

MG' CHTI Spécial réglementation

Mise en page par V.Dransart

La FFVE nous communique ce Flash Info.

FLASH INFO N°45 du 17 janvier 2013

Projet de suppression du contrôle technique pour les véhicules en carte grise de collection

S'appuyant sur la Directive Européenne de mai 2009 et ce dans le cadre du SIV, les pouvoirs publics ont imposé à partir du 1^{er} janvier 2011 des contrôles techniques périodiques, tous les cinq ans, pour les véhicules immatriculés en carte grise de collection.

Depuis cette obligation, la FFVE s'est efforcée d'accompagner et d'améliorer ce dispositif avec tous les acteurs concernés, afin que les collectionneurs puissent continuer à vivre leur passion sans contraintes.

Après trois années passées, il s'avère que les véhicules de collection n'ont pas d'impact significatif en terme d'accidentologie, ce qui est une bonne nouvelle. Cela peut s'expliquer par leur faible kilométrage annuel moyen, mais aussi du fait que les collectionneurs sont particulièrement précautionneux.

De plus, pour les poids lourds civils ou militaires, la mise en place des contrôles n'a pas été suivie convenablement pour des raisons d'investissements en équipements, de couverture géographique, et donc de résultats probants.

Enfin, le projet de Directive Européenne 2013 permet aux états membres la dispense de contrôle technique pour les véhicules de collection avec des critères nationaux propres. Ainsi l'Administration Française se pose la question du maintien des contrôles techniques pour les véhicules en carte grise de collection.

C'est une position que la FFVE n'approuve pas, considérant que le contrôle technique est une garantie pour la liberté de circulation, et une sécurité en cas de transaction. La FFVE a donc officiellement demandé qu'il n'y ait pas de contrepartie si ce projet de suppression devait se réaliser, notamment en termes de limites géographique ou temporelle de circulation. Donc pas question de revenir au carnet à souche, pas question non plus de limiter la circulation en ville selon de quelconques critères.

Les véhicules en carte grise de collection, reconnus désormais comme patrimoine culturel, ne peuvent donc être soumis à aucune restriction de circulation, puisque leur usage est limité au tourisme, à la promenade, bref aux loisirs.

C'est uniquement dans ces conditions que la Fédération comprend les propositions du Ministère des Transports. Si cette nouvelle réglementation devait voir le jour, nous continuerions à conseiller le contrôle technique volontaire tous les cinq ans ou en cas de transaction, afin de prévenir tous risques d'accident corporel mortel, dont la responsabilité pourrait être imputée à un véhicule n'ayant pas passé de contrôle technique. Alors, cela nous exposerait à être attaqués au nom de la SECURITE.

Bien entendu, nous vous tiendrons informés de la décision de l'Administration Française, décision qui devrait être communiquée par le Ministère des Transports lors de l'année 2013. Soyez persuadés que nous restons, plus que jamais, vigilants pour garantir notre entière liberté de circuler.



Notre ami Joël Fleury nous communique les nouvelles façons de calculer l'obligation ou non d'un permis E pour tracter un plateau. Merci à lui de la part de tout le club.

Les permis remorques

Nouvelles modalités pour le permis de conduire depuis le 19 janvier 2013, suite à une transposition d'une directive européenne

LA REGLEMENTATION

Une question de poids

La plupart des réglementations liées aux remorques sont basées sur des considérations de poids.

On distingue, pour le véhicule tracteur :

F2 : Masse en charge maximale admissible du véhicule (ou PTAC). Correspond à la masse maximale que ne peut dépasser le véhicule, passagers et conducteur et chargement compris.

F3 : Masse en charge maximale admissible de l'ensemble (ou PTRAC). Correspond à la masse maximale que ne peut pas dépasser l'ensemble véhicule + remorque avec leurs chargements respectifs

G1 : Masse à vide (poids à vide PV). Correspond à la masse du véhicule en ordre de marche, avec le plein de carburant, d'huile, de liquide de refroidissement, l'outillage et roue de secours mais sans passagers ni conducteur.

