

FEDERATION INTERNATIONALE DES CLUBS DE MOTORHOMES

F.I.C.M.aisbl - IFMC npmio
Président : Alessandro ICHINO
Chemin de la Bruyère 20
CH 1009 PULLLY
Association Internationale Sans But Lucratif
Site Internet : <http://www.ficm-aisbl.eu>



JPB 14/05/2011

Pour la création du permis de conduire C1 « véhicules de loisir »

Annexe à la pétition

Depuis de nombreuses années la question de la surcharge des motor-homes est posée ; en effet, alors que 95 % d'entre eux ont conservé une masse maximale admissible au plus égale à 3500 kg, la taille de ces véhicules n'a cessé de croître, ils ont été dotés d'équipements de confort de plus en plus nombreux ainsi que d'accessoires en tous genres. Le passage à des véhicules lourds aurait pu résoudre le problème, mais il est resté marginal du fait de la réticence des utilisateurs à se soumettre aux épreuves du permis C.

Considérant qu'un retour en arrière n'était pas envisageable, les constructeurs ont donc imaginé une solution qui aurait consisté à autoriser la conduite d'un motorhome dont la masse aurait été supérieure à 3500 kg sans excéder 4250 kg avec le permis B.

C'est la raison pour laquelle, à l'occasion de l'élaboration de la directive européenne relative au permis de conduire destinée à remplacer la directive 91-439 du 29 juillet 1991, les démarches accomplies auprès des institutions européennes ont abouti à l'adoption par le parlement européen d'un amendement en ce sens au projet de la commission.

Malheureusement, cet amendement a été repoussé par le conseil des ministres européen et la directive, finalement adoptée sans celui-ci le 20 décembre 2006.

Le problème restait donc entier et a même continué à s'aggraver avec la mise sur le marché les années suivantes, par les constructeurs automobiles, de nouveaux porteurs plus puissants et plus lourds, et, par les constructeurs de camping-cars, de véhicules encore plus longs.

Selon une enquête réalisée en 2008 par la Fédération Française des Associations et Clubs de Camping-Cars portant sur plusieurs centaines de véhicules de toutes marques et de types variés (fourgons, capucines, profilés, intégraux), il s'est avéré que 80 % des motor-homes circulaient en surcharge.

Suite aux actions menées, notamment en France, certains constructeurs ont allégé leurs modèles depuis 2008 ; cette action serait positive si l'allègement ne conduisait pas à une fragilité des produits, ce qui semble pourtant le cas.

Néanmoins, selon une source non vérifiée, la pesée de quelques centaines de motorhomes, réalisée à l'occasion de la fête européenne du camping-car organisée par « Camping-Car Magazine » au printemps 2010, aurait révélé qu'au moins 50 % d'entre eux, dont de nombreux véhicules récents, étaient encore en surcharge.

Les propriétaires de motorhomes circulant en surcharge s'exposent bien entendu à des sanctions pénales et à l'immobilisation éventuelle de leurs véhicules en cas de contrôle ; mais, sur le plan de la sécurité routière la situation est encore plus alarmante dans la mesure où la masse en charge de certains véhicules en circulation excède parfois la masse maximale techniquement admissible du porteur.

Cet état de fait est selon nous la conséquence :

- d'un non respect par les constructeurs de motorhomes des dispositions des règlements européens en vigueur en matière de masses et dimensions des véhicules de catégorie M1, notamment celles relatives à la détermination de la charge utile,
- des concessionnaires, qui, dans le cadre de promotions à 1 €, offrent l'installation sur les véhicules de nombreux accessoires dont le poids rogne encore un peu plus une charge utile déjà insuffisante,
- les pouvoirs publics qui se satisfont des dossiers d'homologation déposés par les constructeurs sans aucune vérification de leurs affirmations.

Bien entendu certains utilisateurs chargent également trop leurs véhicules mais ce n'est pas la cause essentielle du problème surtout depuis les campagnes d'information menées par les clubs et les fédérations à ce sujet.

La solution passe à notre avis par une obligation faite aux constructeurs de ne plus mettre sur le marché de motorhomes dont la charge utile réelle soit inférieure à 400 kg et par la possibilité offerte aux utilisateurs de pouvoir conduire un véhicule de plus de 3500 kg de masse maximale sans devoir être titulaire d'un permis de conduire dédié au transport de marchandises.

Nous sommes intervenus sans succès auprès des constructeurs, qui n'ont même pas daigné répondre à nos courriers, et de la commission européenne en attirant son attention sur cette situation et pour que soit créé un permis de conduire C1 « véhicules de loisir ».

Ce permis serait, pour ce qui concerne l'épreuve de conduite et de maniabilité, identique au permis C1 (véhicules de plus de 3500 kg dont la masse n'excède pas 7500 kg) défini dans la directive du 20 décembre 2006, mais dont les épreuves de contrôle de

connaissances seraient expurgées de tout ce qui concerne le transport de marchandises (législation du travail, législation des transports, utilisation du chrono tachygraphe, chargement / déchargement, arrimage des charges,...) ; par ailleurs nous considérons que les aptitudes physiques à la conduite, contrôlées lors d'un examen médical obligatoire, devraient être celles du groupe 1 puisque ce sont celles qui sont requises pour conduire un ensemble composé d'un véhicule automobile de 3500 kg attelé d'une caravane dont le poids peut atteindre 3500 kg avec le permis EB. La conduite d'un véhicule isolé dont la masse n'excède pas 7500 kg nous paraît plus aisée que celle de l'ensemble précité et ne pas nécessiter d'aptitudes supérieures.

La FICM a sollicité le 1^{er} décembre 2009 du Président de la Commission Européenne la création de ce permis de conduire C1 « véhicules de loisir » ; la réponse du 5 janvier 2010 du Directeur Général de l'Energie et des Transports de la commission renvoie l'examen éventuel de la question après l'entrée en vigueur complète de la directive 2006/126/CE du 20 décembre 2006.

Compte tenu des délais inhérents à l'élaboration d'un règlement européen, attendre le 19 janvier 2013 pour engager les procédures éventuellement nécessaires ne nous paraît pas acceptable eu égard à la situation exposée ci-dessus.

**C'est pourquoi nous vous proposons de signer
la pétition ci-jointe qui sera adressée
aux autorités européennes compétentes.**