



La charge utile des camping-cars

1/ Tout d'abord quelques définitions :

- Le camping-car appartient selon la classification internationale à la **catégorie M1** :
« *Véhicules affectés au transport de personnes comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum.* »

Il convient de noter qu'aucune limitation de tonnage ne figure dans cette définition.

- Le poids total autorisé en charge (PTAC) (ou masse en charge maximale admissible) diminué du poids à vide du véhicule (ou poids à vide national), valeurs portées dans les rubriques F2 et G1 sur la carte grise (ou certificat d'immatriculation), donne la valeur de la **charge utile** ($F2 - G1 = CU$)

- Le PTAC est la « *Masse maximale à pleine charge autorisée d'un véhicule : elle ne doit pas dépasser la masse maximale en charge techniquement admissible, telle que définie par le fabricant* ».

-« *La masse maximale techniquement admissible du véhicule et de ses essieux doit être déterminée par le constructeur, compte tenu notamment de la résistance des matériaux employés et à condition que la masse maximale en charge techniquement admissible ainsi déterminée ne soit pas inférieure à la masse du véhicule en ordre de marche, plus 75 kg pour chaque place pour passagers.* »

Les valeurs des masses maximales par essieu sont indiquées sur la plaque constructeur du porteur (en général sur l'embase du siège conducteur ou dans le compartiment moteur). Il convient de faire la somme des deux valeurs pour avoir la masse maximale techniquement admissible du véhicule.

- Le poids à vide ou « *en ordre de marche* » est la « *masse du véhicule carrossé en ordre de marche (avec fluide de refroidissement, lubrifiant, carburant, roue de secours, outillage et conducteur). Dans le cas des autocaravanes, il importe de prendre en compte également la masse correspondant à la masse du contenu des réservoirs d'eau potable et de gaz remplis à 90 % de leur capacité.* »

- Pour la réception, « *La masse des véhicules est contrôlée comme suit:*

1. à vide, c'est-à-dire en ordre de marche au sens du point 2.6 de l'appendice 1 de l'annexe I mais sans conducteur; dans le cas des autocaravanes, il importe de prendre en compte également la masse correspondant à la masse du contenu des réservoirs d'eau potable et de gaz remplis à 90 % de leur capacité;

2. à pleine charge (dans les conditions visées aux points 3.2.1 à 3.2.3 de l'annexe II), au moyen d'un calcul, compte tenu des éléments suivants:

- les sièges, s'ils sont réglables,
 - les masses à prendre en considération sont les suivantes :
 - une masse de 68 kilogrammes par occupant (conducteur compris),
 - une masse de 7 kilogrammes pour les bagages de chaque occupant (conducteur compris);
 - la masse de chaque occupant doit être appliquée verticalement La masse des bagages de chaque occupant est représentée par une force verticale passant par le milieu de la projection sur un plan horizontal de la longueur maximale utile du compartiment à bagages situé dans le plan longitudinal médian du véhicule; dans le cas des véhicules à usages spéciaux, la masse des bagages doit être disposée selon les instructions du constructeur en accord avec les services techniques,
 - toute masse excédant **la masse conventionnelle** doit être répartie selon les indications du constructeur en accord avec le service technique, compte tenu des niveaux d'équipement différents et des masses et des emplacements des équipements,
 - dans le cas des autocaravanes, **la masse de la charge excédentaire** doit être au moins égale à $(10 \text{ kg} \times N) + (10 \text{ kg} \times L)$, où « L » est la longueur totale de l'autocaravane, et « N » le nombre de passagers, conducteur compris, indiqué par le constructeur.
La masse de la charge excédentaire doit être distribuée selon les indications du constructeur, en accord avec les services techniques, dans tous les compartiments à bagages.
- « On entend par **masse de charge conventionnelle** une masse de 75 kilogrammes multipliée par le nombre de places assises (y compris les strapontins) prévues par le constructeur. »

- « **L'excédent de la masse de la charge** [est] **la différence entre la masse en charge maximale admissible et la masse en ordre de marche, accrue de la masse de la charge conventionnelle. L'excédent de la masse de la charge peut comprendre la masse d'équipements en option, tels que toit ouvrant, conditionnement d'air, dispositif d'attelage.** »

De fait il s'agit de ce que nous appelons la charge utile.

