

PTAC-PTRA-CU-PV

Synthèse des textes et de la réglementation sur le sujet.

1/ Le PTAC :

Poids total en charge du véhicule, généralement de 3.500Kg sur les Camping-car en VL
Supérieur pour les Camping-car en PL

Il est au plus égal à :

3.5 T pour les VL (permis B)

19T pour les CC PL 2 essieux (permis C ou B si obtenu avant le 20 janvier 1975 – code 79)

26T pour les CC PL 3 essieux (permis C ou B si obtenu avant le 20 janvier 1975 – code 79)

32T pour les CC PL 4 essieux et plus (permis C ou B si obtenu avant le 20 janvier 1975 – code 79)

Correspondance aux repères de la CG

F1 =masse en charge techniquement admissible

F2= Masse en charge maximale admissible du véhicule en service dans l'état membre d'immatriculation

Le terme actuel PTAC est remplacé par Poids total maximal autorisé conformément à la norme EN 1646-2.

Masse en charge maximale techniquement admissible

Masse du véhicule qui prend en compte les conditions de fonctionnement y compris les facteurs tels que la résistance des matériaux, la capacité de charge des pneumatiques, etc. et qui est établi par le constructeur du véhicule

Masse d'immatriculation

Masse du véhicule déclarée par le fabricant lors de la réception par type pour l'immatriculation

2/ Le PTRA

Poids total en roulant autorisé du véhicule,

Correspondance aux repères de la CG

F3 = Masse en charge maximale admissible de l'ensemble en service dans l'état membre d'immatriculation

Il s'agit du poids maximal de l'ensemble des véhicules composés par le tracteur (CC) et une remorque

Dans le cas d'un ensemble attelé, il y a lieu de prendre en compte le PMA, qui est le poids maximal autorisé roulant de l'ensemble, et qui correspond au plus petit des deux chiffres, soit du PTRA du véhicule tracteur, soit de la somme du PTAC du véhicule tracteur et du PTAC de la remorque

3/ Pneus camping Car et Indice de charge

Il m'a paru intéressant de faire figurer à ce niveau cette information

4/ Le PV

Poids a vide

Correspondance aux repères de la CG

G =masse du véhicule en service (avec chauffeur)

G1= Poids a vide national (sans chauffeur)

Désigné par

4.1/ Masse du véhicule en ordre de marche

Masse du véhicule à vide avec la carrosserie, et avec un dispositif d'attelage dans le cas d'un véhicule tracteur, en ordre de marche (y compris le liquide de refroidissement, les huiles, 90% du carburant, les outils, la roue de secours (le cas échéant) et le conducteur (75 kg)). Elle comprend également l'équipement essentiel pour l'habitation

4.2/ Équipement essentiel pour l'habitation (définition)

Éléments et fluides nécessaires au fonctionnement sûr et correct des équipements pour l'habitation, tels que définis par le constructeur de l'autocaravane

4.3/ Équipements essentiels pour l'habitation (détail)

Les équipements essentiels pour l'habitation doivent inclure les éléments suivants, le cas échéant, comme indiqué

Ci-dessous :

a) l'installation du système GPL (gaz de pétrole liquéfiés) :

1) la masse du (des) récipient(s) ou réservoir(s) lorsqu'ils sont remplis conformément à la directive

92/21/CEE ;

2) les récipients à prendre en compte sont ceux qui peuvent être raccordés au(x) détenteur(s) installé(s) par le constructeur ;

b) la masse des liquides dans :

1) le réservoir d'eau propre et le système de chauffage conformément à la directive

92/21/CEE ;

2) le système de chauffage central – plein ;

3) le réservoir d'eaux usées – vide ;

4) le réservoir de chasse d'eau des toilettes – plein ;

5) le réservoir de vidange des toilettes – vide ;

6) les fluides nécessaires à l'utilisation de tout autre élément d'équipement standard — plein ;

c) alimentation électrique :

1) une masse forfaitaire de 4 kg pour le câble de raccordement basse tension (BT) ;

2) la masse de la batterie auxiliaire, si elle est fournie ou lorsqu'elle a été prévue.

5/ La CU

Charge utile

Différence entre la masse en charge maximale techniquement admissible, ou la masse d'immatriculation, et la masse du véhicule en ordre de marche

5.1/ Masse de la charge conventionnelle

Provision de masse pour les passagers

5.2/ Effets personnels

Objets qu'un utilisateur peut choisir de transporter dans un camping-car et qui n'entrent pas dans le cadre des équipements essentiels pour l'habitation ou des équipements optionnels : *Les effets personnels sont en principe des éléments communs à tous les occupants tels que la nourriture, les couverts, la batterie de cuisine, la trousse à pharmacie, les cartes routières, les toilettes chimiques portables, les cales, la télévision et la radio, la couverture anti-feu ou l'extincteur et des éléments personnels de chaque occupant, tels que des vêtements, des chaussures, de la literie, des livres, des appareils photographiques, des jouets et des articles de toilette. Les bicyclettes, les bateaux, les planches à voile, les équipements de sports, etc., sont aussi inclus, qu'ils soient transportés sur des porte-bagages ou autrement.*

5.3/ Équipements optionnels

Éléments installés en post montage en complément des spécifications de base de du camping-car (auvent, capteur solaire...ect..)

