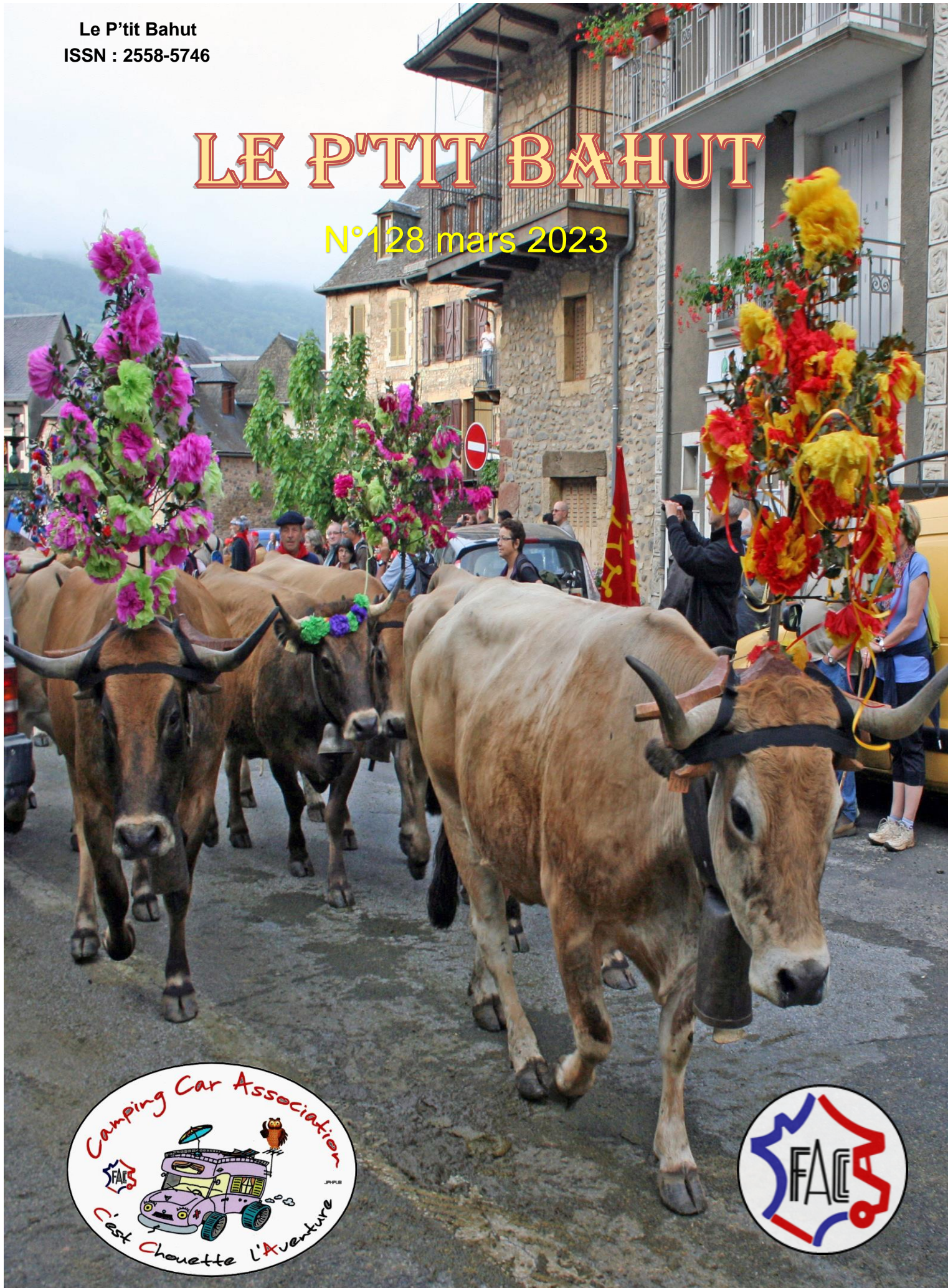


LE P'TIT BAHUT

N°128 mars 2023



Le littoral est une **ZONE SENSIBLE**

Protégeons-le ensemble pour la santé de tous !



EN VOYAGE,

DÉPOSEZ VOS DÉCHETS ET EAUX SALES DANS LES AIRES AMÉNAGÉES



When traveling, deposit your waste and dirty water in the designated areas



www.sage-baie-lannion.fr

CAMPING-CAR ASSOCIATION

Association d'utilisateurs de camping-car, régie par la loi du 1^{er} juillet 1901 déclarée à la préfecture de Seine et Marne
 Le 12 septembre 1991 sous le n° : W773000236
 Association bénéficiaire de l'immatriculation voyages de la FFACCC
 3 rue Danton-Espace Danton-1^{er} étage 92240 MALAKOFF
 Matricule Voyages N° IMO 75100284 – Assurance : MACIF N° 15195976
 Téléphone : **NUMERO VERT (gratuit)** 0800.800.158 Email : sec.ffacc@orange.fr

<p style="text-align: center;"><u>Président</u> ROCHET Gérard</p> <p style="text-align: center;"><u>Siege Social du Club</u> 5 rue des Crouttes 02210 OULCHY LE CHATEAU</p> <p style="text-align: center;"><u>Tél</u> : 03 23 55 38 03 <u>Mob</u> : + 33 6 84 64 57 81 <u>Courriel</u> : gerardrochet@orange.fr</p>	<p>Président d'honneur : DURAND Jacques</p> <p style="text-align: center;"><u>CONSEIL D'ADMINISTRATION ANNEE 2022/ 2023</u></p> <p>Président : ROCHET Gérard Vice-Président et Délégué FFACCC : GAGNOT Patrick Trésorière : REMOND Catherine Trésorier adjoint DUJARDIN Alain Secrétaire : HENRY Françoise Rédacteur P'tit Bahut et Délégué FFACCC : HENRY Daniel Site internet : SALMON Daniel DUYCK Annie ROCHET Gérard HENRY Daniel</p>
<p style="text-align: center;"><u>Secrétariat</u> 11 rue de la Maladrerie 77540 ROZAY EN BRIE <u>Tel</u> : 01 64 25 71 02 <u>Mob</u> : +33 6 82 59 79 34 <u>Courriel</u> : campcarasso@orange.fr</p> <p style="text-align: center;"><u>Le P'tit Bahut</u> ISSN : 2558-5746 Bulletin trimestriel du Camping - Car - Association Mars-Juin-Septembre-Décembre Ce bulletin n'est pas destiné à la vente, mais réservé à l'information des membres du club. La correspondance pour le journal doit être adressée 45 jours avant la parution au rédacteur Rédacteur P'tit Bahut HENRY Daniel Courriel : campcarasso@orange.fr</p>	<p style="text-align: center;"><u>SOMMAIRE</u></p> <p>Page 2 Calendrier des sorties Page 3 Le mot du président Pages 4 à 8 AdBlue à quoi ça sert ? Pages 9 à 14 ZFE Les zones à faibles émission Page 15 PTAC éviter la surcharge Page 16 Bien comprendre la garantie contrôle étanchéité</p> <p><u>Prochain n° du P'tit Bahut : Juin 2023</u> <u>Date limite des textes à paraître le 18 Juin 2023</u></p>
<p style="text-align: center;"><u>ADHESION AU CLUB</u></p> <p style="text-align: center;">Cotisation annuelle : (Avec protection juridique) 64.00 € Abonnement à la revue : 38.00 €</p>	

