BULLETIN D'INFORMATION SPÉCIAL – MAI 2023

Le caravaning et le camping-caravaning : permettre à des millions de personnes d'accéder à un tourisme en plein air durable et respectueux de l'environnement

Position de la F.I.C.C. - Fédération Internationale de Camping, Caravanning et Autocaravaning AISBL sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire, présentée par la Commission, modifiant la directive (UE) 2022/2561 du Parlement européen et du Conseil, le règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil et le règlement (UE) n° 383/2012 de la Commission.[1]

La proposition de la Commission européenne concernant la révision de la directive européenne sur le permis de conduire présente de nombreux aspects prometteurs, en particulier la proposition d'actualiser la catégorie de permis de conduire B en la portant jusqu'à 4,25 t, qui répond enfin à l'absence de permis de conduire privé au-dessus de 3,5 t. Malheureusement, cette proposition est insuffisante, car seuls les véhicules à carburant alternatif seront autorisés à bénéficier de cet élargissement de la catégorie de permis de conduire B jusqu'à 4,25 t.

En matière de propulsion automobile, le permis de conduire n'est pas le seul moyen de renverser la vapeur...

Les vacances en camping-car sont respectueuses de l'environnement[2,3,4,5], elles sont adaptées aux familles et répondent au souhait politique et social de voir davantage de personnes voyager dans le respect du climat et de la Terre. Cela suppose que le plus grand

[1] COM(2023) 127 final https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-03/COM_2023_127.pdf

[2] Schmied, Martin; Dr. Buchert, Matthias: Treibhausgas-Bilanzen für Reisen mit Motorcaravans. Abschlussbericht des Öko-Institutes für den Caravan Industrie Verband e.V. Berlin: 2006.

[3] Bleher, Daniel: Vergleichende Klimabilanz von Motorcaravanreisen-heute & morgen. Abschlussbericht des Öko-Institutes für den Caravan Industrie Verband e.V. Darmstadt: 2013.

[4] Brekken Andreas; Saxegard, Simon A.; Nilsen, Mona; Tellnes, Lars G.; The climate impact of taking one's own cabin on holiday A greenhouse gas account for motorhomes Ostfolfforskning, 2018.

[5] Bergk, Fabian; Biemann, Kirsten; Kämper, Claudia; Kräck, Jan; Knörr, Wolfram: Klimabilanz von Reisen mit Reisemobilen und Caravans. Vergleich von typischen Campingreisen mit weiteren Verkehrsmittel- und Übernachtungsmöglichkeiten. Heidelberg, 2020.

nombre possible de personnes puissent le faire au moyen d'un camping-car moderne. De nos jours, ces véhicules sont plus sûrs et plus respectueux de l'environnement que jamais. Des règles simples mais qui respectent les consommateurs et le climat sont nécessaires pour permettre aux gens de passer des vacances adaptées au climat et aux familles.

Le caravaning respectueux de l'environnement devrait être accessible à tous les véhicules jusqu'à 4,25 t - et ne pas être réservé aux véhicules alimentés par des carburants alternatifs.

La F.I.C.C. - Fédération Internationale de Camping, Caravanning et Autocaravaning AISBL - salue la proposition de la Commission en faveur d'une quatrième directive sur le permis de conduire, dans la mesure où elle apportera une contribution majeure à l'amélioration de la sécurité routière et de la libre circulation des personnes. Mais **l'élargissement du permis de conduire B jusqu'à 4,25 t doit être possible pour tous les véhicules**. La restriction prévue aux systèmes de propulsion alternatifs ne permet pas de réaliser de véritables progrès en ce qui concerne la rapidité avec laquelle les véhicules utilisant des carburants alternatifs seront commercialisés.

