

# CAMPING-CARS POIDS LOURD ET PERMIS B : LA FICM MET « LES POINTS SUR LES I »



**Étendre le permis B pour que les propriétaires de camping-cars puissent conduire un plus de 3,5 tonnes... C'est l'initiative de la FICM, Fédération internationale de Clubs de motorhome. Récemment, nous avons publié un article relatant la même initiative de la FFCC et de la FICC dans ce sens.**

Notre article figurant ci-dessous, ne cite pas l'action de la FICM, qui est pourtant notre partenaire, et qui travaille avec beaucoup d'énergie, au niveau européen, pour résoudre les problèmes de surcharge des camping-cars. Action menée en collaboration avec la Ffacc (fédération française des associations et clubs de camping-car). Voici le communiqué que nous a adressé cette association, la seule fédération européenne à ne regrouper que des camping-caristes.

## **Passer le permis B à 4,5 tonnes**

Réponse de la F.I.C.M. (Fédération Internationale des Clubs de Motor-homes) à l'article du Monde du camping- car de janvier 2021.

Depuis plus de 3 ans la F.I.C.M. avec le R.U. (Reisemobil Union) l'ADAC, ÔMTC travaillent auprès de la Commission Européenne pour faire évoluer le permis « B » 3.500 kg.

Pour faire face aux problèmes rencontrés par les utilisateurs, nous avons œuvré avec nos partenaires pour une proposition de passer le permis « B » à 4.500 kg et à l'harmonisation des règles d'homologation dans toute l'Union.

Lorsque nous achetons un véhicule pour 4 personnes, la charge utile est impactée par le fait que par le jeu des homologations, le plein de carburant + l'AdBlue + un panneau solaire + une batterie grande capacité et seulement 20 litres d'eau dans un réservoir prévu entre 120 et 200 litres de capacité, nous sommes en surcharge pour 3.500 kg, c'est le cas pour 85% des utilisateurs.

La F.F.A.C.C.C. a depuis des années demandée en France, une vraie charge utile de 500 kg minimum.

La F.I.C.M. a pris à son compte cette demande au niveau de l'Union Européenne.

Tout au long de la période actuelle, un certain nombre de consultations de la plus haute importance ont eu lieu, auxquelles nous avons participé. Les motorhomes ne sont pas les seuls concernés par le souci du poids en fonction des permis, il en est de même pour les camionnettes utilitaires et dans les services publics pour les pompiers et les ambulances entre autres. Cela concerne donc un nombre énorme d'utilisateurs en Europe.

En ce qui concerne le motorhome, la F.I.C.M. est la seule Fédération regroupant exclusivement des motorhomistes, et qui défend leurs droits vu qu'elle n'est liée à aucun organisme commercial et que notre Fédération est gérée totalement par des bénévoles, nous assumons ce fait.

**Notre utilité reconnue en Europe, défendre les intérêts de tous les motorhomistes.**

Claude GUET

Président Fédération Internationale des Clubs de Motorhomes

# LA FFCC DEMANDE L'EXTENSION DU PERMIS B AUX CAMPING-CARS DE 4,25 TONNES

Dans un article publié sur son site internet le 8 janvier 2021, la FFCC (Fédération française des campeurs, caravaniers et camping-caristes, lance un appel en faveur de l'extension du permis B aux véhicules particuliers de 4,25 tonnes. En clair : conduire un camping-car poids lourd avec le permis voiture.



C'est une demande souvent formulée par des camping-caristes, et maintenant par des associations. Avec cette revendication, la FFCC relaye l'action de la FICC (fédération internationale de camping, caravaning et auto caravaning) auprès des pouvoirs publics européens. La FFCC ([voir article ci-après](#)) met en avant les « résultats très positifs » des études sur la sécurité routière en camping-car. Elle indique aussi que la limite des 3,5 tonnes est un frein à la recherche de motorisations autres que le diesel. Evidemment, l'article ne parle que des camping-cars, qui sont des véhicules particuliers de transport de personnes, et font l'objet d'une utilisation particulière : essentiellement à des fins touristiques.

## Pour un permis B étendu à 4,25 tonnes

A l'occasion de divers sondages que le Monde du Camping-Car a pu effectuer auprès des camping-caristes, il s'avère que les avis sont assez partagés sur le sujet. Un certain nombre considère effectivement que la conduite d'un camping-car poids lourd nécessite une formation particulière... à laquelle les 3,5 tonnes pourraient d'ailleurs aussi être soumis. Pour d'autres, le passage de 3,5 à 4,2 ou 4,5 tonnes n'est qu'une formalité administrative, sans vraie incidence sur la conduite.

