

Monsieur Gérald DARMANIN
Ministre de l'Intérieur
Hôtel de Beauvau
1, place Beauvau
75800 PARIS

Paris, le 7 janvier 2021

Demande d'extension du permis de conduire B pour la conduite d'un camping-car jusqu'à 4,25 T.

Monsieur le Ministre,

En bref : Le tourisme en camping-car doit être accessible à toutes les populations, sans contraintes. Par conséquent, tous les titulaires du permis de conduire B doivent pouvoir en conduire un jusqu'à 4,25 T à des fins privées. La législation actuelle sur le permis de conduire de l'Union Européenne exige, au-delà de 3,5 T, un permis professionnel spécial (C1 ou C) dont les exigences sont surdimensionnées et l'obtention complexe et chronophage lorsqu'il s'agit d'utiliser le véhicule à des fins privées.

Aujourd'hui, on peut conduire un camping-car jusqu'à 3,5 T avec un permis B. Dans le même temps, la législation européenne impose des équipements pour la sécurité et la préservation de l'environnement qui alourdissent les véhicules et les font dépasser les 3,5 T. De plus, même si les matériaux sont de plus en plus légers, les camping-cars, sont de plus en plus confortables.

Les statistiques ne justifient pas de restrictions de permis pour les camping-caristes. En effet, le taux d'accidentologie est extrêmement faible et ceci, quel que soit le poids. Les déplacements en camping-car sont plus écologiques que les autres modes de vacances avec une émission de CO2 beaucoup plus faible qu'un voyage intégrant l'avion et l'hébergement à l'hôtel.

Dans ce contexte, la FFCC, sous l'égide de la FICC, demande votre appui en vue d'une modification de la législation européenne permettant l'extension du permis B à 4,25 T pour les conducteurs de camping-cars.

Contexte : Les camping-cars et les autres voitures particulières sont classés par l'UE « Véhicules M1 ». Ils sont destinés au transport jusqu'à 8 personnes, en plus du conducteur et de leurs bagages et sont utilisés à des fins privées. Le nombre de passagers est le principal critère pour différencier les différentes catégories de véhicules : M1 voiture particulière, M2

et M3 bus. Un alignement devrait être réalisé entre l'homologation (M1) et le type de permis (B) afin de garder une cohérence.

Les catégories de permis de conduire C1 et C sont principalement destinées au transport professionnel de marchandises tandis que le B concerne les véhicules ne dépassant pas 3,5 T et n'excédant pas 8 personnes en plus du conducteur.

On peut donc conduire un camping-car jusqu'à 3,5 T avec un permis B. Au-delà, le C1 est nécessaire (jusqu'à 7,5 T), même s'il est utilisé à des fins privées et de loisirs et que les dimensions du véhicule sont quasiment similaires.

La directive 2012/36/UE reconnaît que « *contrairement aux véhicules de catégorie C, dédiés au transport professionnel de marchandises, la catégorie C1 est hétérogène et comprend une large gamme de véhicules, tels que les véhicules de loisirs ou personnels, d'urgence ou de lutte contre l'incendie, véhicules ou véhicules utilitaires utilisés à des fins professionnelles mais dont la conduite n'est pas l'activité principale du conducteur* ». Malheureusement, le C1, tout comme le C1 97 nouvellement introduit, ne sont pas adaptés à l'utilisation des véhicules de loisirs.

La FFCC appelle donc à une révision des textes européens et demande que le permis de conduire pour les véhicules de plus de 3,5 T à usage privé soit le B contrairement au C1 pour l'utilisation à des fins commerciales.

Pour rappel, aujourd'hui, la mention 79 pour le permis B, qui est une spécificité de l'arrêté du 15 juillet 2009, autorise aux titulaires de cette catégorie de conduire un camping-car dont le PTAC excède 3,5 tonnes. La seule condition est d'avoir obtenu son permis de conduire avant le 20 janvier 1975.