La tendance à l'augmentation du poids des véhicules n'est pas liée au mode de propulsion.
Le poids n'est pas une question de luxe ! Si les modèles de base des camping-cars sont devenus plus lourds ces dernières années, c'est à cause des équipements de sécurité et de protection de l'environnement, dont la plupart sont imposés par la législation européenne (le poids des véhicules de base a augmenté de 350 kg en 20 ans). Par conséquent, un relèvement modeste, à 4,25 t, est nécessaire, non pas en raison du changement imminent des systèmes de propulsion, mais pour tous les véhicules.

Les passionnés du caravaning attendent que des solutions concrètes soient apportées à l'un des défis les plus importants auxquels sont confrontés les véhicules à usage privé : l'absence de permis de conduire pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes à usage privé, personnel ou de loisir. La Commission elle-même avait reconnu ce problème et avait essayé de le résoudre dès 2012[6]. Cependant, les facilitations ne sont applicables qu'aux permis C1 et ne peuvent donc pas être utilisées pour le permis B.

Les vacances en camping-car sont sûres
En termes de sécurité, rien ne s'oppose à un relèvement général des limites de poids, **dans la mesure où la sécurité routière des camping-cars est excellente**.[7,8]. Deux études du

[6] DIRECTIVE 2012/36/UE DE LA COMMISSION du 19 novembre 2012 modifiant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire (JO L 321 du 31.12.2012, p. 1), 20.11.2012, p. 54).
[7] *BASt Heft M 236 – Unfallbeteiligung von Wohnmobilen 2000-2010* https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/581/file/M236b_nur_ELBA.pdf.

BASt (Institut fédéral de recherche routière, Allemagne) confirment ce bilan très positif. Il est intéressant de noter que 30 % de tous les camping-cars européens sont immatriculés en Allemagne et que les enquêtes BASt sont donc très représentatives. Malgré une forte augmentation du parc (107 % de nouveaux camping-cars) au cours des dix dernières années[9], le nombre des accidents corporels et des décès est resté constant, à un niveau très bas. Avec une part de 0,4 %, les camping-cars sont loin de constituer un élément important en matière d'accidents.

Une situation similaire apparaît lorsque l'on examine les 6 pays européens où les accidents de la route avec dommages corporels impliquant des camping-cars font l'objet d'un recensement statistique[10]. La deuxième étude BASt a permis à la FICC de déterminer par extrapolation qu'environ 0,15 % de l'ensemble des victimes de la route dans l'UE étaient des passagers de camping-cars. En dépit de la forte augmentation du nombre de camping-cars, ces chiffres sont restés constants à un niveau très bas durant ces dix dernières années.

Les accidents impliquant des camping-cars et des piétons[11] où des dommages corporels sont réglés se monteraient à environ 40 sinistres par an (en Allemagne ; pas d'autres informations disponibles). Selon BASt, il semble difficile de procéder à une ventilation plus détaillée de ces 40 accidents annuels en raison du faible nombre de cas. D'un point de vue statistique, il ne serait tout simplement pas possible de faire des commentaires fiables.

En termes de sécurité, il n'existe pas d'obstacle perceptible à un relèvement général des limites de poids pour tous les véhicules, compte tenu des progrès réalisés dans le domaine de la sécurité et du respect de l'environnement : la différence entre la conduite d'un camping-car de 4,25 tonnes et celle d'un camping-car de 3,5 tonnes est pratiquement négligeable. Le nombre d'accidents et de victimes est extrêmement faible, quelle que soit la catégorie, et n'est en rien comparable aux chiffres concernant d'autres modes de transport.

Le caravaning pour des vacances écologiques et durables

Le tourisme de caravaning présente de bonnes valeurs de durabilité par rapport à d'autres formes de vacances, mais le débat sur le remplacement de la propulsion des véhicules concerne également l'ensemble de la chaîne, de l'industrie aux prestataires de services touristiques, sans oublier les millions d'adeptes du caravaning.

