

POIDS, PERMIS, REMORQUES : LE GUIDE MALIN DU DISTRIBUTEUR

La réglementation sur le poids des véhicules et les catégories de permis est complexe. Il est pourtant essentiel pour vous de bien maîtriser les notions de PTAC, PTR, charge utile et report de charge et de connaître les règles applicables pour les permis. Ce petit guide a été conçu pour vous aider à vous y retrouver et de là, à mieux informer vos clients, éviter tout manquement à votre devoir de conseil et sécuriser vos ventes. Il rassemble les définitions clés, les obligations légales, des cas pratiques ainsi que des recommandations concrètes.

Petit mémento pratique sur les poids ...

MMA (Masse en Charge Maximale Admissible dans le pays d'immatriculation -F2 sur le CI *) = ancien PTAC (Poids Total Autorisé en Charge).

⇒ Limite du **poids total que le véhicule ne doit jamais dépasser**, une fois chargé : conducteur, passagers, bagages, réservoirs pleins, équipements, fluides etc...

À savoir :

La MMA influe directement sur le **type de permis de conduire requis** pour conduire le véhicule dont vous devrez informer votre client.

* La donnée figurant en F1 correspond quant à elle à la masse en charge maximale techniquement admissible valable au niveau européen. Dans la pratique les données de F1 et F2 sont généralement les mêmes.

Masse du véhicule en service avec carrosserie et dispositif d'attelage en cas de véhicule tracteur de catégorie autre que M1 * (G sur le CI) = ancien PVOM (Poids à vide en ordre de marche)

⇒ Pour un camping-car, **poids du véhicule carrossé**, prêt à rouler, incluant :

- **accessoires et équipements** d'origine
- **conducteur** (compté forfaitairement à 75 kg)
- 90 % des **fluides de fonctionnement** (huile, refroidissement, freinage et carburant...)
- **roue de secours** si elle est présente
- **outillage de série** (cric, manivelle...)
- **réservoirs de gaz et d'eau propre remplis à 90 %***

* pour les véhicules de catégorie M1 la masse en service n'inclut pas le poids du dispositif d'attelage

PVN (Poids à vide national - G1 sur le CI)

⇒ Poids du véhicule en sortie de chaîne de montage

Il s'agit en fait de la **Masse du véhicule en service avec carrosserie** (G ci-dessus) **sans le conducteur compté pour 75 kg.**

Une **tolérance de ± 5 % est admise lors de la réception par l'administration** entre le poids à vide déclaré par le constructeur et le poids mesuré lors d'une pesée réelle, ce qui peut entraîner une minoration de la charge utile réelle par rapport à celle théorique.

Mais **attention** : cette tolérance **ne s'applique qu'aux constructeurs.**

Elle **ne permet donc pas pour vos clients de dépasser la MMA (PTAC).**

En cas d'excès, ceux-ci s'exposent à :

- Une **contravention** de 4^e ou 5^e classe selon la gravité
- Une possible **immobilisation du véhicule**

MTRA (Masse en Charge Maximale Admissible de l'ensemble dans le pays d'immatriculation - F3 sur le CI) = ancien PTR (Poids Total Roulant Autorisé)

⇒ Limite de poids réel **que ne doit pas dépasser un véhicule tracteur et son attelage et leur chargement respectif** ainsi que le conducteur et les passagers du véhicule tracteur.

Pour être en règle, **le total réel en charge de l'ensemble ne doit jamais dépasser ce PTR.**

⚠ Si la rubrique F3 est **vide**, cela signifie que **le véhicule n'est pas conçu pour tracter.**

CU (Masse de la Charge excédentaire ou Charge Utile) : un indicateur clé pour vos clients !

Poids disponible pour le chargement du véhicule, calculé ainsi :

CU = MMA (F2) – Poids à vide (G1)

et comprend :

- **Les passagers (conducteur compris)**
- **Les bagages**
- **Les équipements ou accessoires non compris dans le poids à vide (ajoutés après sortie de chaîne)**

A noter : Le calcul que nous avons utilisé est effectué à partir des données du CI en service dans l'état membre d'immatriculation. Vous verrez quelquefois la **charge utile calculée comme suit : F1-G.** Le résultat sera dans la grande majorité des cas identique excepté le poids du conducteur pour 75 kg qui est inclus dans G et de ce fait est déjà retranché de la charge utile.

Peu importe la méthode, l'important est que le poids réel du camping-car à un moment précis n'excède pas la MMA (Masse en Charge Maximale Admissible dans le pays d'immatriculation) ou PTAC (poids total autorisé en charge).