Les articles publiés dans cette revue engagent la responsabilité de leurs auteurs
 Le club et le responsable de la publication ne peuvent en aucun cas être engagés par le contenu de ceux-ci

CALENDRIER PREVISIONNEL DES SORTIES 2023 du CCA

Du 25 / 05 au 30 / 05 / 2023	Fête de la Transhumance (Henry et Rochet) complet
DU 30 / 05 au 08 / 06 / 2023	Prolongation en Aveyron (henry et Rochet)
Du 04 / 09 au 18 / 09 / 2023	Sortie dans le Limousin (Remond et Dujardin)
Du 09 / 10 au 13 / 10 / 2023	Petite sortie pour AG en Seine et Marne (Salmon et Ferrandez)
Du 15 / 10 au 14 / 10 / 2023	AG DU CCA en Seine et Marne (Salmon et Ferrandez)

CALENDRIER PREVISIONNEL DES SORTIES 2024 du CCA

Date à définir	Sortie en Mayenne (Rochet et Henry)
Date à définir	Balade en Dordogne et Nord du Gers (Coutain)
Date à définir	Sortie dans le Beaujolais (Rochet)

CALENDRIER PREVISIONNEL DES SORTIES 2023 et 2024 DE LA FACCC

Du 07 au 11 Juin 2023 EURO CC Italie	FICM
Du 7 au 15 octobre 2023	Salon des VDL à parc exposition de Villepinte
Du 9 au 10 novembre 2023	CA/AG FFACCC (UCCF)
Du 11 au 12 novembre 2023	FORUM FFACCC (UCCF)
Du 3 au 4 avril 2024	CA printemps FFACCC
Du 7 au 8 novembre 2024	CA AG ACREPA
Du 9 au 10 novembre 2024	FORUM FFACCC ACREPA

Si vous avez une idée de sortie ou envie d'en organiser une n'hésitez pas.

Le bureau du CCA sera à vos côtés. OSEZ INVESTISSEZ-VOUS !

N.B : Toutes les indications concernant ces sorties peuvent subir des modifications indépendantes de notre volonté

Le mot du Président

Chers amis (es)

En ce début d'année, nous avons suivi nos amis baroudeurs qui ont voyagé à travers le Maroc. Ils auront beaucoup de souvenirs à nous faire partager.

Le contexte actuel ne nous fait pas augurer des jours sereins, cela ne doit pas nous priver de notre loisir préféré.

Comme vous l'avez constaté la sortie Mayenne a été annulée et sera reportée sur le calendrier 2024 probablement au mois de mai. Nous avons rencontré des problèmes avec la société Rapido ainsi que la croisière fluviale qui nous imposent un calendrier plus serré. La société Rapido reste muette à nos nombreuses demandes malgré le contact que j'ai eu avec eux au dernier salon du Bourget.

Nous avons dû refaire une reconnaissance courant mars pour trouver d'autres visites et lieux qui pourront susciter votre intérêt.

La sortie Aubrac aura lieu comme prévue, Daniel nous a concocté un programme au camping et une prolongation dans une région riche sur le plan touristique. Pour les participants à l'euro CC nous leur souhaitons un bon voyage et de porter les couleurs de notre club. Des outils sont disponibles sur demande (flemme, banderole).

Une réunion de la FFACCC aura lieu au mois d'avril, je ne pourrai pas m'y rendre mais nous vous ferons parvenir le compte rendu.

Le printemps pointe son nez et nous incite à sortir de notre hibernation, recharger les batteries et prendre la route. A ce titre, si pendant vos escapades vous rencontrez des sites ou une région qui vous inspire n'hésitez pas à nous transmettre vos idées et nous serons prêts à vous aider et vous accompagner dans votre projet.

Je serai heureux de vous retrouver lors de notre prochaine sortie et reste à votre disposition pour tout renseignement et demande que vous jugerez utile.

A bientôt

Gérard

Ce qu'il faut savoir sur l'AdBlue

L'AdBlue est un liquide composé à 67.5% d'eau déminéralisée et à 32.5% d'urée. Il s'agit d'une marque déposée par l'Association Allemande de l'industrie Automobile (VDA). C'est un produit biodégradable, incolore, soluble dans l'eau et qui cristallise à une température de -11°.

Ce liquide est associé à la technologie SCR qui signifie Selective Catalytic Reduction (réduction sélective catalytique en français).

Injecté dans le tuyau d'échappement en amont du catalyseur SCR, l'AdBlue se décompose en ammoniac sous l'effet de la chaleur. Celui-ci réagit ensuite chimiquement avec les particules d'oxyde d'azote, transformées alors en azote (gaz inoffensif et principal composant de l'air que l'on respire) et en vapeur d'eau. L'AdBlue couplé au système SCR est donc une bonne solution pour réduire la pollution et améliorer la qualité de l'air.

Depuis plusieurs années, l'union européenne met en place des réglementations visant à améliorer la qualité de l'air. Plusieurs normes (euro 1 à euro 6) se sont ainsi succédé, fixant les limites d'émissions de gaz d'échappement dont les oxydes d'azote toujours plus basses. Depuis septembre 2014, la norme euro 6 est entrée en vigueur : elle impose que tous les nouveaux véhicules légers dotés d'un moteur diesel soient équipés d'un traitement des NOx. ET c'est le système SCR combiné à l'AdBlue qui est le plus plébiscité par les constructeurs car il est très efficace et transforme la quasi-totalité des oxydes d'azote en azote et en vapeur d'eau.

Si vous êtes propriétaire d'un véhicule diesel immatriculé en 2014 ou après, vous êtes sans doute concerné par la technologie SCR et l'AdBlue. Choisissez toujours un produit étiqueté AdBlue à la norme 22241 et donc de qualité.

Faites régulièrement l'appoint dans le réservoir prévu à cet effet : il est en général situé près du réservoir de gazole et facilement repérable avec son bouchon bleu. En cas de faible niveau d'AdBlue, un voyant ou un message vous alerte : il vous restera alors 2400 km pour faire l'appoint avant que le système se verrouille et vous empêche de redémarrer.