5.4/ Calcul de la charge utile

5.4.1/ Généralités

La charge utile est la somme des masses de la charge conventionnelle, des effets personnels et des équipements optionnels.

5.4.2/ Charge conventionnelle

La masse de la charge conventionnelle est la provision de masse qui doit être laissée par le constructeur afin de permettre le transport des passagers (à l'exception du conducteur). Cette masse est calculée en multipliant par 75 kg le nombre de places assises pour les passagers désignées par le constructeur pour être utilisées lorsque le véhicule est en mouvement.

5.4.3/ Calcul de la réserve de masse

La réserve de masse M, en kilogrammes, pour les effets personnels dans un camping-car doit être calculée d'après la formule suivante :

$$M = 10n + 10l$$

où

l est la longueur totale de l'autocaravane, en mètres, ou dans le cas d'une unité démontable, la longueur totale de la cellule habitable ;

n est le nombre maximal de passagers, y compris le conducteur, comme indiqué par le constructeur.

NOTE

Malgré les tolérances admises sur la masse en ordre de marche, il est essentiel que la réserve de masse pour les effets personnels ne tombe pas en dessous de 100 kg, ou qu'elle soit conforme aux calculs précédents, en prenant la plus petite des deux valeurs.

5.5/ Déduction du Poids à Vide maximum

Le poids a vide maximum doit donc être inférieur ou égal à :

$$PV \leq PTAC - ((n \times 75) + (n \times 10) + (l \times 10))$$

Soit :

$$PV \leq PTAC - ((85 \times n) + (10 \times l))$$

Où (n) est le nb de places carte grise et (l) la longueur du CC en m

6/ Places carte Grise

Ne pas confondre places carte grise, places assise et nombre de couchage :

6.1/ Places carte grise :

Correspondance aux repères de la CG

S1= nombre de places assises, y compris celle du conducteur

C'est le nombre de personnes maximum autorisées à être présentes dans le Camping-car en circulation

De plus, à partir de janvier 2008, ces places doivent être équipées de ceinture de sécurité, et situées face à la route

nota:

Il est possible de transporter un nombre supérieur de personnes à celui figurant sur votre carte grise sous réserve d'avoir un nombre supérieur de places assises équipées de ceintures homologuées, et à condition de ne pas dépasser le PTAC. .

<http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/Un...US0601498D>

<http://www.securite-routiere.gouv.fr/vo...10-07.html>

<http://www.securiteroutiere.equipement....html#faq4>

Paragraphe 2.2 pour les ceintures de sécurité

<http://www.bretagne.drire.gouv.fr/vehic...CTM42C.pdf>

6.2/ Places assises :

C'est le nombre de place assise dont dispose le Camping-car et qui peuvent être utilisées à l'arrêt

6.3/ Nombre de couchage

C'est le nombre de couchage dont dispose le Camping-car et qui peuvent être utilisés à l'arrêt

Ces deux derniers chiffres sont souvent supérieur au nombre de places carte grise, mais ne

doivent pas être confondu avec ce dernier

7/ Homologation Camping Car VL en PL

Certains Camping-car, dont les châssis ont été détarés pour être vendu en VL et conduisible avec le permis B peuvent être ré-homologués en PL

Deux cas peuvent se présenter :

7.1/ Soit le CC dispose d'une homologation européenne (COC) multi poids, et dans ce cas une simple formalité à la préfecture est suffisante pour passer le CC en PL en augmentant son PTAC, et ce conformément au COC (après obtention du COC multi poids)

7.2/ Soit l'homologation n'a pas eue lieu en multi poids. Dans ce cas il faut obtenir du constructeur une autorisation d'augmentation du PTAC sans modification technique, et dans la limite de ce que le châssis peut accepter, et entreprendre une réception a titre individuel auprès de la Drire
(Pour les CC équipés de châssis AIKo, AIKo France peut se charger du montage du dossier pour une somme d'environ 150€)

7.3/ Les Camping-cars n'ayant pas de châssis prévu pour une charge supérieure a 3.5 T ne peuvent être re-homologués en PL

8/ La Surcharge

8.1/Voilà ce que les constructeurs devront faire figurer dans le manuel d'utilisation avec la nouvelle norme NF EN 1646-2 :

8.1.1/Informations relatives aux masses

Le constructeur doit indiquer dans le manuel de l'utilisateur de l'autocaravane les informations suivantes ainsi que les définitions :

- a) la masse en charge maximale techniquement admissible, en kilogrammes ;*
- b) la masse du véhicule en ordre de marche, en kilogrammes ;*
- c) la masse de la charge utile, en kilogrammes ;*
- d) la masse des équipements essentiels pour l'habitation, en kilogrammes ;*
- e) la masse de la charge conventionnelle (passagers), en kilogrammes ;*
- f) la masse des équipements optionnels, en kilogrammes ;*
- g) la masse des effets personnels, en kilogrammes.*

8.1.2/ Informations relatives à la répartition de charge

Le constructeur doit fournir les informations et les principes généraux relatifs à la répartition correcte des différentes charges.