Recommandations pratiques

Pour éviter de la part de votre client toute **mise en cause pour défaut d'information et de conseil ou action pour non-conformité**, nous vous recommandons de délivrer à celui-ci avant la signature du bon de commande **au titre des informations précontractuelles, l'information suivante avec report de celle-ci sur le bon de commande** :

- **A minima que chaque accessoire monté en options** (existant déjà sur VO ou commandé par le client) **réduit d'autant la charge utile restante** et qu'il lui appartient donc d'adapter le nombre de passagers et ses effets personnels compte tenu du poids de tous les accessoires pour ne pas dépasser le poids total en charge autorisé

- **Idealement** :

1. **le poids de chacun des accessoires et leur poids total**
2. **la charge utile résiduelle**

LA LETTRE JURIDIQUE

...Et tableau récapitulatif sur les permis

TABLEAU RÉCAPITULATIF				
	MMA/PTAC Véhicule seul OU véhicule tracteur ≤ 3,5T		MMA/PTAC Véhicule seul OU véhicule tracteur (PL) > 3,5T	
SANS REMORQUE				
	Permis B		Permis B uniquement si CC ET si permis antérieur au 20 janvier 1975 (Code 79 obligatoire pour l'étranger) OU Permis C OU Permis C1 mention 97 si PTCA supérieur à 3,5 T et inférieur à 7,5 T	
AVEC REMORQUE				
MMA/PTAC TOTAL MMA/PTAC Remorque	≤ 3500 kg	Entre 3501 et 4250kg	> 4250kg	
≤ 750kg	Permis B	Permis B	X	Permis B uniquement si CC ET si permis antérieur au 20 janvier 1975 (Code 79 obligatoire pour l'étranger) OU Permis C OU Permis C1 mention 97 si PTCA supérieur à 3,5 T et inférieur à 7,5 T
Entre 751 kg et 3500 kg	Permis B	Permis B96	Permis BE (Limite PTR A = 7 T)	Permis CE OU Permis C1E (plus léger que CE) (si PTAC véhicule ≤ 7,5T - avec limite PTR A = 12 T)
> 3500 kg	X	X	Permis BE (Limite PTR A = 7 T) OU permis BE avant 19.01.2013 ET mention additionnelle 79.06	Permis CE OU Permis C1E (plus léger que CE) (si PTAC véhicule ≤ 7,5T - avec limite PTR A = 12 T)

Focus : Comprendre le report de charge pour tracteur une remorque

1. Principe de base : calculer le poids tractable

En règle générale, pour connaître le poids que peut tracteur un véhicule, on applique la formule suivante :

MTRA - MMA (PTR A - PTAC / F3 - F2 sur le CI) = Poids tractable

Cependant, cette simple soustraction **ne tient pas compte du poids réel du véhicule tracteur au moment du tractage**, ce qui introduit la notion de **report de charge**.

2. Qu'est-ce que le report de charge ?

Le **report de charge** consiste à « transférer » une partie du **poids non utilisé du véhicule tracteur** vers la remorque. Cela permet de **tracteur une remorque plus lourde** que ce qu'autoriserait normalement la formule PTR A - PTAC, à condition de **ne jamais dépasser le PTR A** (article R.312-2 du Code de la route).

Important : Ce dispositif du report de charge n'est possible que si le constructeur du véhicule tracteur l'autorise.

Pour le vérifier, consultez le **manuel technique du véhicule** par exemple aux rubriques :

- « Remorque freinée avec report de charge »
- « Masse maximale freinée remorquable avec report de charge / avec charge renforcée »

3. Attention aux règles à respecter

Même avec un report de charge, les dispositions réglementaires suivantes s'appliquent :

■ les 4 règles pour remorquer (voir ci-dessous) et notamment le **poids réel de la remorque qui ne peut pas dépasser 30 % du poids réel du véhicule tracteur** (article R.312-3 du Code de la route).

■ **La somme des MMA/PTAC** des deux véhicules (tracteur + remorque) qui peut-contraindre à **changer de catégorie de permis**.

4. Exemple pratique pour illustrer

Prenons un véhicule tracteur avec les caractéristiques suivantes :

- **PVN (G1) :** 1360 kg
- **MMA/PTAC (F2) :** 1925 kg
- **MTRA/PTRA (F3) :** 3425 kg
- **Poids maxi tractable avec report de charge :** 1750 kg (donnée indiquée par le constructeur dans le livret technique)
- **Charge utile : F2 – G1 = 565 kg**

Son propriétaire souhaite tracter une remorque de **1750 kg**, soit le maximum autorisé avec report de charge. Voici les étapes à suivre :

1. Calculer le poids tractable «classique» (sans report)
3425 kg (MTRA/PTRA) – 1925 kg (MMA/PTAC) = **1500 kg**

2. Comparer avec le poids réellement souhaité
1750 kg (souhaité) – 1500 kg (tractable «classique») = **250 kg**

3. Réduire le poids réel du véhicule tracteur à ne pas dépasser pour permettre ce report de charge en prenant sur la charge utile avec :
1925 kg – 250 kg = **1675 kg**

Sa charge utile passe alors à 315 kg

Avec ce réglage, l'ensemble atteint bien **3425 kg**, donc respecte le MTRA/PTRA.