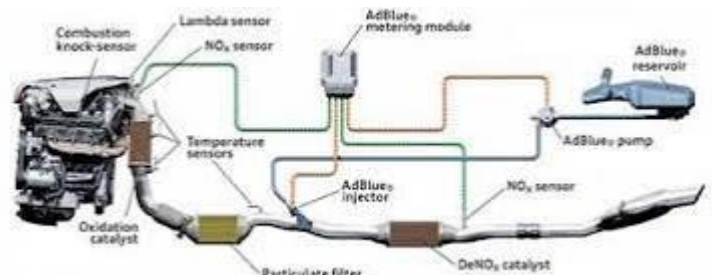
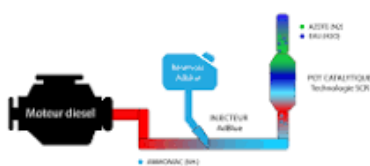
Un AdBlue de mauvaise qualité contaminera le catalyseur dans le réservoir de réaction catalytique SCR, entraînant de graves conséquences qui occasionnera des dépenses importantes car le réservoir, la pompe et l'injecteur sont indissociables (cout d'un remplacement entre 1200 et 2000 euros).

Les problèmes liés à l'utilisation de l'AdBlue sont la dégradation du liquide à partir de 25 °C et, surtout, sa cristallisation. Un détail qui n'aurait pas été bien pris en compte. Cette dernière arrive dans deux circonstances : lorsque la température des gaz d'échappement n'est pas suffisamment élevée (moins de 260 °C) pour que l'AdBlue puisse jouer son rôle d'anti-polluant et lorsque l'AdBlue est exposé à une température inférieure ou égale à -11 °C (d'où la présence parfois d'un système de réchauffage du circuit d'AdBlue). Le phénomène peut alors entraîner l'obstruction du catalyseur SCR, la déformation du réservoir (sa mise à l'air est obstruée et empêche l'air d'entrer créant ainsi une dépression importante qui cause sa déformation), la sonde de niveau peut aussi se bloquer, la pompe de liquide peut se boucher, tout comme le clapet de remplissage, etc. Tout cela a comme conséquence immédiate l'arrêt du véhicule et des coûts importants de réparation.

Les solutions :

La première est de ne pas remplir totalement le réservoir afin de préserver la mise à l'air et le bouchon de remplissage pour que ceux-ci ne soient pas bloqués ou obstrués lors de la cristallisation. L'autre solution est d'utiliser un produit anti-cristallisant à ajouter dans le réservoir d'AdBlue. Mais, là encore, c'est un coût supplémentaire pour l'automobiliste. Total a mis au point un AdBlue spécifique qui permet de parer à ces inconvénients (Clear NOx)

Nous voyons que la dépollution à un cout et que les constructeurs ont mal évalués les risques de pannes avec ces nouveaux systèmes SRC



ADBLUE : TOUT COMPRENDRE AU FONCTIONNEMENT DE CE LIQUIDE ANTIPOLLUTION A BASE D'UREE

L'Adblue, voilà un liquide dont personne ne parlait il y a quelques années et qui est en train de devenir la norme sur les voitures diesel récentes. Pourtant, la commercialisation de ce liquide antipollution remonte à 2006, date à laquelle il est devenu obligatoire sur les transporteurs poids lourds. Mais quel est donc ce 'nouveau' produit miracle et que faut-il savoir sur son fonctionnement ?



En guise d'introduction intéressons nous au produit en lui même.

L'Adblue est une marque déposée qui propose une version standardisée de l'AUS 32, un liquide antipollution qui vient équiper les moteurs diesel récents. Ce produit sert d'additif afin de créer une réaction chimique dépolluante dans le système d'évacuation de la voiture, entre le filtre à particules et le catalyseur.

A quoi sert l'adblue ?

Son but est de réduire les émissions d'oxyde d'azote (NOx) présentes dans les gaz d'échappement.

Comment est fabriqué l'adblue ? Quelle est sa composition ?

Derrière ce nom sympathique se cache un mélange à **67,5 % composé d'eau dématérialisée, et à 32,5% d'urée**.

D'où vient l'urée de l'adblue ?

De l'urée ?! Le produit miracle antipollution est donc composé à 1/3 d'urine ? Pas tout à fait ! Si l'urée est bien un des liquides qui compose l'urine, il n'est pas question d'utiliser de l'urine humaine ou animale pour confectionner ce produit.

L'Adblue est conçu de manière chimique à partir d'une réaction entre gaz naturel et ammoniac. Pas question de confectionner soit même son Adblue, même en cas de panne !

Tout d'abord le liquide AdBlue est stocké dans un réservoir spécial, celui-ci s'introduit dans la ligne d'échappement avant le catalyseur SCR (Selective Catalytic Reduction).

L'urée constituant principal de l'AdBlue se décompose en ammoniac, sous l'effet de la chaleur.

Les NOx qui proviennent de la combustion du moteur entrent en contact avec cet ammoniac. De là une réaction chimique se produit afin de transformer les NOx en azote et en vapeur d'eau; ce qui permet aux véhicules diesel d'être conformes aux normes Euro jusqu'au niveau 6.

La capacité et l'emplacement de ce réservoir additionnel peuvent varier en fonction des véhicules. Sur les modèles les mieux pensés, vous trouverez la trappe du réservoir d'Adblue juste à côté de la trappe à carburant.

Sur d'autres modèles, il vous faudra accéder à une trappe située dans le coffre, un système peu pratique, d'autant plus que l'urée contient de l'ammoniac et est **corrosif pour certains matériaux** (dont la carrosserie). Point positif : **la solution est presque inodore et sans risque pour la santé**.

Il faudra cependant être vigilant lors des pleins et **ne pas se tromper de produit ni de réservoir** : si de l'Adblue est versé par erreur dans le réservoir à carburant, il faudra éviter à tout prix de démarrer le moteur, et procéder à une vidange dans les plus brefs délais. De couleur similaire au liquide lave-glaces, il est déjà arrivé à de multiples reprises que ce liquide soit versé par mégarde dans le réservoir d'Adblue... Dans ce cas, il faudra également éviter de démarrer le moteur pour ne pas endommager les circuits, et procéder à un nettoyage complet du réservoir.

Combien de kilomètres peut on parcourir avant d'avoir à faire le plein d'Adblue ?

Sur la plupart des moteurs actuels, on estime que la consommation d'Adblue est de **1 litre pour 8.000 kilomètres parcourus**. En d'autres termes, une voiture utilisera plus ou moins 6 litres d'AUS 32 pour 100 litres de Diesel consommés. Si on prend l'exemple d'une Peugeot 308 1.6 BlueHdi dont le réservoir d'Adblue est de 17 litres, on peut facilement **tenir entre 8 à 10 pleins** d'essence avant d'avoir à remettre du liquide bleu dans son réservoir.

Où faire le plein d'Adblue ?



Pas de liquide, pas de démarrage : il faut donc être vigilant et surveiller son niveau d'Adblue (indiqué par la voiture), sous peine de se retrouver en panne.

Avec la démocratisation des moteurs BlueTech, il est devenu plus facile de se procurer le précieux liquide bleu, en bidon ou directement à la pompe.

Son coût peut varier : **de 1,50€/L à la pompe à entre 25 et 30€ le bidon de 10 litres** en centre automobile et stations services.

Si le plein à la pompe est aujourd'hui plus rentable, **les stations services sont encore peu nombreuses à être équipées du pistolet bleu**. En ce qui concerne les bidons, nous vous recommandons d'opter pour une version avec bec verseur afin d'éviter de renverser le liquide et risquer d'endommager la carrosserie (ou son sol de coffre en fonction de l'emplacement du réservoir).