Attention à ce point, les équipements en options peuvent venir en déduction de la charge utile annoncée pour le véhicule de base (voir à ce sujet la note options).

Nota : l'ensemble des définitions transcrites ci-dessus en italique résultent des directives européennes 92/21/CEE du Conseil européen et 95/48/CE de la Commission européenne qui concernent les masses et dimensions des véhicules à moteur de la catégorie M1. Celles en caractères normaux sont de l'auteur.

Les textes intégraux des directives citées sont consultables aux adresses suivantes :

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31992L0021:FR:HTML>
pour la directive 92/21/CEE

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31995L0048:FR:HTML>
pour la directive 95/48/CE

2/ Comment faire pour disposer d'une charge utile réelle satisfaisante alors que nombre de véhicules en circulation ont une charge utile tendant vers zéro (voire négative) et que le poids à vide des véhicules neufs ne cesse de croître compte tenu des nouvelles normes édictées en matière de lutte contre la pollution et de sécurité ?

Lors d'un renouvellement le choix est simple :

- Opter pour des véhicules de dimensions plus réduites et renoncer aux options ou aux accessoires qui ne sont certes pas indispensables mais qui concourent à un certain confort ?
- Acquérir un véhicule poids lourds qui corresponde à leurs attentes ?

Mais que faire lorsque l'on veut conserver un véhicule déjà mis en circulation dont la charge utile est en cause ?

La seule solution consiste en une nouvelle réception de celui-ci en poids lourds, sous réserve que les caractéristiques du châssis porteur le permettent (cf. *masse maximale techniquement admissible du véhicule*).

Toutefois, véhicule neuf ou nouvelle réception en poids lourds, le conducteur doit être titulaire d'une autorisation de conduire adaptée.

3/ Le permis de conduire

Pour le titulaire du permis de conduire C, pas de problème ; mais tous ne souhaitent pas se soumettre aux épreuves de l'examen en cause. En effet :

- les épreuves sont destinées à vérifier les connaissances et aptitudes des futurs chauffeurs routiers (hygiène et sécurité, temps de conduite, législation des transports, méthodes de chargement et de déchargement d'un véhicule, d'arrimage des charges...), sujets très éloignés de la pratique du camping-car,
- les exigences accrues en matière d'aptitude physique par rapport au permis B (que la conduite d'un camping-car ne justifie pas dans la mesure où les caractéristiques géométriques et mécaniques d'un camping-car varient très peu qu'il soit réceptionné en 3,5 tonnes ou en 5 tonnes) inquiètent plus d'un d'entre nous.

4/ L'action de la F.F.A.C.C.C.

L'espoir un moment caressé de voir autorisée la conduite d'un camping-car de 4250 kilogrammes de PTAC avec le permis B s'étant envolé avec la parution de la directive 2006/126/CE du 20 décembre 2006, la FFACCC a interpellé le SICVERL (syndicat qui regroupe l'ensemble des constructeurs français de camping-cars) et les pouvoirs publics.

L'objectif était d'aboutir :

- avec les constructeurs à un accord de prise en charge des nouvelles réceptions éventuelles nécessaires pour les véhicules en circulation, à l'engagement de leur part d'offrir une charge utile réelle d'au moins 400 kilogrammes pour les véhicules neufs, et de définir une plateforme commune d'action envers les pouvoirs publics,
- avec les pouvoirs publics, à la mise en application rapide des dispositions dérogatoires créées par le décret du 13 janvier 1975 au bénéfice des titulaires du permis B délivré

avant le 20 janvier 1975 les autorisant à conduire un véhicule de transport de personnes comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, et, à moyen terme, à la création d'un permis de conduire C1M1 destiné à la conduite des véhicules de transport de personnes de moins de 7,5 tonnes de PTAC dont les épreuves et aptitudes pourraient être proches de celles du permis B (E) qui permet entre autre la conduite d'une voiture particulière attelée à une caravane de plus de 750 kilogrammes.