⚠ Conséquence sur le permis de conduire

La **somme des PTAC** (1925 + 1750 = 3675 kg) **dépasse 3500 kg**, il faudra donc un **permis B avec mention 96**. Cela ne serait pas nécessaire si le PTAC de la remorque était limitée à 1500 kg pouvant même aller jusqu'à 1575 kg.

Attention cependant : Le dispositif de report de charge convient principalement à des situations utilitaires. Pour le caravaning, le report de charge sera à manier avec une extrême précaution pour des raisons de sécurité non mentionnées dans le code de la route (il faut réduire sa vitesse par exemple). Il conviendra donc d'émettre les réserves nécessaires vis-à-vis de vos clients.

5. Poids des accessoires à intégrer dans vos conseils clients

Pour aider vos clients à **estimer leur charge utile réelle**, voici deux exemples types des effets personnels transportés selon la saison avec des poids approximatifs donnés à titre d'exemples et qu'il conviendra bien sûr d'affiner au cas par cas.

Accessoires estivaux (115 kg environ) :

- 2 vélos
- Table + 2 chaises
- Parasol
- Câble électrique + tuyau d'eau à rembobinage
- Trousse à outils, cales, pinces batterie
- 2 paires de chaussures de randonnée
- 1 bouteille de gaz propane
- Pack d'eau (6 x 1,5 l)
- Barbecue + jeu de boules + canne à pêche
- Équipement de sécurité
- 2 flacons WC (2 l chacun)
- Bidon d'huile (5 l)

Accessoires hivernaux (160 kg environ) :

- Paire de chaînes
- Trousse à outils + pinces batterie
- Bidon d'essence (20 l) + huile (5 l)
- Câble électrique + tuyau d'eau
- Skis, bâtons, chaussures
- Groupe électrogène (2000 W)
- Pelle télescopique
- 2 bouteilles de gaz propane

- Cales + rideau isolant extérieur
- Équipement de sécurité
- 2 flacons WC (2 l chacun)

Remorquer en toute légalité : les 4 règles d'or à connaître

1. Le **poids réel du véhicule tracteur** ne doit pas dépasser son **MMA** (ex PTAC)
→ case **F2** du certificat d'immatriculation.
2. Le **poids réel de la remorque** ne doit pas dépasser son **MMA**.
→ Là encore, case **F2** du certificat d'immatriculation de la remorque.
3. Le **poids total de l'ensemble** (voiture + remorque + chargement) ne doit pas dépasser le la **MTRA** (ex **PTRA**) du véhicule tracteur.
→ Case **F3** du certificat d'immatriculation du véhicule tracteur
4. Pour préserver la stabilité de l'attelage, le **poids réel de la remorque ne doit pas dépasser de plus de 30 % le poids réel du véhicule tracteur**.

Et votre devoir d'information et de conseil dans tout ça ?

En tant que distributeur ou loueur de véhicules de loisirs, **vous êtes tenu à un devoir d'informations et de conseils de plus en plus large**. A ce titre, la Jurisprudence considère aujourd'hui qu'il vous appartient notamment de vendre à votre client un véhicule correspondant à ses besoins dont vous vous serez enquis au préalable.

Ainsi, **la Cour de cassation a confirmé la condamnation d'un vendeur de camping-car** en estimant qu'il **aurait dû s'informer sur le projet de voyage** de son client et **alerter sur la charge utile réellement disponible**. *Cour de cassation, civile, Chambre civile 1, 11 mai 2022, n°20-22.210*

L'histoire est la suivante :

Un concessionnaire réalise la vente d'un camping-car de 3 500 kg PTAC avec de nombreux équipements. Après l'ajout de panneaux solaires, porte-motos, aménagements, la **charge utile** du véhicule devient très faible. Le client, en chargeant sa famille et ses affaires, dépasse le PTAC autorisé. Or, **le véhicule est verbalisé pour surcharge**. Le client découvre qu'il **ne peut pas voyager légalement avec sa famille**, comme il le pensait. Il engage une action en responsabilité contre le vendeur pour **défaut d'information et de conseil** et obtient gain de cause en cassation.

Il vous appartient donc aujourd'hui avant la vente d'un camping-car ou d'une caravane de :

- **Vous enquêter des besoins spécifiques de votre client**, notamment les options souhaitées ou nécessaires en fonction de son projet et de ses besoins, le nombre de passagers, le volume de bagages ou d'équipements envisagés...
- **Lui conseiller un modèle et des options en adéquation avec l'utilisation qu'il a prévue d'en faire** en particulier avec le poids et la charge utile nécessaires pour correspondre à cette utilisation
- **L'informer précisément** du type de permis requis (B, B96, BE...) pour conduire le véhicule ou le tracteur.

Le plus : Lorsque vous vendez une caravane ou une remorque, validez avec lui qu'il possède le véhicule et/ou le permis adaptés et informez le des règles à respecter pour remorquer (ci-dessus) afin de respecter votre obligation générale d'information et de conseil.

Et toujours : ménagez-vous la preuve des informations que vous délivrez !