Un très bon moyen de trouver une pompe ou un point de vente près de chez vous est de se rendre sur la page internet de Services TotalEnergies - Se fournir en AdBlue, vous y trouverez une carte des stations ainsi que la possibilité d'acheter un bidon directement en ligne.

équipés d'être **conformes aux normes Euros jusqu'au niveau 6**.

Si cette technologie ne réduit pas les émissions de CO2, toujours est-il que la plupart des voitures qui en sont équipées respectent les normes fixées par le gouvernement pour être **éligibles à la prime à la conversion**. Il est donc aujourd'hui possible de trouver des véhicules thermiques Diesel peu polluants, aussi bien en terme de CO2 que de NOx, le tout à un prix très abordable.

Quels sont les véhicules équipés ?

En Europe, **la norme Euro 6 oblige les nouveaux véhicules Diesel à être équipés d'un système de traitement des NOx**. Il existe différents systèmes mais celui qui utilise l'Adblue est le plus répandu.

Précisons que l'Adblue n'est pas le nom de la technologie embarquée, mais simplement le nom de l'additif utilisé. La technologie utilisant l'Adblue est celle de la **Réduction Catalytique Sélective (SCR)**. Seuls les véhicules diesel sont équipés de ce dispositif car ce sont eux les principaux responsables des émissions de NOx. Pour repérer facilement les modèles équipés du SCR, certains constructeurs ont choisi de renommer leurs moteurs qui embarquent cette technologie de dépollution. Ainsi, on retrouve chez Renault des moteurs portant la mention 'Blue' tels que le BlueDci et le BlueHdi qui nous indiquent d'office que le modèle comporte un SCR et nécessite donc d'être alimenté en Adblue.

Nous vous conseillons de vous renseigner avant l'achat du véhicule afin de savoir si celui-ci est équipé ou non du SCR.



Faut-il prévoir un entretien spécifique pour les véhicules équipés d'un réservoir AdBlue ?

Heureusement, **le système SCR ne nécessite pas d'entretien particulier. Si ce n'est d'effectuer un plein d'Adblue tous les 8000 km environ** . Il faut simplement s'assurer de ne pas verser un produit dont le mélange a été modifié (rallongé en eau par exemple), ou qui a été conservé en dessous de -12°C ou au delà de 40°C, sous peine d'endommager le catalyseur.

Bon à savoir également : la durée de conservation de l'Adblue n'excède pas 2 ans et à partir de 12 mois, le produit commence à s'altérer et risque de perdre ses caractéristiques.

Mis à part le prix du produit, qui **revient à moins de 20 € / 100.000 km** si acheté directement à la pompe, **ce système de dépollution est peu coûteux à l'usage** (à condition de ne pas se tromper dans les réservoirs !).

Nous finissons cet article sur un chiffre étonnant, issu d'un rapport du cabinet inter-research.com : **“D'ici 2024, camions et voitures réunies vaporiseront en Europe 8 milliards de litres d'Adblue dans leurs échappements”** . Une popularité croissante pour le produit qui bien évidemment fait le bonheur des producteurs et revendeurs !

Lu pour vous sur le Blog VPauto

Nos conseils pour faire son plein d'AdBlue®

Composé à 67,5% d'eau déminéralisée et à 32,5% d'urée, l'AdBlue® associé à la technologie SCR (Selective Catalytic Reduction, réduction sélective catalytique) permet de réduire les émissions d'oxydes d'azote des véhicules diesel à la norme Euro 6. Si vous êtes concerné, vous vous demandez peut-être comment faire le plein. Réponse ici!

Trouver le réservoir d'AdBlue®... et le remplir

C'est la première question à se poser : où se trouve le réservoir ? Si cela dépend évidemment du véhicule, il est généralement situé :

- A côté de la trappe à carburant.
- Dans le coffre.
- Sous le capot moteur.

Petite astuce pour le repérer : le bouchon du réservoir est en général de couleur bleue.



Vous l'avez trouvé ? Dès lors, deux solutions s'offrent à vous :

- Utiliser un bidon de 5 ou 10 litres avec un bec verseur. Vous en trouverez facilement dans les stations TotalEnergies ou sur la boutique TotalEnergies.
- Vous rendre dans une station TotalEnergies qui dispose d'une pompe AdBlue® à condition que le réservoir d'AdBlue® de votre véhicule se trouve à côté de la trappe à carburant. Il vous suffira d'utiliser le pistolet prévu à cet effet. Faites juste attention à bien utiliser une pompe dédiée aux véhicules légers et pas une pompe réservée aux poids lourds, au débit plus élevé. Et bien sûr, prenez garde à ne pas verser de l'AdBlue® dans le réservoir à gazole, et vice-versa.

Se fournir en Adblue

Quand faire le plein d'AdBlue®

La consommation d'AdBlue® varie d'un véhicule à l'autre, en général entre 1 à 3 litres tous les 1 000 kilomètres. De même, la taille du réservoir, e 25 litres, dépend de votre véhicule. Vous n'aurez donc pas forcément besoin de faire le plein entre deux révisions mais, pas d'inquiétude, tout es. Si le niveau de liquide est faible, un témoin d'alerte s'allume dans votre véhicule : vous avez alors 2400 km pour en rajouter, la quantité recommandée étant de 5 litres. N'oubliez pas car, dans le cas contraire, votre véhicule risque de refuser de démarrer!



Faire le plein d'AdBlue® en images

Quand faire le plein d'AdBlue® ?

1

Le plein d'AdBlue® se fait lorsqu'un **voyant lumineux s'allume** sur le tableau de bord.
Il vous reste alors **2 400 km** pour faire le plein d'AdBlue®.



2

Trois emplacements possibles pour le réservoir AdBlue®



3

Comment faire l'appoint d'AdBlue® ?

Avec un **bidon d'AdBlue®**



Convient à tous les **emplacements du réservoir**.

Avec une **pompe d'AdBlue®**



Convient uniquement lorsque le réservoir se trouve à côté de la **trappe à carburant**.

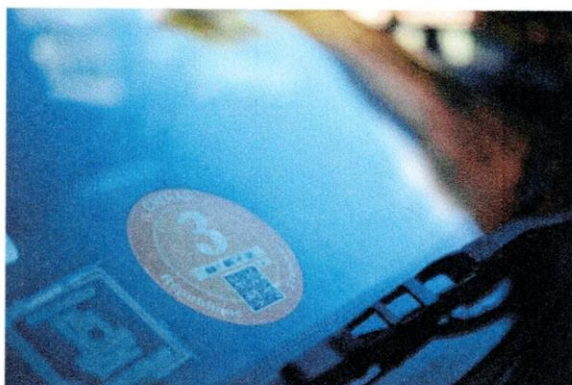
4

Où trouver de l'AdBlue® ?

