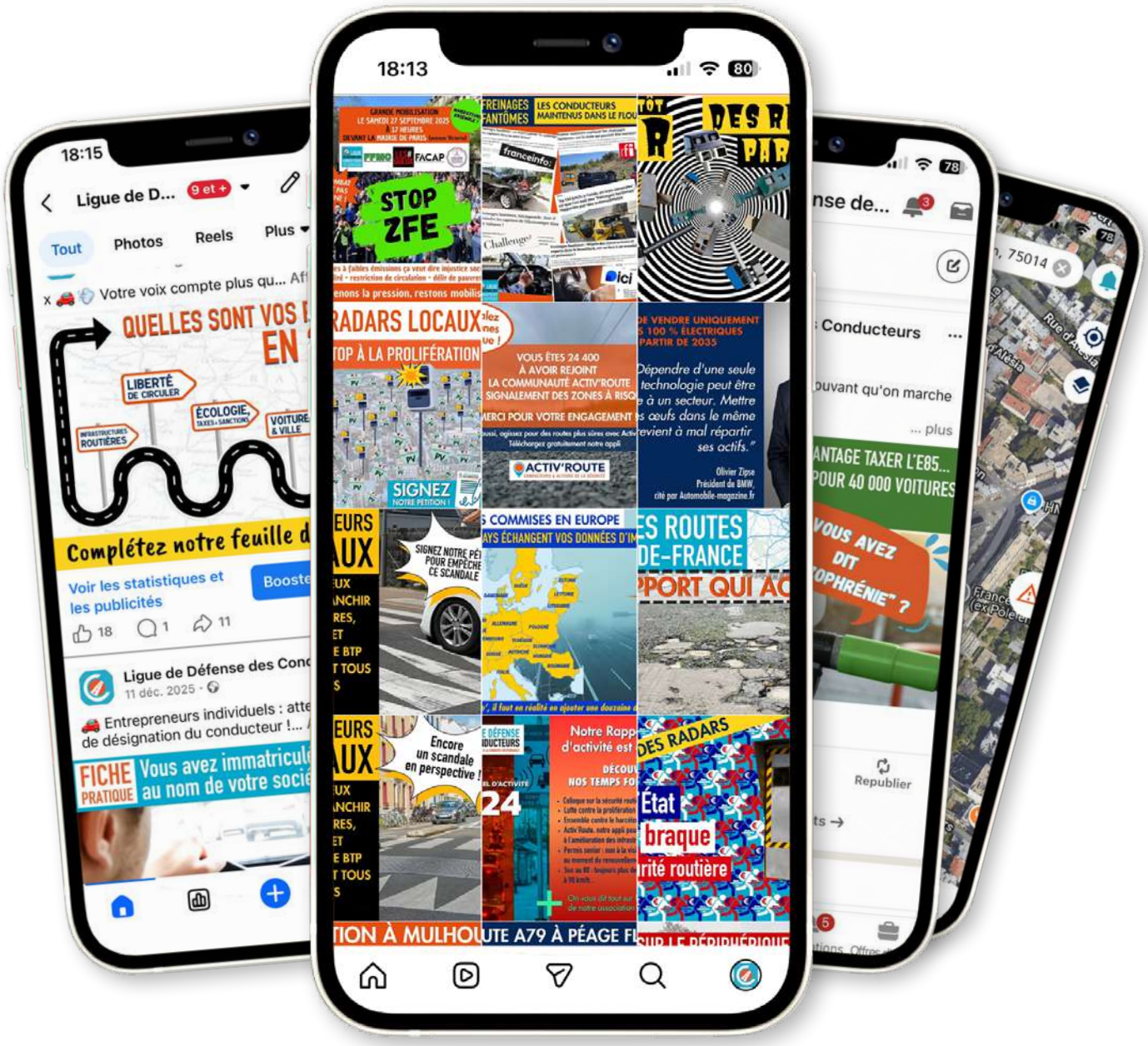
POUR RESTER EN CONTACT

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

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

Téléphone : **01 43 95 40 20**

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



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

LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS

STOP À LA RÉPRESSION ABSURDE, OUI À LA CONDUITE RESPONSABLE

Ligue de Défense des Conducteurs – Juin 2026

Réalisation : Alexandra Legendre (textes et illustrations), avec Nathalie Troussard et Alex Lenoir (relecture)

Photos : Bernard Rouffignac et l'équipe de la LDC – Direction artistique : Delphine Mandeville

LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS

STOP À LA RÉPRESSION ABSURDE, OUI À LA CONDUITE RESPONSABLE

NOTRE CHARTE DU CONDUCTEUR RESPONSABLE

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

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

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

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