---

[8] BASt Heft M 334 – *Unfallbeteiligung von Wohnmobilen 2010-2020* https://bast.opus.hbz-nrw.de/frontdoor/index/index/docId/2735 https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/2735/file/M334+BF+Gesamtversion.pdf

[9] Parc de camping-cars dans l'UE : 1,35 Mio. (2012), 2,79 Mio. (2022), chiffres ECF.

[10] Autriche, Allemagne, Italie, Norvège, Suède, Suisse ; voir BASt Heft M 334, p. 42-45.

[11] BASt Heft M 334 – *Unfallbeteiligung von Wohnmobilen 2010-2020, p. 24.*

Comparé à un trajet en avion pour une famille de quatre personnes, le voyage en camping-car (ou en combinaison caravane-voiture de tourisme) est non seulement bien plus respectueux du climat, mais il favorise également le développement régional dans de nombreuses régions d'Europe en proposant une forme de tourisme qui ne nécessite pas de grands complexes hôteliers ou d'autres infrastructures irréversibles. Au contraire, des emplacements durables garantissent le développement du tourisme, favorisent une utilisation saisonnière et donc durable, mais ne nécessitent pas, par exemple, l'imperméabilisation forcée des terres.

Nous faisons partie de la solution : l'évolution de la propulsion n'est pas une question de permis de conduire

La limitation prévue aux seuls véhicules à propulsion alternative du relèvement du poids total autorisé en charge ne permet pas de faire des progrès réels en ce qui concerne la rapidité avec laquelle des camping-cars fonctionnant avec des carburants alternatifs seront introduits sur le marché.

Le facteur décisif sera la disponibilité de la technologie et le développement de véhicules de base. C'est à ce niveau que le secteur pourra faire des progrès considérables, mais pour cela, il a besoin du soutien des responsables politiques. Mais ce n'est que si nous sommes attractifs et accessibles à un grand nombre de personnes que l'industrie pourra prendre le virage de la propulsion avec la vigueur et le volume d'investissement nécessaires.

On ne saurait envisager l'avenir sans tenir compte du statu quo

Aussi longtemps que des véhicules de base fonctionnant avec des alimentations alternatives ne seront pas commercialisés et disponibles partout, de bonnes conditions générales seront nécessaires pour les produits existants et les personnes qui les utilisent de manière responsable et sûre, et ce d'autant plus que les camping-cars sont des véhicules particulièrement durables, bien entretenus et qui affichent un faible kilométrage. Nous sommes tous responsables de faire en sorte que de nombreuses personnes puissent continuer à utiliser les véhicules existants de manière raisonnable. Il s'agit également d'une question de développement durable.

Des personnes exclues d'un mode de transport respectueux de l'environnement

Concrètement, les titulaires du permis de conduire B éprouveront plus de difficultés à passer des vacances respectueuses du climat et de la famille avec un camping-car [de location], parce qu'ils n'ont pas le bon permis de conduire et qu'ils ne veulent pas acquérir un permis supplémentaire pour leurs vacances. Au sein de l'UE, la France, l'Allemagne et la Suède accordent à tous les titulaires (privés et professionnels) de permis de conduire plus âgés (> 40 ans) le droit de conduire des véhicules de plus de 3,5 tonnes avec le permis de conduire habituel pour les voitures particulières.

En bref : les arguments en faveur de l'extension raisonnable du permis de conduire B à tous les camping-cars

1. **Le caravaning contribue à la réalisation des objectifs du développement durable** : les voyages par voie terrestre sont un choix délibéré et devraient donc être possibles de différentes manières. Si un plus grand nombre de personnes voyagent par voie terrestre et de manière durable en camping-car, cela permettra d'atteindre les objectifs de réduction des émissions par rapport à l'avion et de soutenir les régions d'Europe de manière durable. En revanche, exclure des groupes d'âge entiers de cette forme de voyage ne contribuera pas à la réalisation des objectifs climatiques.