Vous pouvez acheter de l'AdBlue® en **bidon de 5L ou 10L** dans toutes les **boutiques de stations-service TotalEnergies**.
TotalEnergies propose aussi des **pompes d'AdBlue®** dans certaines stations.



ZFE : tout savoir sur les zones à faibles émissions



Villes concernées, calendrier, efficacité, dérogations, injustices sociales... Tout ce qu'il faut savoir sur les zones à faibles émissions qui vont bientôt chasser les voitures les plus polluantes de plusieurs centres-villes. Plus de la moitié des Français (51%) ne connaissaient pas la classification Crit'air de leur véhicule en octobre dernier. Pourtant, depuis le 1^{er} janvier, 44 % d'entre eux sont concernés par les zones à faibles émissions (ZFE), dont l'accès en voiture est conditionné à la présentation de cette certification.

À l'horizon 2025, les ZFE seront instaurées progressivement dans 43 agglomérations françaises. Le périmètre concerné, les dates d'exclusion des différents véhicules de même que les dérogations possibles doivent être définis par les collectivités.

L'État propose différentes aides à la conversion électrique et sera chargé de mettre en place la verbalisation des contrevenants à compter du deuxième semestre 2024. Un capharnaüm d'acteurs, de dates et de critères qui rend la mesure peu lisible. Le point en cinq questions-clés :

- 1 - Pourquoi une ZFE ?
- 2 - Qui est concerné ?
- 3 - Est-ce juste et efficace ?
- 4 - Quel est le calendrier ?
- 5 - Quelles dérogations et mesures d'accompagnement ?

1 — Pourquoi une ZFE ?

Instaurée par la loi d'orientation des mobilités de 2019, puis élargie par la loi Climat et résilience de 2021, la mise en place des ZFE répond à l'obligation européenne d'assurer une « bonne » qualité de l'air sur son territoire. Les normes édictées sont strictes — quoique plus souples que celles de l'Organisation mondiale de la santé — et sont censées préserver la santé des Européens.

En la matière, la France n'est pas bonne élève : l'État a été condamné par la Cour de Justice de l'Union européenne. Malgré les injonctions de la Commission européenne, 27 agglomérations françaises ont encore dépassé les seuils réglementaires en 2021.

La pollution de l'air, à laquelle le trafic automobile contribue beaucoup, provoque chaque année 40 000 décès prématurés.

Chaque année, 40 000 décès prématurés sont liés à une mauvaise qualité de l'air, selon Santé publique France. Parmi les polluants incriminés : le dioxyde d'azote et les particules fines, principalement émises par la combustion du diesel et responsables de maladies respiratoires et cardiovasculaires.



Les populations défavorisées en sont les premières victimes, « car elles vivent souvent à proximité de grands axes routiers ou dans des centres-villes paupérisés », explique l'urbaniste Frédéric Héran. La mise en place des ZFE doit permettre à terme de faire baisser la pollution atmosphérique.

2 - Qui est concerné ?

Depuis 2019, toutes les villes dépassant les seuils réglementaires de qualité de l'air sont concernées. Soit 11 agglomérations (voir [notre carte ci-dessous](#)). La loi Climat & Résilience a rehaussé cette ambition, si bien que depuis 2021, toutes les métropoles de plus de 150 000 habitants sont priées de préparer la mise en place d'une ZFE.

À défaut de plan plus ambitieux, l'ensemble de ces villes devront interdire l'accès du centre-ville aux véhicules non classés (mis en circulation avant 1996) ainsi qu'aux voitures dotées d'une vignette Crit'air 4 et 5 (diesel ou assimilés mis en circulation avant 2005 et 2000 respectivement).

Certaines agglomérations, comme Strasbourg ou Paris, ont aussi choisi de rehausser leurs ambitions : les véhicules plus récents classés Crit'air 3 (voiture à essence mise en circulation avant 2005 ou diesel avant 2010) seront aussi exclus de la ZFE à une échéance plus précoce.

À terme, seuls seront autorisés à circuler sans difficulté les véhicules 100 % électrique ou à hydrogène (vignette verte) et ceux classés Crit'air 1 (véhicules au gaz ou hybride rechargeable ou à essence mis en circulation à partir de 2011) et 2 (essence avant 2010 et diesel à partir de 2011).

À l'instar de la classification européenne (Euro 1 à 6), la classification des voitures françaises dépend du type de carburant employé et de la date de mise en circulation. Une méthode de calcul que dénonce l'association 40 millions d'automobilistes : « *Comment expliquer à quelqu'un qui a son contrôle technique à jour, avec une conformité environnementale parfaite qu'il ne peut plus circuler sur ces zones ? s'étonne le président de l'association, Philippe Nozière. Nous sommes prêts à soutenir un examen de conformité environnementale tous les ans mais il faut que les critères d'attribution soient définis selon la pollution réelle des véhicules.* »

3 - Est-ce juste et efficace ?

En termes d'efficacité, les scientifiques sont unanimes : le déploiement des ZFE améliore la qualité de l'air. En ville, près de 60 % des oxydes d'azote (NOx) et 18 % des particules fines (PM10), responsables de maladies pulmonaires et cardiovasculaires, sont issus des transports routiers.

« *Les effets [de la réduction de la circulation automobile] sur la santé sont indéniables. C'est irréfutable* », assure Camille Defard, de l'institut Jacques Delors. Selon le [Réseau action climat](#), la mise en place d'une ZFE à Madrid a permis de réduire la concentration en NO2 de 32 %. À Lisbonne, la concentration en particules fines PM10 a été réduite de plus de 20 %. À Bruxelles, la concentration en NO2 a chuté de 9 % et celle de particules fines de 17 %.



Les jours des voitures ornées d'une vignette Crit'air 4 sont comptés dans les centres-villes de plusieurs grandes agglomérations. © NnoMan Cadoret / Reporterre

Mais attention, pour que les bénéfices sanitaires soient équitablement répartis, il convient de délimiter une zone suffisamment large pour éviter de simplement déplacer la pollution sur les quartiers périphériques. Il faut aussi vérifier que les

mobilités alternatives sont opérationnelles : les réseaux de métro, de tram ou de bus doivent être suffisamment développés et les pistes cyclables sécurisées.

À Marseille par exemple, la ZFE ne concerne qu'une petite superficie autour du port qui lui-même « *n'est soumis à aucune norme suffisamment stricte* », dénonce la porte-parole d'Alternatiba Marseille Florence Joly. Résultat : les véhicules sont repoussés sur la périphérie et les habitants restent encore soumis à la pollution des bateaux.

En outre, la ville accuse un grand retard dans le développement des transports publics. À Strasbourg en revanche, la ZFE couvre l'intégralité de la métropole et englobe 29 communes. Les élus mènent depuis plus d'un an des concertations afin de développer les offres de transports alternatives et les dérogations adéquates.

« Qui peut s'adapter, qui sera exclu ? »

Pour Camille Defard, l'enjeu des ZFE est avant tout social : « *La réelle question est de savoir qui peut s'adapter à ces nouvelles mobilités et qui en sera exclu ?* » Une question d'autant plus importante que les plus précaires sont aussi les plus exposés à un air dégradé.