Ces 3 rubriques permettent de déterminer :

- La charge utile (véhicule ou remorque) : $F2 - G1$
- La masse tractable par le véhicule : $F3 - F2$

Et pour la remorque :

- Masse à vide, rubrique G1 (PV sur les anciennes cartes grises)
- Masse en charge maximale admissible, rubrique F2 (PTC ou PTAC)

Toutes ces valeurs sont indiquées sur la carte grise du véhicule et de la remorque.

Toutes ces valeurs sont indiquées sur la carte grise du véhicule et de la remorque.

Le permis B est-il suffisant ou dois-je passer mon permis remorque ?

- 1. Remorque dont la Masse en charge maximale admissible, rubrique F2 (PTC ou PTAC) ne dépasse pas 750 kg : **le permis B suffit**
- 2. Remorque dont la Masse en charge maximale admissible, rubrique F2 (PTC ou PTAC) est supérieure à 750 kg

Les dispositions applicables au 19 janvier 2013 sont plus favorables aux titulaires du permis B qui souhaitent tracter une remorque dont le poids total en charge (PTAC) est supérieur à 750kg.

Rappel : Avant le 19 janvier 2013, le permis B suffisait à condition que le PTAC de la remorque soit inférieur au poids à vide du véhicule tracteur et si le total des PTAC du véhicule et de la remorque soit inférieur à 3 500 kg. A défaut, le permis E(B) qui devient au 19 janvier 2013, le permis BE, était nécessaire.

A partir du 19 janvier 2013, le seul élément de référence est la masse en charge maximale admissible de l'ensemble (MMA) désignée sous F3 sur le certificat d'immatriculation (nommée Poids total roulant autorisé PTRA sur les anciens certificats d'immatriculation) avec un plafond qui passe à 4 250kg.

3 situations sont donc à distinguer :

1 Masse en charge maximale admissible de l'ensemble inférieur à 3.5 tonnes :

Le permis B suffit

Ex :

Renault Laguna : 1980 kg (F2 masse en charge maximale admissible du véhicule ou PTAC)
+ remorque : 1300 kg (F2 masse en charge maximale admissible du véhicule ou PTAC)
= 3 280 kg soit < à 3 500 kg

2 Masse en charge maximale admissible de l'ensemble supérieur à 3.5 tonnes et ne dépassant pas 4.250 tonnes,

Le permis B suffit à condition :

- d'avoir suivi une formation pratique de 7 heures dans une auto-école agréée, codifiée B96 (sans examen)
- que le véhicule tracteur relève de la catégorie B
- Pas de visite médicale

Ex :

Mercedes ML 320 : 2 830 kg (F2 masse en charge maximale admissible du véhicule ou PTAC)
+ remorque : 1 300 kg (masse en charge maximale admissible du véhicule ou PTAC)
= 4 130 kg soit < à 4 250 kg

3 Masse en charge maximale admissible de l'ensemble dépasse 4.250 tonnes (et dans la limite de 7t) :

Le permis BE est nécessaire

Ex :

Mercedes ML 320 : 2 830 kg (F2 masse en charge maximale admissible du véhicule ou PTAC)

+ remorque : 1 500 kg (masse en charge maximale admissible du véhicule ou PTAC)

= 4 330 kg soit > à 4 250 kg

Outre la question du permis (B ou BE) ou de la formation pouvant venir compléter le permis B, tracter une remorque suppose également le respect des principes suivants (R 312-2 Code de la Route) :

- La masse réelle de la voiture ne doit pas dépasser la masse en charge maximale admissible ou PTAC du véhicule désigné sous F2 sur le certificat d'immatriculation.
- La masse réelle de la remorque ne doit pas dépasser la masse en charge maximale admissible ou PTAC du véhicule désigné sous F2 sur le certificat d'immatriculation.
- La masse réelle de l'ensemble (véhicule + remorque) ne doit pas dépasser la masse en charge maximale admissible de l'ensemble ou le poids total roulant autorisé (PTRA) désigné sous F3 sur le certificat d'immatriculation.
- La masse réelle de la remorque ne doit pas dépasser 1.3 fois la masse réelle du véhicule.

Attention : conduire sans permis BE constitue un délit de conduite sans permis entraînant un retrait de 6 points en plus de l'immobilisation de la remorque.