Il est certain que plusieurs arguments prêchent en faveur d'une extension du permis B :

- Un certain nombre de camping-caristes conduisent déjà des poids lourds avec le permis B. Tous ceux qui ont eu leur permis B avant le 20 janvier 1975 peuvent profiter de la dérogation B79. Et cela ne pose pas de problème de sécurité.
- Beaucoup de camping-cars sont en surcharge : 3,5 tonnes, c'est peu pour un véhicule aménagé, en 2021. Une fois que l'on ajoute les équipements, les bagages et les passagers, il est fréquent de dépasser la limite légale.
- Offrir 750 kg de charge utile supplémentaire aux camping-cars leur permettrait d'embarquer un système de motorisation électrique, hybride ou autre, et surtout les batteries qui vont avec.

Source : 

---

## Demande d'extension du permis B aux camping-cars jusqu'à 4,25 t

La FFCC a souhaité relayer au niveau de la France la demande de la FICC, fédération à laquelle elle est affiliée, qui consiste à permettre la conduite d'un camping-car avec un permis B jusqu'à 4,25 t. Elle vient d'interpeller les ministères de l'intérieur, de la transition écologique et du tourisme sur ce sujet.

Publié le 8/01/2021



La Fédération Internationale de Camping, Caravanning et Auto caravanning (F.I.C.C.) A.I.S.B.L., dont le siège est à Bruxelles est la seule organisation qui représente officiellement au niveau international et européen les utilisateurs de Camping, Caravanning et Camping-cars.

Elle a engagé, en partenariat avec ECF, la Fédération européenne des caravanes (ECF), représentante des organisations nationales de l'industrie européenne de la caravane et du camping-car, une action pour que tous les titulaires du permis de conduire B puissent conduire des véhicules jusqu'à 4,25 tonnes à des fins privées.

La législation européenne actuelle sur le permis de conduire exige un permis de conduire de plus de 3,5 tonnes à des fins commerciales (C1 ou C). Elle n'est pas adaptée pour la conduite d'un camping-car.

Dans ce contexte, la FFCC, seule Fédération dans cette activité reconnue d'utilité publique en France, et affiliée à la Fédération Internationale de Camping, Caravanning et Auto caravanning (F.I.C.C.) A.I.S.B.L., a décidé de relayer cette action au niveau national et a sollicité les pouvoirs publics pour une extension du permis de conduire B pour les camping-cars jusqu'à 4,25 tonnes.

## **Camping-cars et sécurité routière**

La sécurité routière des camping-cars est excellente depuis des années. L'étude du BAST (Institut fédéral de recherche sur les routes, Allemagne) confirme un résultat très positif. Les camping-cars sont la cause de moins de 0,3 % de tous les accidents avec dommages corporels.

Les chiffres à l'échelle européenne ne sont pas disponibles. Cependant, les camping-cars jouissent d'un bon bilan de sécurité dans de nombreux États membres. De ce fait, les différents gouvernements n'ont pas jugé nécessaire de détailler les statistiques sur les accidents de camping-cars séparément des voitures et des véhicules de marchandises. Cela confirme l'excellent bilan de sécurité car ils ne sont pas considérés comme présentant un risque particulier.

Les camping-cars circulent généralement la journée, à des fins privées et à la « vitesse des vacances ». Rien n'indique que ceux dont le poids varie de 4 250 kg à 4 500 kg soient plus difficiles à conduire que les véhicules de 3 500 kg.

À ce jour, les camping-cars fonctionnent au diesel. Contrairement au marché des voitures particulières, les véhicules utilitaires légers de base utilisés pour les camping-cars n'offriront pas, à court terme, de solutions appropriées en ce qui concerne la motorisation. Nous savons que la raison principale est le poids supplémentaire du véhicule. La charge utile serait alors réduite au minimum par le système de propulsion alternatif (par exemple, les batteries, moteurs électriques additionnels).

L'évolution future prévisible des motorisations des camping-cars nécessite une augmentation du poids des véhicules, d'où la nécessité d'adapter la réglementation du permis de conduire.

Nous vous tiendrons informés de l'évolution de nos échanges avec les ministères dès réception des premiers retours.



Source :

---