Pour plus de justice sociale, les mesures d'accompagnement doivent permettre à l'ensemble de la population d'avoir accès à une mobilité. 38 % des ménages les plus pauvres ont un véhicule classé 4 ou 5, contre 20 % des plus riches.

Ce sont aussi les habitants des communes rurales ou péri-urbaines qui possèdent les véhicules les plus polluants. Or, ce sont aussi ces territoires qui sont les plus dépendants de la voiture. La concertation est donc primordiale et doit permettre de proposer aux habitants des solutions alternatives adaptées et accessibles.

4 - Quel calendrier ?

Le calendrier est laissé à la libre appréciation des collectivités (voir notre carte ci-dessus), sauf pour les communes dont les seuils réglementaires en matière de qualité de l'air sont dépassés. C'est d'ores et déjà le cas de Paris, Lyon, Marseille, Rouen et Toulouse qui doivent interdire a minima les Crit'Air 5 en 2023, Crit'Air 4 en 2024 et Crit'Air 3 en 2025.

Enfin, la verbalisation pourrait débuter au cours du second semestre 2024, a annoncé le gouvernement. Celle-ci sera en grande partie automatisée, et pourrait nécessiter l'installation de nombreuses caméras dans les centres urbains. Une perspective qui a soulevé l'indignation des défenseurs des libertés individuelles.

D'ici là, les polices municipales pourront constater et verbaliser les infractions, lors de contrôles de routine par exemple. Mais différentes agglomérations ont d'ores et déjà prévenu que leurs agents ne seront pas missionnés pour effectuer ce type de contrôle.

5 - Quelles sont les dérogations accordées et les mesures d'accompagnement proposées ?

Les dérogations comme les mesures d'accompagnement sont définies par les métropoles. Elles révèlent en creux les orientations politiques choisies par les édiles. Les dérogations peuvent concerner les professionnels comme les particuliers, mais aussi dépendre des activités menées ou de la fréquence d'usage du véhicule.

À Strasbourg par exemple, il est possible de demander un « *Pass ZFE* » destiné aux « *petits rouleurs* ». Les détenteurs de ce certificat — mis à jour à chaque utilisation — pourront ainsi circuler avec un véhicule vieillissant sur la ZFE jusqu'à 24 fois par an.

Autre exemple : à Reims, les producteurs locaux justifiant d'une activité agricole ou les transporteurs de raisin en période de vendanges pourront aussi demander une dérogation à titre individuel.

Une voiture remplie en covoiturage, c'est potentiellement trois voitures de moins sur la route. © Pierre-Olivier Chaput / Reporterre

Les mesures d'accompagnement prennent différentes formes : développement des transports alternatifs, aides financières ou techniques à la mobilité ou action de communication. À Rouen par exemple, la métropole a ouvert un nouveau service de covoiturage simple et gratuit.

Résultat : la ville est aujourd'hui la première à pratiquer ce type de mobilité, deux fois plus que Montpellier pourtant situé sur la deuxième marche du podium. À Strasbourg, outre la construction de nouvelles lignes de tram, la municipalité a engagé depuis un an une large consultation des habitants, « *au pied des immeubles* » pour informer et mieux comprendre les besoins.



Restes à charge

De son côté, l'État propose différents dispositifs d'accompagnement (aides à la conversion, bonus écologique, prêt à taux zéro) pour pousser les détenteurs de véhicules thermiques à passer à l'électrique. Mais le reste à charge dépasse encore les 20 000 euros, et ne convient pas aux « *petits* » budgets.

En outre, les constructeurs automobiles ne proposent encore que des modèles électriques volumineux, dont l'intérêt environnemental reste discuté. L'État a annoncé par ailleurs travailler avec le secteur automobile à un système de location de petites voitures électriques pour 100 euros par mois, mais le dispositif est encore en cours de négociation.

Et ailleurs ?

Plus de 300 villes européennes ont mis en place des espaces de circulation restreints. L'Allemagne et l'Italie sont les plus avancées, avec plus d'une centaine de villes impliquées chacune. L'accès à ces zones est conditionné aux vignettes Euro 1 à 6, dont les critères d'attribution reposent sur les mêmes critères que les vignettes françaises. Le système de notation est simplement inversé : les vignettes notées 6 étant les plus écologiques.

Ces zones à circulation restreinte ont toutefois des profils variés, comme l'explique l'urbaniste Frédéric Héran. En Italie, il existe des zones à trafic limité, prévues pour limiter l'afflux de touristes dans la plupart des centres historiques. Aux Pays-Bas s'est généralisée depuis 20 ans l'interdiction du transit dans tous les quartiers. « *Les usagers doivent entrer et sortir par le même endroit, ce qui supprime la possibilité de traverser un quartier en voiture* », explique l'urbaniste.

En Espagne, les autorités ont aussi mis en place des « *zones apaisées* » où la circulation est limitée, ce qui permet de laisser les habitants réinvestir certaines places.

Lu pour vous sur le site REPORTER Le Média de l'écologie

Zones à faibles émissions : pour mieux respirer en ville

- Transition écologique

Publié le 13 janvier 2021

Mis à jour le 11 janvier 2023



Photo : ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des Territoires

Qu'est-ce qu'une zone à faibles émissions ? Comment améliorer la qualité de l'air ? Quelles sont les villes concernées par les zones à faibles émissions ? Comment bénéficier de la prime à la conversion ? Retrouvez ici les réponses à ces questions.

Ce qu'est une zone à faibles émissions

Les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) ont été créées pour améliorer la qualité de l'air et protéger la santé des habitants des villes et métropoles principales agglomérations où la pollution de l'air est importante. Dans le périmètre d'une ZFE-m, **seuls les véhicules les moins polluants (en fonction de leur certificat vignette Crit'Air) ont le droit d'y circuler.**

Pour circuler dans les zones à faibles émissions pendant les périodes de restriction, il vous faut :

- Connaître la classe Crit'Air de votre véhicule et vérifier la compatibilité avec les règles de la ZFE-
- Commander et coller l'étiquette de votre vignette Crit'Air sur le pare-brise de votre véhicule (le prix du certificat est de 3,72 euros, envoi compris, pour la France métropolitaine) ;

La vignette Crit'Air est-elle obligatoire ?

La vignette Crit'air est indispensable pour circuler dans les zones à faibles émissions mobilité si la catégorie du véhicule (voitures, poids lourds, etc) est concernée par les restrictions en vigueur et les jours de circulation différenciée. Tous les véhicules routiers, à l'exception des engins agricoles et de chantiers, sont concernés : voitures, poids lourds, bus, autocars, deux-roues, véhicules utilitaires, etc.