2. **La transition vers des systèmes de propulsion alternatifs ne dépend pas du permis de conduire.** L'impulsion décisive en faveur des véhicules à propulsion alternative ne sera pas donnée par la législation sur le permis de conduire, mais par la détermination des constructeurs de véhicules de base à progresser sur le plan technologique et par la demande sur le marché. L'industrie a pris l'engagement d'atteindre les objectifs de l'UE en matière d'expansion des systèmes de propulsion alternatifs, mais elle aura également besoin d'un soutien pour être en mesure de réaliser cette transformation.

3. **Le poids n'est pas une affaire de luxe** : Les modèles de base en matière de camping-cars sont devenus plus lourds ces dernières années à cause des équipements de sécurité et de protection de l'environnement (le poids du véhicule de base a augmenté de 350 kg en 20 ans), dont la plupart sont imposés par la législation de l'UE. Le relèvement modeste à 4,25 tonnes est nécessaire, non pas en raison du changement imminent des systèmes de propulsion, mais pour l'ensemble des véhicules.

4. **Les camping-cars sont des véhicules sûrs et durables** : La limite de poids proposée aura de plus en plus pour effet que de futurs campeurs ne pourront plus accéder au mode de vie du caravaning en achetant des caravanes d'occasion, en éliminant ainsi un seuil d'accès bas permettant de se tourner vers des véhicules d'occasion plus anciens et donc moins coûteux. Le caravaning ne doit pas devenir un produit de luxe, notamment pour des raisons de durabilité.

5. **La limite de poids entraîne une inégalité de traitement flagrante entre différents groupes d'âge (États membres appliquant le principe des droits acquis : France, Allemagne, Suède)**: Quelle peut être la différence d'aptitude à la conduite entre une personne de 42 ans (née en 1981 en Allemagne) et une personne de 43 ans (née en 1980 en Allemagne) ? Aucune, si ce n'est que la personne de 43 ans sera autorisée à conduire des véhicules d'un poids total allant jusqu'à 7,5 tonnes et que les plus jeunes seront exclus de ce type de déplacement respectueux de l'environnement.

6. **Les différences de conduite entre 3,5 t et 4,25 t sont pratiquement négligeables** : le nombre d'accidents est extrêmement faible et ne justifie pas une inégalité de traitement.

Notre proposition : Un partenariat pour le développement durable

Les utilisateurs/consommateurs de caravanes proposent un partenariat pour le développement durable. Le secteur des véhicules à moteur est confronté à des défis majeurs. Pour les relever, l'industrie et les consommateurs ont besoin de conditions-cadres bonnes et sûres. Une législation sur le permis de conduire qui tienne compte de ces défis est indispensable : **Cela signifie une extension modérée jusqu'à 4,25 tonnes pour tous les véhicules, afin de permettre au plus grand nombre d'accéder à un mode de transport durable, à l'instar de ce qui a été fait dans l'un des États membres de l'UE, à savoir le Portugal, où, depuis 2016, la limite de poids a été fixée à 4,25 tonnes pour les véhicules de loisir. Une telle proposition permet d'éviter les discriminations et garantit que tous les citoyens européens peuvent conduire la même catégorie de véhicules avec un permis de conduire B dans tous les États membres de l'Union européenne.**

Enfin, les dimensions des caravanes de 3,5 t et de 4,25 t sont pratiquement identiques :
la principale différence concerne la légère modification du châssis (renforcement des freins et de la suspension).

Actuellement	3.5 t Permis de conduire B	4.25 t Permis de conduire C1

Proposition COM alternative	3.5 t Tous les véhicules	4.25 t Véhicules à alimentation

Proposition de la FICC **"**3.5 t = **4.25 t**" Le permis de conduire B jusqu'à 4,25 t doit être accessible à tous les véhicules.

Secrétariat de la F.I.C.C.
rue Belliard 20, bte 15
B- 1040 Bruxelles/Belgique
Tél. : 00 32 2 513.87 82
Fax : 00 32 2 513 87 83
Courriel : info@ficc.org
Site web : www.ficc.org