Si les constructeurs n'ont toujours pas répondu à ce jour, le gouvernement français, par l'intermédiaire de Monsieur Dominique BUSSEREAU, secrétaire d'Etat aux transports, indique, dans sa réponse du 11 mars 2008, que si « il apparaît difficilement envisageable de modifier les réglementations communautaire et nationale pour permettre la conduite d'un camping-car de plus de 3,5 tonnes de PTAC avec le permis B, il est exact que les personnes ayant obtenu un permis de catégorie B avant l'entrée en vigueur de la directive de 1991 peuvent bénéficier de la délivrance, par équivalence, d'un permis de la catégorie C, dont l'usage est généralement limité aux véhicules de moins de 7,5 tonnes. »

Par contre il n'apporte pas une réponse, à notre avis, satisfaisante en ce qui concerne le second point, puisqu'il se réfère au nouveau permis C1 créé par la directive du 20 décembre 2006 qui n'est à nos yeux qu'une pale copie du permis C.

Par un nouveau courrier du 19 mars 2008, nous lui avons demandé :

- l'envoi de nouvelles instructions aux préfetures de façon à ce que ne soient pas opposées aux personnes qui feraient une demande de délivrance par équivalence d'un permis de la catégorie C, les dispositions de la circulaire de la direction de la sécurité et de la circulation routière n° 2006-61 du 25 août 2006.
- et l'étude, en concertation avec la commission européenne, saisie par ailleurs, d'un nouveau permis de conduire C1 M1 tel que défini ci-dessus.

Les textes officiels cités sont consultables aux adresses suivantes :

http://www.legifrance.gouv.fr/jopdf/common/jo_pdf.jsp?numJO=0&dateJO=19750117&numTexte=&pageDebut=00698&pageFin=

pour le décret n° 75-15 du 13 janvier 1975,

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:403:0018:0060:FR:PDF>

pour la directive 2006/126/Ce du 20 décembre 2006.

Voir aussi la lettre du 11 mars 2008 de Monsieur Dominique BUSSEREAU et une comparaison des conditions d'obtention des permis B, B(E), C et C1 d'après des extraits de la directive 2006/126 dans ce dossier.



Dossier la charge utile du camping-car

Les options constructeur

Les options peuvent concerner le porteur et les équipements figurant ou non dans les packs promotionnels proposés ; dans tous les cas elles ne sont pas prises en compte dans le poids à vide et donc dans la charge utile annoncés par le constructeur, ceux-ci étant donnés pour le véhicule de base.

Les indications données ci-après sont issues des catalogues constructeurs. Lorsque les informations recueillies n'ont pas été jugées fiables, le poids indiqué est une valeur estimée.

Porteurs :

Option \ Marque	FIAT/PSA	FORD	MERCEDES	RENAULT
Châssis : Maxi 3,5 t ou 4 t 3,850 t / 3,5 t 4 t 5 t	40 kg		Environ 100 kg 240 kg	10 kg
Moteur : 3,0 multijet 3,0 / 184 PS	50 kg		40 kg	
Boite de vitesse automatique			17 kg	9 kg
Climatisation moteur		20 kg		
Réservoir carburant 100 l			10 kg	
Régulateur de vitesse	2 kg		3 kg	2 kg
Airbag passager	6 kg			2 kg
Roue de secours			40 kg	

Cabine :

Lit de cabine	Environ 50 kg
Chauffage Alde/ Truma	Environ 35 kg
Lanterneau panoramique	22 kg
Micro onde	15 kg selon modèle
Climatisation	32 kg selon modèle
Caméra de recul avec moniteur	5 kg
Moquette	De 6 à 10 kg selon longueur du véhicule
Four avec grill	14 kg selon modèle
Hotte aspirante	5 kg
Galerie de toit avec échelle	20 kg
Pile à combustible	17 kg
Batterie supplémentaire	20 kg