Les villes concernées par les ZFE-m

Des zones à faibles émissions ont été mises en place dans 11 agglomérations :

- Grenoble ;
- Lyon ;
- Rouen ;
- Reims ;
- Nice ;
- Toulouse ;
- Saint-Etienne ;
- Marseille ;
- Montpellier ;
- Strasbourg ;
- en application de la loi « climat et résilience », une trentaine d'autres agglomérations sont tenues de mettre en place une ZFE-m d'ici à 2025 (agglomérations situées en métropole de plus de 150 000 habitants)

Que se passe-t-il si un véhicule non autorisé circule dans une ZFE-m ?

Si un véhicule concerné par les restrictions mises en place circule dans une ZFE-m ou en période de circulation différenciée, le conducteur s'expose à **une amende forfaitaire de** :

- 68 € pour les voitures et les deux-roues ;
- 135 € pour les poids-lourds, bus et autocars.

Les collectivités peuvent édicter des dérogations locales aux mesures de restrictions en fonction des critères qu'elles définissent au-delà des cas d'exemptions prévus au niveau national (notamment en ce qui concerne les véhicules affichant une carte à mobilité inclusion).

Le Gouvernement à vos côtés

Depuis 2021, la loi dite climat et résilience, prévoit que les agglomérations de plus de 150 000 habitants doivent mettre en place une zone à faibles émissions-mobilité. L'objectif : protéger la santé des riverains, et diminuer la pollution de l'air provoquée par des véhicules trop polluants.

La prime à la conversion : une aide pour acheter un véhicule moins polluant

La prime à la conversion est une aide attribuée par l'État, qui peut aller jusqu'à 6 000 euros. Si vous habitez ou travaillez dans une zone à faible émission (ZFE), vous pouvez bénéficier d'une prime supplémentaire de 1 000 €. Par ailleurs, si vous avez perçu une aide de votre collectivité territoriale pour acheter ou louer un véhicule plus propre, cette surprime est majorée dans la limite de 2 000 € en plus."

Objectif : encourager l'achat d'un nouveau véhicule moins polluant, neuf ou d'occasion.

La condition d'éligibilité : mettre à la casse votre ancien véhicule.

PTAC : éviter la surcharge de son camping-car !

Publié le 06 janv. 2023 par [Bastien Bahuet](#) Camping-Car Magazine Lu pour vous sur leur site

PTAC LEGISLATION REGLEMENTATION

Avant de prendre la route, pensez à vérifier que votre camping-car n'est pas en surcharge ! Dans cet article, nous revenons sur la réglementation autour du poids de votre véhicule et les sanctions encourues en cas de dépassement du poids autorisé.

Pour rappel, votre véhicule est soumis à une réglementation stricte en ce qui concerne son poids. En cas de contrôle de police, vous ne devez pas dépasser une certaine limite qui s'appelle le PTAC (Poids Total Autorisé en Charge) ou la MCV (Masse en Charge maximale du Véhicule).

Où trouver le PTAC de mon véhicule ?

Cette information se trouve sur votre carte grise, au repère F.2. Elle détermine le poids maximal que votre véhicule peut supporter pour rouler sans danger, car les systèmes de suspension et de freinage de celui-ci ont été fabriqués en fonction de son PTAC.

Comment calculer la charge utile de mon camping-car ?

Il n'existe pas d'outil simple permettant de calculer le poids de votre camping-car une fois chargé, c'est donc à vous de l'estimer. Pour connaître la masse de la charge que vous pouvez embarquer, il vous suffit d'obtenir deux informations importantes :

Le PTAC (Poids Total Autorisé en Charge), que l'on trouve sur la carte grise au repère F.2 comme expliqué ci-dessus

La MVOM (Masse à Vide en Ordre de Marche), c'est le poids de votre véhicule à vide, ce qui comprend les accessoires et équipements montés d'origine, une bouteille de gaz, 90% des fluides nécessaires au fonctionnement du véhicule, 90% des eaux propres et le poids du conducteur (fixé à 75 kg). Cette information se trouve au repère G.

Ensuite, il vous suffit de faire le calcul suivant : $PTAC - MVOM$.

Par exemple, pour un véhicule dont le PTAC s'élève à 3 500 kg et dont le poids à vide est de 3 150 kg, cela veut dire que je peux charger à bord jusqu'à 350 kg ($3500 - 3150 = 350$).

Quelles sanctions risque-t-on si l'on est en surcharge ?

En cas de surcharge constatée lors d'un contrôle de police, il y a deux possibilités qui dépendent du surpoids :

Si la surcharge n'excède pas 5 % du PTAC, sans pour autant dépasser les 500 kg

Par exemple, pour un véhicule dont le PTAC s'élève à 3 500 kg et dont le poids à vide est de 3 150 kg, cela veut dire que je peux charger à bord jusqu'à 350 kg ($3500 - 3150 = 350$).

Quelles sanctions risque-t-on si l'on est en surcharge ?

En cas de surcharge constatée lors d'un contrôle de police, il y a deux possibilités qui dépendent du surpoids :

Si la surcharge n'excède pas 5 % du PTAC, sans pour autant dépasser les 500 kg (ou 1 tonne pour les poids lourds), alors vous devez payer une amende de classe IV dont le montant s'élève à 90 € minimum. Dans ce cas, les autorités vous laisseront reprendre la route.

A noter que la loi ne prévoit pas de récidive pour ce type de contravention, vous ne risquez donc pas de peine particulière si jamais vous commettez plusieurs fois l'infraction.

Pour rappel, [aujourd'hui](#), les titulaires d'un permis B obtenu après le 20 janvier 1975 ne peuvent pas conduire un camping-car dont le PTAC est supérieur à 3500 kg. Les conducteurs ayant passé leur permis avant le 20 janvier 1975 peuvent quant à eux réclamer la mention B 79 à apposer sur leur permis. Cette mention les autorise à prendre le volant d'un camping-car poids-lourd sans limitation de poids et sans visite médicale.



D.1	MARQUES						
D.2	VERSION						
			D.2.1	MCT5432PY315			
D.3	NODELE						
F.1	1915	F.2	1915	F.3	1915		
G	3030	G.1	1307				
J	M1	J.1	VP	J.2	C1	J.3	C1
K	€2*2001/116*0317*02						
P.1	1900	P.2	90	P.3	G0	P.6	6
Q	0,06	S.1	5	S.2		U.1	77
U.2	3000	V.7	155	V.9			
X.1	VISITE AVANT LE 06/07/2011						
Y.1	178,35	Y.2					
Y.3		Y.4	4				
Y.6	25	Y.6	178,35				

Pour le Ministère de l'Intérieur et par délégation,
le sous-directeur de la circulation,
et de la sécurité routière.

Bien comprendre la garantie étanchéité de son camping-car

Publié le 22 mars 2023 par [La rédaction](#) Camping-Car Magazine *Lu pour vous sur leur site*

Garantie Contrôle d'étanchéité Extension

Prendre soin de son camping-car peut prendre différentes formes. A commencer par un contrôle annuel pour s'assurer de sa bonne étanchéité et profiter d'une garantie maximale pouvant aller jusqu'à 12 ans



Cela n'échappera à personne que les camping-cars subissent chaque année les affres du temps et les caprices de la météo. Que ce soit sur son lieu de stationnement durant l'hivernage notamment ou vos périples, les véhicules de loisirs sont soumis bien souvent à **la pluie, à la neige ou encore à la grêle... et, par conséquent, à l'humidité**. Fort de ce constat, les constructeurs ont mis en place **des contrôles réguliers d'humidité** (communément appelés "contrôles d'étanchéité") pour déceler la moindre anomalie sur la carrosserie et la cellule. Les assauts continus du temps et les variations de température mettent à mal tous les joints qui assurent l'étanchéité d'une cellule au niveau de la caisse, mais aussi sur les

lanterneaux...).

