**La FICM et les deux grandes injustices : le point sur les dossiers européens**

A l’occasion de l’Assemblée Générale de la FFACCC qui se tenait à Autun, la FICM présentait le 7 novembre dernier son rapport sur les négociations en cours en matière de réglementations européennes pour les camping-cars. Celles-ci sont entrées dans une nouvelle phase.

Pour rappel, deux grandes injustices affectent la vie du camping-cariste européen :

* Le plafonnement du Permis B à 3.5T a pour conséquence que 85% des 2.5 millions de camping-cars qui circulent sur nos routes risquent surcharge et pénalités vexatoires.
* Les mesures discriminatoires prises à l’encontre des camping-cars par certaines autorités publiques en matière de stationnement empoisonnent la vie du camping-cariste et sont contre-productives sur le plan du développement local (commerces, services, tourisme). Plainte en cours contre l’État du Portugal.

**L’avenir du Permis B**Le PTAC autorisé pour le permis B est bloqué à 3.5T par la Directive CEE 1980/1263, entrée en vigueur en … 1998. Cette norme est héritée des Conventions de Genève (1968), Vienne (1949), Paris (1926) et … du Siècle de Louis XIV (transport des blocs de marbre de Campan, pour les Tuileries et la Galerie des Glaces, à Versailles). Depuis 1998, les camping-cars livrés n’ont cessé de prendre du poids, pour des raisons de sécurité (normes européennes), de confort ou … de concurrence et la FICM demande en vain aux constructeurs une charge utile minimale de 500 kg.

La FICM confirme être à la base d’une prise de position commune soumise en janvier 2021 aux grandes brigades de sapeurs-pompiers des 27 États Membres de l’Union européenne, étant entendu que la charge utile de leurs véhicules d’intervention est notoirement insuffisante pour répondre aux besoins des dizaines de milliers de volontaires qui assurent les services d’urgence sous permis B partout en Europe. Ce document a permis à la Commission de conclure qu’une révision de la Directive 2006/126/EU s’imposait.

La première consultation publique de cette nouvelle phase a permis à plus de 2200 contributeurs d’expliquer **pourquoi**, en tant que camping-caristes de toutes origines, ils souhaitaient un relèvement du PTAC à 4.5T. La FICM a conclu l’exercice par un Mémorandum adressé à Madame Adina-Ioana Válean, Commissaire à la Mobilité et au Transport, retraçant l’historique de la norme de 3.5T et soulignant le blocage délibéré à ce niveau par l’un des plus grands États de l’Union : la France ! Dans la foulée, la FICM a adressé copie de ce document au Rapporteur de la Commission TRANS-TOURISM du Parlement européen sur les questions de sécurité routière, car le chemin est encore long … et parsemé d’embûches. Une **mobilisation** sera nécessaire.

**Green Deal et mort annoncée du Diesel**
La FICM n’a cessé, tout au long des négociations menées auprès de la Commission européenne, de rechercher l’intérêt des parties : camping-caristes, constructeurs, tourisme sans frontière et tourisme lent, itinérant et qui s’attarde dans les régions. La dé-carbonisation du trafic est un gigantesque défi pour la Commission européenne. Dès 2018, la Directive 645/UE entrevoyait la possibilité de relever le PTAC à 4.25T sous réserve que ce surpoids soit consacré à des équipements recourant aux énergies alternatives et réservé à certains types de véhicules. Le Législateur européen s’y opposa. Aujourd’hui, la FICM s’y oppose par crainte que les constructeurs ne s’emparent de 750 kg pour placer de plus grosses batteries ou autres technologies, sans pour autant garantir les 500 kg de charge utile exigés par les utilisateurs. Dès lors, la FICM propose de porter le PTAC en permis B à 4.5T dans la mesure où la plupart des constructeurs offrent une cellule identique sur châssis 3.5T ou 4.5T. Cette proposition s’inscrit dans l’esprit d’un compromis légitime. Reste à convenir des modalités.