« par application des dispositions de l'article 6 du décret n°75-15 du 13 janvier 1975 (...) la possession d'un permis de conduire de la catégorie B délivré avant le 20 janvier 1975 autorise son titulaire à conduire les véhicules affectés au transport de personnes (...) dont le poids total autorisé en charge excède 3 500 kg. »

Cette disposition qui permet aux titulaires d'un permis B délivré avant le 20 janvier 1975 de conduire un camping-car de plus de 3T5 et ce, sans limitation de poids n'a pas généré une accidentologie plus élevée, mais va devenir inopérante avec le vieillissement des titulaires. Il y a donc une grande logique à mettre en place une disposition qui viendrait remplacer cette possibilité pour les titulaires du permis B de continuer à pouvoir conduire un camping-car de plus de 3T5, sans condition d'obtention de la date du permis de conduire.

Proposition : Passer la limitation de poids à 4,25 t au lieu de 3,5 T avec le permis B lorsque l'on utilise un véhicule à des fins privées.

Justifications :

- 15% des camping-cars pèsent plus de 3,5 T sur un total de 2,2 millions immatriculés en Europe en 2019. De 1995 à 2020, l'immatriculation annuelle est passée de 30 000 à 145 000 unités. 85% des camping-cars pèsent jusqu'à 3,5 T. Le nombre de camping-

cars de plus de 3,5 T augmenterait considérablement si le permis B permettait leur conduite jusqu'à 4,25 T.

- Très faible taux d'accidentologie depuis des années. L'étude BASt, Institut Fédéral de recherche routière, (Allemagne) confirme déjà un résultat très positif en 2013 avec moins de 0,3% d'accidents impliquant des blessures corporelles causés par des camping-cars. Si on considère le nombre absolu d'accidents et le risque d'accidents en fonction des kilomètres parcourus, on compte 256 accidents corporels par milliard de kilomètres pour les camping-cars contre 519 pour les voitures particulières.
- Toujours en Allemagne et plus récemment, sur un total annuel de 439 990 véhicules impliqués dans des accidents avec blessures, on comptait 977 camping-cars. La part d'accidents impliquant des blessures corporelles causées par des camping-cars a encore une fois légèrement diminué au cours de la dernière décennie pour s'élever maintenant à 0,2%.
- Toujours en matière de sécurité routière, selon les données de BASt, sur 2167 conducteurs et occupants de véhicules mortellement blessés en 2019, seuls 2 étaient des occupants de camping-cars et 1364 de voitures particulières.
- A l'échelle européenne, nous n'avons pas de chiffres. Dans de nombreux états membres, les gouvernements n'ont pas vu la nécessité de dissocier les accidents impliquant des camping-cars des autres voitures et véhicules utilitaires. Cela confirme l'excellent bilan de sécurité car ils ne sont pas considérés comme véhicules à risque.
- Les camping caristes ont une conduite « à la vitesse des vacances ». Ils roulent dans la journée et ne présentent pas de risques. Rien ne permet de penser que les camping-cars d'un poids de 4,250 T changeront cette analyse par rapport à 3,5 T.
- Les dimensions (longueur, largeur, hauteur) des camping-cars de 3,5 T sont identiques à celles des camping-cars de 4,25 à 4,5 T. Seul le châssis est modifié pour permettre plus de charge utile.
- Le poids des camping-cars augmente régulièrement pour répondre aux exigences des Etats en matière de sécurité et des clients au niveau du confort.
- Aujourd'hui, la majorité des camping-cars fonctionne au diesel. Les véhicules utilitaires légers utilisés pour les camping-cars n'offriront pas à court terme des solutions appropriées en termes d'autonomie et de poids supplémentaire. Quand ce sera le cas, le poids des véhicules va augmenter de façon significative (poids des batteries...).
- Le tourisme en camping-car croît en Europe. Il a rapporté à l'économie nationale près de 23 milliards d'euros de chiffre d'affaires.

Espérant avoir réussi à vous convaincre afin que vous puissiez défendre la cause des camping-caristes au niveau européen et leur permettre de conduire des véhicules jusqu'à 4,25 T avec leur permis B, je me tiens à votre disposition pour avancer sur ce dossier.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma plus grande considération.

Le Président,

Gérard COUTE