8.1.3/ Conseil de sécurité et de réglementation

Le constructeur doit également inclure les déclarations suivantes dans le manuel de l'utilisateur :

VEUILLEZ VOUS ASSURER QUE VOUS AVEZ CORRECTEMENT ÉVALUÉ LA MASSE DE TOUS LES OBJETS QUE VOUS AVEZ L'INTENTION DE TRANSPORTER DANS L'AUTOCARAVANE.

Par exemple : les équipements optionnels, les équipements essentiels pour l'habitation et les objets personnels tels que les vêtements, la nourriture, les animaux domestiques, les vélos, les planches à voile, l'équipement sportif, etc.

AVERTISSEMENT

IL CONVIENT QU'EN AUCUN CAS LA MASSE D'IMMATRICULATION DE CETTE AUTOCARAVANE NE SOIT DÉPASSÉE.

c) La masse en ordre de marche comprend une réserve pour les masses des liquides, des gaz etc; (voir équipements essentiels pour l'habitation dans le manuel de l'utilisateur); une partie de cette réserve peut également être utilisée comme charge additionnelle si par exemple vous désirez voyager avec les réservoirs d'eau vides ou sans récipients de gaz.

8.2/ Ce que dit la loi (code de la route):

Article R312-2 du code de la route

Il est interdit de faire circuler un véhicule ou un élément de véhicule dont le poids réel excède le poids total autorisé en charge fixé par la direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement ou par l'autorité compétente d'un Etat membre de la Communauté européenne et inscrit sur le certificat d'immatriculation de chaque véhicule ou élément de véhicule.

Il est interdit de faire circuler un véhicule ou un élément de véhicule dont un essieu supporte une charge réelle qui excède le poids maximal autorisé pour cet essieu.

Il est interdit de faire circuler un ensemble de véhicules, un véhicule articulé ou un train double dont le poids total roulant réel dépasse le poids total roulant autorisé fixé par la direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement ou par l'autorité compétente d'un Etat membre de la Communauté européenne et inscrit sur le certificat d'immatriculation du véhicule tracteur.

Les conditions de circulation du véhicule tracteur d'un véhicule articulé même non attelé d'une semi-remorque sont déterminées par son poids total roulant autorisé.

Le ministre chargé des transports détermine par arrêté les modalités d'application du présent article et les conditions dans lesquelles des dérogations peuvent être accordées à certains ensembles de véhicules circulant à vitesse réduite et aux matériels de travaux publics.

Toute infraction aux dispositions du présent article ou à celles prises pour son application est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Toutefois, lorsque les dépassements excèdent les limites réglementaires de plus de 20 %, l'amende encourue est celle prévue pour les contraventions de la cinquième classe.

Dans ce dernier cas, la récidive de cette contravention est réprimée conformément à l'article 132-11 du code pénal.

En cas de dépassement du poids autorisé excédant 5 %, l'immobilisation peut être prescrite dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3.

<http://www.legifrance.com/affichCode.do...e=20080130>

Articles L. 325-1 et suivants du code de la route (relatifs à l'immobilisation)

<http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/Vi...h1=3&h3=35>

<http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/Vi...h1=3&h3=36>

<http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/Vi...h1=3&h3=38>

montant des amendes:

<http://www.securite-routiere.gouv.fr/IM...rs2004.pdf>

8.3/Ce que dit la loi (code des assurances):

Art. L. 113-8 Code des Assurances

Indépendamment des causes ordinaires de nullité, et sous réserve des dispositions de l'article L. 132-26 , **le contrat d'assurance est nul** en cas de réticence ou de **fausse déclaration intentionnelle de la part de l'assuré, quand cette réticence ou cette fausse déclaration change l'objet du risque ou en diminue l'opinion pour l'assureur**, alors même que le risque omis ou dénaturé par l'assuré a été sans influence sur le sinistre.

Les primes payées demeurent alors acquises à l'assureur, qui a droit au paiement de toutes les primes échues à titre de dommages et intérêts.

<http://www.legifrance.gouv.fr/WAspad/Vi...&h1=1&h3=4>

NOTA: Pour les liens legifrance, le premier clic donne session expirée, il faut refermer le post, puis y revenir, et là le lien fonctionne