

Arras, Le 17 janvier 2023

Chers amis, nous démarrons cette année 2023 avec énergie et sans transition. Vous aurez du pain sur la planche !

### **Bilan 2022**

L'année 2022 a permis à nombre d'entre nous de renouer avec les activités normales de nos clubs, après les épreuves répétées liées à la pandémie. Grâce à votre ténacité et à l'enthousiasme que vous avez pu nourrir auprès de vos animateurs et adhérents, de nombreux projets qui avaient dû être postposés se sont concrétisés, y compris l'EuroCC à Blégnny chez nos amis belges : 486 personnes accueillies par le Club ABUM (Association belge des Utilisateurs de Motorhomes) et 233 par les ligues francophones (LFBCM) et néerlandophones (LNMC) des clubs belges affiliés. Sur le plan structurel, une AG extraordinaire de la FICM a confirmé les modifications de statuts discutées à Parme en septembre 2021, ouvrant l'accès de nouveaux clubs issus de nouveaux horizons.

Nous avons également renforcé l'équipe d'Administrateurs avec l'arrivée de Brigitte Guenot (CCCSR, qui succède à Didier Verriest au Secrétariat Général) et de Guylaine Chrétien en appui à Daniel Collombet pour la Trésorerie. Guylaine s'occupera aussi de projets spéciaux. Enfin, un nouveau site WEB a vu le jour dont l'objectif sera de mieux vous informer sur les activités de notre fédération et sur les dossiers en cours.

Trois nouvelles fédérations ont été admises à la FICM à titre probatoire à Blégnny et sont confirmées au 01/01/2023:

E-ACAV avec Angel Simo (Valencia), I-CCGUBBIO avec Raffaello di Benedetto et CH-Womoland avec Rolf Järmann.

Le Club de Gubbio s'est immédiatement porté candidat pour l'organisation de l'EuroCC 2023 qui se tiendra à Assise en juin et est promis à un grand succès.

### **Programme 2023**

L'AG de Blégnny nous avait permis d'enregistrer une importante demande visant la communication multilingue ainsi que le souci d'ouvrir nos rangs aux générations montantes. Différentes actions ont été prises pour y satisfaire et renforcer la coordination de nos efforts en vue de répondre aux différents défis qui nous attendent. La culture nous paraît être le vecteur idéal pour nourrir cette ambition et cette orientation marquera sans doute prochainement les actions de la FICM. Nos amis allemands renforcent leur soutien à Siegfried Orth : John Bexkens est quadrilingue.

### **La FICM et la Défense de ses amis consommateurs**

Au niveau des Institutions européennes :

1. **Permis B** : les propositions de la Commission sont toujours en cours de négociation au sein des comités interinstitutionnels (Parlement-Conseil). Adoption reportée au 1<sup>er</sup> trimestre 2023.  
**Les constructeurs** renforcent leur lobby et demandent **Minimum** 4250 kg. Nous exigeons 4500 kg.  
La FICM a été bien entendue et a libéré la parole de nombreux usagers et acteurs concernés: pour rappel, les consultations publiques visant le Permis ont donné lieu à 22 contributions en 2019, 2213 en 2021 et 7534 en 2022. Quasi toutes portaient sur le relèvement du permis B ! Action urgente requise via le CLC<sup>(\*)</sup>.
2. **Stationnement** : dossier portugais classé (géo-localisation suspendue); suivi et valorisation localement du dossier « Cornouailles » (via info CLC - UNIVDL) ; communiqués de presse et vers le Parlement portugais.
3. **Aires de Services**: modèle CLC + élaboration de normes (bronze, argent, or et platine) – borne d'alimentation et de recharge; création de 11 aires en Wallonie (LFBCM). Lutte contre les monopoles, appui au développement rural.
4. **Zones environnementales**: signalisation, planning, dérogations, mobilité dans les villes
5. **Signalisation harmonisée** : en particulier celle qui concerne le stationnement des motorhomes.
6. **Sécurité routière** : requêtes spécifiques visant les motorhomes
  - a. passive (ancrage pour sièges d'enfant) ; angles morts, installations gaz ; stationnement et aires
  - b. active : transition vers véhicule autonome ? responsabilité du constructeur en cas d'accident lié à défaillance électronique (comme au Royaume-Uni) ; crash test.

**Fiscalité** : La FICM a été consultée dans le cadre d'un décret visant la fiscalité appliquée au motorhome en région wallonne (jusqu'à 670 % d'augmentation !). Négociation en cours pour amender cette législation. L'alerte avait été donnée par un groupe Facebook autonome et avait suscité le rassemblement de 300 motorhomes sur un parking DECATHLON, en protestation, avec l'appui de partis d'opposition. C'est ce groupe qui négocie avec le Gouvernement Régional de Wallonie, en collaboration avec la Ligue francophone belge et la fédération des concessionnaires.

La FICM craint naturellement la multiplication d'initiatives législatives analogues ailleurs en Europe, en raison de la politique européenne actuelle en matière de transition énergétique. Attention ! Renseignez-vous, veillez !

### **Perspectives**

La réforme des Permis fait l'objet de négociations difficiles, et la décision du Parlement européen d'arrêter la vente des véhicules thermiques pour 2035 déclenche quelque chose qui ressemble à un Tsunami.

La FICM a immédiatement soutenu par communiqué de presse la fédération européenne de l'industrie automobile et la puissante ACEA qui regroupe les fabricants du secteur Electronique.

(\*) CLC-UNIVDL: Comité de Liaison du Camping-Car, réunissant clubs, constructeurs, distributeurs de camping-cars (France)

La fédération européenne des constructeurs (ECF) tire la sonnette d'alarme car elle se trouve dans l'impasse.