Dossier la charge utile du camping-car

Accessoires ou équipements complémentaires

Vous trouverez ci-après quelques accessoires et équipements courants de nos camping-cars ainsi que le poids moyen de ceux-ci, à déduire bien entendu de la capacité de chargement de votre camping-car s'ils font partie d'un pack d'équipements promotionnel ou d'un montage additionnel :

Climatiseurs : de 32 à 44 kg selon la marque et le modèle

Groupes électrogène embarqués : 25 kg pour un appareil à modèle à gaz et de 60 à 100 kg pour un appareil à essence ou à gazole selon la puissance et la marque

Panneaux solaires : de 8 à 12 kg selon la puissance et le fournisseur

Téléviseurs : une dizaine de kg en moyenne selon marque et taille d'écran

Antennes satellite : de l'ordre de 5 kg pour une antenne manuelle et de 10 kg pour une antenne automatique à laquelle il faut adjoindre un démodulateur d'un kg environ

Attelages : de 60 à 100 kg selon porteur

Portes vélos : 10 kg en moyenne

Stores : de 25 à 50 kg selon longueur et marque

Four à gaz : de 5 à 20 kg selon modèle

Comme vous l'aurez compris, la charge utile annoncée lors de la signature du contrat pourra rapidement décroître si vous vous dotez de certains de ces équipements qui ne faisaient pas partie des équipements standards de votre camping-car.

Ainsi vous pourrez facilement réduire la capacité de chargement de votre camping-car, pourtant pourvu selon le constructeur d'une charge utile de 300 kg (**déjà peut-être réduite du poids des options constructeur que vous aurez choisies, voir la fiche options**), de plus de 100 kg pour peu que vous ayez équipé ce camping-car dont vous rêviez d'un groupe électrogène, d'une antenne satellite, d'un porte vélo et d'un store ou d'autres équipements équivalents.



La directive 2006/126 CE du 20 décembre 2006 Comparaison des conditions d'obtention des permis B, B(E) et C1

Extraits :

Préambule : point 12

« Les définitions des catégories devraient refléter davantage les caractéristiques techniques des véhicules concernés ainsi que les aptitudes nécessaires à la conduite des véhicules. »

C'est à ce titre que la FFACCC demande la création d'une catégorie de permis de conduire C1 (M1) véhicules de transport de personnes comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum dont les épreuves et aptitudes s'inspirent de celles du permis B(E).

« Article 4 : catégories

B : automobile de moins de 3500 kg, 8 passagers au maximum en plus du conducteur, une remorque de PTAC de 750 kg au maximum et PTRM maximum 4250 kg

B (E) : identique à B avec remorque d'un PTAC compris entre 750 et 3500 kg

C1 : automobile d'un PTAC compris entre 3500 et 7500 kg, 8 passagers au maximum en plus du conducteur remorque d'un PTAC limité à 750 kg

C : idem que C1 mais PTAC supérieur à 3500 kg (PTAC maximum 32 000 kg avec 4 essieux

C (E) : idem que C mais remorque ou semi remorque d'un PTAC supérieur à 750 kg »

« Annexe II

ÉPREUVE DE CONTRÔLE DES CONNAISSANCES

Dispositions spécifiques concernant les catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E

4.1. Contrôle obligatoire des connaissances générales sur:

4.1.1. les règles concernant les temps de conduite et les périodes de repos telles que définies dans le règlement (CEE) no 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route [1]; utilisation du dispositif d'enregistrement prévu par le règlement (CEE) no 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route [2];

4.1.2. les règles concernant le type de transport: marchandises ou voyageurs;