 **Distinguer l’usage privé de l’usage professionnel**
La règlementation actuelle veut que la conduite de véhicules de PTAC supérieur à 3.5T soit limitée aux détenteurs d’un permis de classe C ou D. Le permis C1 (2000 € et examen médical périodique) ne se justifie pas pour un véhicule de loisir à faible kilométrage. La FICM propose donc de réunir véhicules de loisir et de tourisme en classe B, avec deux plafonds à 4.5T et 7.5T. Tout véhicule de PTAC supérieur à 4.5T justifierait au minimum une épreuve sur parking et, au-delà de 7.5T, le régime appliqué actuellement sous permis C1 pour autant que le PTAC soit inférieur ou égal à 15T. Au-delà de 15T, le régime C serait maintenu tel quel.

La procédure en révision du permis B doit permettre de trouver un juste équilibre entre obligations et besoins techniques ou logistiques.

**L’agenda
11/2021** : rapport de la Commission au Parlement sur les orientations de la Réforme.

**Début 2022** : - **consultation de 12 semaines** destinée à évaluer la pertinence des mesures envisagées, les plaintes des citoyens, les infractions éventuelles des États Membres. Il s’agit d’un effort de consolidation.
- **ateliers ciblés et courts** destinés à créer la discussion, en allant droit au fait avec questionnaires et interviews structurés

**Vers novembre 2022** : les propositions seront soumises à un Groupe de Sages (interne à la Commission), dont le rapport sera transmis au Collège des Commissaires. Ce seront les premières décisions politiques, basées sur de nombreuses analyses techniques.

En ce qui concerne le relèvement du PTAC : analyse du marché (y compris celui de l’occasion), intégrer le Green Deal, impacts industriel, écologique, environnemental ; Sécurité routière (quid, si tous les véhicules passent au-dessus de 3.5T ?) ; mesures spécifiques destinées aux véhicules récréationnels. Cohérence, pertinence, équilibre, et bonne délimitation pour éviter tout débordement dans le secteur du Transport.

**Fin 2022 :** avant-projet déposé au Parlement européen, qui prendra environ 1 an pour déposer son rapport.
Pendant ce temps, la Commission maintient le contact avec le Parlement et le Conseil (Comités de Comitologie)
**Fin 2023 :** possibilité d’un vote au Parlement
Mise en application ? Normalement, la ratification par les États Membres prend un an, parfois plus (2 à 3 ans !). Il est possible que certains États refusent l’une ou l’autre mesure (opt-out). Alors, cela traîne encore davantage.

**Les atouts de la FICM**
La FICM est totalement indépendante de tout intérêt industriel ou financier.

La FICM représente des Utilisateurs de CC et rien que des utilisateurs.

La FICM est une association de consommateurs.

La FICM peut défendre les constructeurs contre la menace industrielle et sociale liée à la transition énergétique.

La FICM peut défendre un tourisme propre, autonome et respectueux de l’environnement.

La FICM peut revendiquer un potentiel d’achat en commerce local, et de soutien en milieu rural.

La FICM est représentative de plus de 2.5 millions d’usagers de motor-homes et de familles.

La FICM a une bonne expertise dans son domaine d’activité.

La FICM bénéficie, grâce au travail de ses clubs régionaux et au dévouement de ses bénévoles, d’un ancrage profond avec les territoires et les municipalités.

Les membres de nos clubs connaissent leur région, celles des autres et voyagent dans toute l’Europe, 365 jours par an. Ils représentent une population touristique stable et dynamique.

**La mobilisation en France**

A l’occasion de la consultation publique de mai 2021, la France n’a fourni que 26 contributions individuelles sur les 2213 enregistrées, soit 1% alors même que ce pays représente le second marché du camping-car en Europe.
Cette situation est inacceptable, car le camping-car est un outil de famille qui profite aux enfants et petits enfants. Il faut parler des problèmes de CC en famille et la FICM demande aux Clubs d’informer leurs membres quant aux moyens de faire entendre leurs voix. Une instruction précise avec mode d’emploi sera fournie pour contribuer efficacement à la prochaine consultation de 12 semaines sur le site de la Commission européenne : **« https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives\_fr?text=permis%20de%20conduire ».**

En outre, une plaquette sera produite sur le site www.FFACCC.info visant à comprendre l’Europe, ses institutions, la composition actuelle du Parlement et, in fine, **la liste des élus** siégeant au nom de la France dans les commissions spéciales du Parlement européen : Transport-Tourisme, Liberté et Justice, Agriculture et Développement Rural.

**Vous trouverez les noms des élus, leurs numéro de téléphone à Bruxelles et Strasbourg, ainsi que leur adresse électronique.**

**A vous de jouer !**