Explication : L'appel à la liberté suscité par la pandémie avait engendré de telles ventes que les stocks de porteurs étaient asséchés, toute production arrêtée.

De plus, l'ECF s'est trouvée coincée par sa trop grande dépendance au FIAT DUCATO (70% du marché) et les problèmes spécifiques liés à la modernisation de celui-ci : direction et boîte de vitesses robotisées, grandes consommatrices de chips venant d'Asie, région elle-même en crise de sous-production pandémique.

Les constructeurs se défendent en montrant tous les investissements qu'ils font en se tournant vers des châssis alternatifs, la plupart moins performants ou beaucoup plus chers. Mais le mal est plus profond. Les véhicules ont pris beaucoup de poids au cours des dernières années et, dans la transition énergétique telle qu'elle est programmée, sa dépendance au Diesel et au permis B (plus de 85% de ventes bloquées à 3500 kg) l'empêchent d'envisager l'installation de batteries supplémentaires ou de réservoirs alternatifs (mode hybride gaz/Diesel/carburants non-fossiles).

La Commission avait suggéré cette approche dès 2018 (Directive 2018/645), proposant de rehausser le PTAC pour permis B à 4250 kg, mais le Parlement (ou le Conseil !) s'y était opposé. C'est à cette période qu'un premier virage stratégique avait été opéré : le développement de fourgons, systématiquement par tous les constructeurs, à l'instar de ce que n'avait jamais cessé de faire le constructeur ADRIA.

#### Le syndrome des 3500 kg

En matière de sécurité routière, la limitation du PTAC à 3500 kg remonte à fort loin dans le temps. C'est ce que nous avons expliqué dans le MEMORANDUM adressé en mai 2021 à Madame Válean, Commissaire au Transport et à la Mobilité : première directive européenne de 1980, Convention de Vienne de 1968, Convention de Genève de 1949, Convention de Paris de 1926 et ... 1682-83 (Louis XIV, Versailles et les marbres de Campan) !

En effet, le principal argument en faveur d'un PTAC limité à 3,5 tonnes provient des contraintes de freinage. Mais cet argument doit être pondéré à la lumière de l'état actuel des technologies de freinage. Il ne fait aucun doute que les freins sont bien meilleurs et bien plus fiables aujourd'hui qu'il y a 100 ou 300 ans.

La première référence que nous ayons trouvée en termes de normes de PTAC pour les charrettes et chariots date de l'époque de Louis XIV, en France, vers 1682-83. Pas de limite pour les carrosses. Pour achever la Galerie des Glaces et le Palais du Trianon à Versailles, le Roi avait besoin des plus beaux marbres des collines de Campan, dans les Pyrénées. Les blocs de marbre, pesant jusqu'à 3 tonnes, étaient transportés par 25 à 28 paires de bœufs jusqu'à la Garonne et la Gironde à Bordeaux sur de lourds traîneaux, des barges et des bateaux le long de la côte atlantique. Les bateaux remontaient la Seine et les blocs étaient finalement chargés sur des charrettes renforcées (de 500 kg) de la Seine à Versailles (les normes de poids étant exprimées en unités "Livres Parisiennes", telles que redéfinies par un Edit de Louis XIII daté de septembre 1641).

De 1686 à 1689, 774 blocs et 12 colonnes sont partis pour Versailles et le voyage était long et périlleux (plus de 60 jours). La longue tradition du PTAC à 3500 kg s'est donc introduite dans la législation européenne en 1980 de manière tout à fait naturelle sans soulever beaucoup d'objection, sauf de la part du Royaume-Uni. Et ce dossier fut pris en charge en France par un jeune fonctionnaire entré l'année précédente au Ministère de l'Intérieur pour engager le processus de transposition au cadre français. Ce fonctionnaire zélé, après avoir été détaché au Service des Permis de la Commission européenne de 2004 à 2009, cumula cette fonction avec celle de délégué français (pendant 15 ans) et puis Vice-Président du Groupe de Travail n°1 en charge de la Sécurité Routière en Europe, auprès de l'UNECE à Genève. Une carrière culminant comme Délégué Interministériel à la Sécurité Routière et à présent terminée... Mais voilà que cette éminente personnalité se trouve désignée Conseiller Technique auprès du nouveau Délégué Interministériel à la Sécurité Routière! La FICM se propose de **mettre un terme à ce scénario de blocage par voie de veto européen** et au gâchis qui en résulte pour les communautés de motorhomistes de toute l'Europe.

L'action doit se passer en France. Nom et prénom ont été transmis au Président de la FFACCC et contact a été pris avec le comité de liaison CLC/UNI-VDL pour envisager son **modus operandi**.

#### Appel à tous nos clubs

Les négociations en cours se déroulent en milieu opaque au sein de multiples comités des 3 institutions européennes (les comités de comitologie). Il est extrêmement important que ces acteurs soient au courant des réalités de terrain et l'expérience acquise sur [le dossier de taxation wallonne](#) peut guider notre action.

Vous recevrez dans les jours à venir la liste des élus européens de **TOUS** vos adhérents actifs dans les trois commissions parlementaires où la FICM déploie son action : voir lien **TRAN, ITRE, IMCO**. Si possible, nous ajouterons REGI et AGRI.

Vous disposerez ainsi des coordonnées des personnes à contacter : n° téléphone (Bruxelles, Strasbourg), e-mail.

Nous sommes actuellement 2,7 d'usagers de motorhomes en Europe.

La FICM demande à toutes ses fédérations, associations et ligues **de faire BLOC** et de proposer l'affichage de ces informations cruciales sur leurs sites web respectifs. A vous de convaincre !

Nous vous remercions par avance de votre efficace collaboration.

Claude GUET,  
Président de la FICM

Brigitte Guenot  
Secrétaire Général