- 4.1.3. les documents relatifs au véhicule et au transport requis pour le transport national et international de marchandises et de passagers;
- 4.1.4. le comportement à adopter en cas d'accident; connaissances des mesures à prendre après un accident ou un événement analogue, notamment des interventions telles que l'évacuation de passagers, et les connaissances de base en matière de premiers secours;
- 4.1.5. les précautions à prendre lors du retrait et du remplacement des roues;
- 4.1.6. les règles concernant les masses et dimensions des véhicules; règles concernant les limiteurs de vitesse;
- 4.1.7. la gêne de la visibilité causée, pour le conducteur et pour les autres usagers, par les caractéristiques de leur véhicule;
- 4.1.8. la lecture d'une carte routière, la planification d'un itinéraire, y compris l'utilisation de systèmes de navigation électroniques (facultatif);
- 4.1.9. les facteurs de sécurité concernant le chargement de leur véhicule: contrôle de la charge (arrimage et fixation), difficultés liées à certains types de charges (par exemple liquides, charges suspendues...), chargement et déchargement de marchandises et utilisation de matériel de chargement (catégories C, CE, C 1 et C1E uniquement);
- 4.1.10. la responsabilité du conducteur en ce qui concerne le transport de passagers; confort et sécurité des passagers; transport d'enfants; contrôles nécessaires avant le départ; tous les types d'autobus devraient être abordés dans l'épreuve de contrôle des connaissances (autobus et autocars des transports publics, autobus aux dimensions particulières, etc.) (catégories D, DE, D1 et D1E uniquement).
- 4.2. Contrôle obligatoire des connaissances générales sur les dispositions additionnelles suivantes concernant les catégories C, CE, D et DE:
- 4.2.1. les principes de la construction et du fonctionnement des éléments suivants: moteurs à combustion interne, fluides (par exemple huile moteur, liquide de refroidissement, lave-glace), circuit de carburant, circuit électrique, système d'allumage, système de transmission (embrayage, boîte de vitesses, etc.);
- 4.2.2. lubrification et protection antigel;
- 4.2.3. les principes de la construction, de l'installation, du bon usage et de l'entretien des pneumatiques;
- 4.2.4. les principes des types, fonctionnement, principales pièces, connexion, utilisation et petit entretien des garnitures de freins et des régulateurs de vitesse;
- 4.2.5. les principes des types, fonctionnement, pièces principales, connexion, utilisation et petit entretien des dispositifs d'attelage (catégories CE et DE uniquement);
- 4.2.6. méthodes pour la localisation des causes de pannes;
- 4.2.7. maintenance préventive des véhicules et réparations courantes nécessaires;
- 4.2.8. responsabilité du conducteur en ce qui concerne la réception, le transport et la livraison des marchandises, conformément aux conditions convenues (catégories C, CE uniquement). »

Pour quelles raisons exiger des conducteurs de camping-cars de telles connaissances ?

« Annexe III : examens médicaux

Catégories B ou B(E) :

Les candidats doivent faire l'objet d'un examen médical s'il apparaît, lors de l'accomplissement des formalités requises, ou au cours des épreuves qu'ils sont tenus de subir

avant d'obtenir un permis, qu'ils sont atteints d'une ou de plusieurs des incapacités mentionnées dans la présente annexe.

Catégorie C1 :

Les candidats doivent faire l'objet d'un examen médical avant la délivrance initiale d'un permis et, par la suite, les conducteurs sont contrôlés conformément au système national en vigueur dans l'État membre de résidence normale où a lieu le renouvellement de leur permis de conduire. »

Les aptitudes visuelles minimales sont bien moindres pour le permis B et le permis B(E) que pour le permis C1.

Les personnes présentant des insuffisances en matière d'audition, les personnes souffrant de diabète sucré, les insuffisants rénaux notamment ne peuvent obtenir le permis C 1.

Si nous ne sommes pas entendus, il sera possible de conduire une automobile à laquelle est attelée une remorque de 3500 kg, soit un PTRR de 7000 kg après avoir satisfait à une épreuve de maniabilité, alors que pour conduire un camping-car d'un PTAC de plus de 3500 kg et de moins de 7500 kg, engin bien moins encombrant que l'attelage précité, il faudra satisfaire à des contrôles de connaissances spécifiques au domaine des transports et avoir des aptitudes physiques bien supérieures.

Où est la cohérence avec le point 12 du préambule ?

L'intégralité des dispositions de la directive sur :

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:403:0018:0060:FR:PDF>