Caractéristiques, équivalences et durée de validité du permis BE

Toute personne titulaire du permis E obtenu **avant le 01 mars 1999** peut le valider à tout moment en repassant une visite médicale auprès de la commission médicale de la Préfecture.

Le permis BE a une validité de cinq ans pour les moins de 60 ans, deux ans entre 60 et 76 ans et un an au-delà de 76 ans.

Ceux qui souhaitent obtenir la mention B96 doivent s'inscrire auprès d'une auto-école agréée afin de suivre la formation de 7 heures.

Pour ceux qui ne sont pas en possession du permis BE ; la demande d'examen doit être faite dans des écoles de conduite agréées.

L'examen comprend une épreuve théorique (le code) ainsi qu'une épreuve pratique analogue à celle du poids lourd (manœuvre sur piste et conduite en circulation d'un ensemble voiture + remorque)

Important : les titulaires du permis E ou E(b) obtenu avant le 19 janvier 2013 obtiennent le permis BE par équivalence dès lors qu'ils sont à jour de la visite médicale.

Attention

Plus le droit de conduire non plus certains attelages à partir du 19 janvier 2013

Avec la future réglementation de janvier 2013, les remorques de plus de 3 500 kilos (E/B) ne sont plus dans la nouvelle catégorie BE, mais dans la catégorie C1E (poids lourds) et pour obtenir le permis C1E, il faut d'abord le permis C1. Le 19 janvier 2013 certains utilisateurs notamment d'utilitaires de moins de moins de 3,5 tonnes tractant des remorques avec le permis E/B entreront dans la catégorie C1E et n'auront plus le droit de tracter leur remorque.

Carte grise et plaque d'immatriculation de la remorque

Une remorque dont le PTAC est inférieur ou égal à 500 kg ne possède pas de carte grise : une simple plaque constructeur indique le poids à vide (PV), le poids total autorisé en charge (PTAC), la longueur, la largeur et la surface de la remorque. Ce genre de remorque doit être immatriculé avec le même numéro que le véhicule tracteur.

Les autres remorques (dont le PTAC est supérieur à 500 kg) possèdent leur propre carte grise et leur numéro d'immatriculation.

L'assurance : obligatoire : oui ou non ?

Vous devez assurer votre remorque dès que le PTAC de celle-ci est supérieur ou égal à 750 Kgs.

Pour une remorque dont le PTAC est inférieur à 750 Kgs, vous devez en informer votre assureur et en général, le contrat du véhicule tracteur couvre les risques encourus.

Important : il y a déchéance du contrat d'assurance en cas de visite médicale périmée ou en cas de conduite sans la mention B96 ou sans le permis BE s'il est exigé.

Tirer une remorque en toute sécurité

Ma remorque doit-elle être freinée ?

Oui si son PTAC est supérieur à 750 kg ou à la moitié du poids à vide de la voiture qui la tracte.

Article R317-18 : "Toute remorque dont le PTAC excède soit 750 kg soit la moitié du poids à vide du véhicule tracteur doit être équipée d'un dispositif de freinage permettant son arrêt automatique en cas de rupture de l'attelage pendant la marche."

L'accrochage de la remorque nécessite quelques précautions.

Tout d'abord, la voiture doit être chargée le plus possible sur l'avant (40 Kg de plus sur la flèche).

Trop chargée sur l'arrière, cela risque de favoriser le phénomène de lacets.

A retenir : une voiture avec moteur à l'avant se charge en marche avant; l'inverse avec une voiture avec moteur arrière. Si vous êtes un fidèle de la marque MG, vous ne serez pas confronté à cette question de choix.

La remorque doit être attelée à votre véhicule de deux façons. Les chaînes de sécurité devraient se croiser sous la flèche d'attelage pour l'empêcher de tomber sur la route si l'attelage se détachait. On recommande que les crochets de la chaîne comportent des verrous ou des dispositifs de sécurité pour éviter que la remorque ne se détache accidentellement. La force de rupture de chaque chaîne devrait être égale au poids brut de la remorque tirée.

Les chaînes sont requises pour les remorques à col de cygne qui ont un attelage à rotule et genouillère.

Les chaînes ne sont pas requises pour les attelages à sellette qui ont un verrou de sécurité.

Assurez-vous que la remorque est solidement attelée au véhicule. Le triangle d'attelage doit bien s'adapter à la boule d'attache lorsqu'il est verrouillé.

Important : n'oubliez pas de graisser la boule d'attelage.

Tirer une remorque nécessite beaucoup de prudence car elle augmente le poids de votre véhicule.
Tracter une remorque nécessite donc une attention particulière.

Vous devez en priorité vérifier l'état et le gonflage des pneus et vos suspensions. Nombreux sont les accidents dus à l'éclatement d'un pneu du véhicule tracté ou à la fatigue des suspensions. La charge de la remorque au même titre que les coffres, doit être équilibrée. Evitez de faire pencher votre attelage d'un côté ou de l'autre. N'oubliez pas de sangler et de couvrir le tout. Avant de prendre la route, vérifiez surtout le bon fonctionnement des feux de signalisations de votre attelage (clignotants, stop, warning).

N'oubliez pas que le triangle et le gilet fluorescent homologué sont obligatoires à bord de votre véhicule tracteur.

Un deuxième équipement semble indispensable pour la remorque; cependant votre MG sur le plateau doit en être équipée et vous sera d'un excellent secours en cas de panne.

Enfin, des rétroviseurs additionnels(ou de rallonge) permettant une vision de chaque côté de votre remorque sont obligatoires sauf si les rétroviseurs du véhicule tracteur le permettent.

Ne surchargez pas la remorque et répartissez bien la charge, sans quoi votre véhicule pourrait osciller dangereusement, la remorque pourrait se détacher et les pneus, les coussinets de roue et les essieux pourraient être endommagés. De plus, la loi exige que la charge soit arrimée et recouverte d'une bâche afin qu'aucun objet ne s'échappe de la remorque.

Lorsque vous tirez une remorque, vous ne pouvez pas accélérer ni freiner aussi rapidement que lorsque vous n'en tirez pas. Roulez à une vitesse vous permettant d'éviter de ralentir ou de freiner brusquement. Soyez vigilant(e), laissez une plus grande distance entre votre véhicule et celui qui vous précède, ne circulez pas dans les voies rapides et activez toujours vos clignotants lorsque vous voulez dépasser ou changer de voie.

Quelles qu'en soient la forme et les dimensions, une remorque doit être tirée avec prudence, car elle accroît le poids de votre véhicule. De plus, lorsqu'il tire une remorque, votre véhicule occupe plus de place sur la route et nécessite plus d'espace pour s'immobiliser.

Au bout de quelques kilomètres parcourus, le conducteur oublie souvent que la remorque est plus large que le véhicule tracteur. Dans ce cas, le conducteur aura tendance à privilégier le passage de la voiture en oubliant sa remorque lors des croisements difficiles.

Rappels: dans les croisements difficiles, les ensembles de véhicules doivent s'arrêter si nécessaire pour faciliter le passage des véhicules solos et lorsqu'une marche arrière est nécessaire, elle s'impose aux véhicules solos par rapport aux ensembles.

En montagne, le véhicule descendant doit s'arrêter pour faciliter la progression du véhicule montant.

Prudence maximale par vent latéral ou lors des dépassements de camions et cars : en effet, les ensembles de véhicules sont sensibles au phénomène de lacets lors des dépassements des camions.

L'ensemble se met à « danser » et risque l'accident dit « de portefeuille ».

La réglementation concernant la conduite à l'étranger impose de ne pas dépasser 80 Km/h sur autoroute en Allemagne, Italie, Suisse etc....et de rester sur la voie de droite avec interdiction de dépasser (Allemagne)

La sécurité routière. Ça vous concerne.

Ep2r Conseils, Joel.fleury@mgclubdefrance.com

J'aimerais aussi ajouter que votre plateau est assuré avec votre véhicule .Si vous prêté votre plateau il faut soit obligatoirement l'assurer avec le nouveau véhicule tractant .L'assurance du plateau est indissociable de celle de la voiture qui habituellement le tracte .

Vincent Dransart .