Au fil des kilomètres parcourus lors de vos voyages, vibrations et torsions peuvent fragiliser la structure. Les conséquences peuvent



se traduire par des infiltrations d'eau dans les parois, le toit ou le plancher.



En parallèle, pour minimiser les risques, il existe des garanties qui couvrent tous les travaux liés à ce genre de problème. En revanche, les véhicules n'étant pas tous logés à la même enseigne, certaines marques ont décidé de proposer des garanties plus étendues, sur une longue période.

Prenons le cas de [Hymer](#). La marque allemande se distingue par **une durée étendue à 6 ans** pour l'ensemble des véhicules y compris la branche dédiée aux fourgons Hymer Camper Vans (ceux conçus à partir de la collection 2020).

De son côté, [Carado](#) ajoute une année supplémentaire à ce beau tableau avec **une durée de garantie portée à 7 ans** pour ses capucines, intégraux, profilés et également sa série fourgons.

Au registre des exceptions, mention spéciale à [LMC](#) qui affiche **une couverture jusqu'à 12 ans**, soit la plus longue durée de garantie sur le secteur.

Une garantie soumise à des visites obligatoires

Pour profiter d'une couverture sur le temps maximale, les camping-caristes doivent tout de même se soumettre à un contrôle de l'humidité annuel, à la date anniversaire du début de la garantie. Ce contrôle est payant (environ 120 € en moyenne) et doit être effectué auprès d'un concessionnaire agréé.

A titre d'exemple, certains grands noms du secteur prévoient dans leurs protocoles que le concessionnaire contrôle l'ensemble de la structure du véhicule sur tous les raccords, perçages et connexions au niveau du sol, des passages de roues, de la paroi latérale, de l'avant, de l'arrière et du toit pour vérifier l'étanchéité. Le temps imparti pour vérifier dans le détail le véhicule n'est pas défini, puisqu'il diffère logiquement en fonction des véhicules. De plus, pour certains types de camping-cars, les contrôles incluent un traitement au niveau du sous-plancher par pulvérisation d'un spray de protection.

CONDITIONS GENERALES DE VENTE

Conformément aux articles L.211-7 et L.211-17 du Code du tourisme, les dispositions des articles R.211-3 à R.211-11 du Code du tourisme dont le texte est ci-après reproduit, ne sont pas applicables pour les opérations de réservation ou de vente de titre de transport n'entrant pas dans le cadre d'un forfait touristique.

La brochure, le devis, la proposition, le programme de l'organisateur, les formulaires et informations précontractuelles visées à l'article R.211-4 du code du tourisme constituent l'information préalable visée à l'article R.211-5 du Code du tourisme.

Dès lors, à défaut d'information contraire figurant au recto du présent document, les caractéristiques, conditions particulières et prix du voyage tels qu'indiqués dans la brochure, le devis, la proposition, le programme de l'organisateur, les formulaires et informations précontractuelles visées à l'article R.211-4 du Code du tourisme, seront contractuels dès la signature du bulletin d'inscription.

En l'absence de brochure, devis, proposition, programme de l'organisateur, formulaires et informations précontractuelles visées à l'article R.211-4 du code du tourisme, le présent document constitue, avant sa signature par l'acheteur, l'information préalable visée par l'article R.211-5 du Code du tourisme. Il sera donc caduc dans un délai de 24 heures à compter de son émission. En cas de cession de contrat, le cédant et/ou le cessionnaire sont préalablement tenus d'acquiescer les frais qui en résultent. Lorsque ces frais excèdent le montant affiché dans le point de vente et ceux mentionnés dans les documents contractuels, les pièces justificatives seront fournies.

La FFACCC a souscrit auprès de la compagnie MACIF Sud-Ouest Pyrénées, Rue de Pompeyrie 47004 AGEN Cedex, un contrat d'assurance « Multigarantie Activités Sociales » garantissant sa responsabilité civile générale, sous le n° 15195976.

Elle bénéficie de l'agrément voyage N° IMO75100284

Extraits du Code du tourisme :

Reproduction littérale des articles R.211-3 à R.211-11 du Code du Tourisme, conformément à l'article R.211-12 du code du tourisme :

Article R.211-3 : Toute offre et toute vente des prestations mentionnées à l'article L. 211-1 donnent lieu à la remise de documents appropriés qui répondent aux règles définies par la présente section.

Article R.211-3-1 : L'échange d'informations précontractuelles ou la mise à disposition des conditions contractuelles est effectué par écrit. Ils peuvent se faire par voie électronique. Sont mentionnés le nom ou la raison sociale et l'adresse de l'organisateur ou du détaillant ainsi que l'indication de son immatriculation au registre prévu à l'article L. 141-3 ou, le cas échéant, le nom, l'adresse et l'indication de l'immatriculation de la fédération ou de l'union mentionnées au deuxième alinéa de l'article R. 211-2.

Article R.211-4 : Préalablement à la conclusion du contrat, l'organisateur ou le détaillant doit communiquer au voyageur les informations suivantes :

- 1° Les caractéristiques principales des services de voyage ;
- a) La ou les destinations, l'itinéraire et les périodes de séjour, avec les dates et, lorsque le logement est compris, le nombre de nuitées comprises ;
- b) Les moyens, caractéristiques et catégories de transport, les lieux, dates et heures de départ et de retour, la durée et le lieu des escales et des correspondances. Lorsque l'heure exacte n'est pas encore fixée, l'organisateur ou le détaillant informe le voyageur de l'heure approximative du départ et du retour ;
- c) La situation, les principales caractéristiques et, s'il y a lieu, la catégorie touristique de l'hébergement en vertu des règles du pays de destination ;
- d) Les repas fournis ;
- e) Les visites, les excursions ou les autres services compris dans le prix total convenu pour le contrat ;
- f) Lorsque cela ne ressort pas du contexte, si les services de voyage éventuels seront fournis au voyageur en tant que membre d'un groupe et, dans ce cas, si possible, la taille approximative du groupe ;
- g) Lorsque le bénéfice d'autres services touristiques fournis au voyageur repose sur une communication verbale, la langue dans laquelle ces services seront fournis ;
- h) Des informations sur le fait de savoir si le voyage ou le séjour de vacances est, d'une manière générale, adapté aux personnes à mobilité réduite et, à la demande du voyageur, des informations précises sur l'adéquation du voyage ou du séjour de vacances aux besoins du voyageur ;
- 2° La dénomination sociale et l'adresse géographique de l'organisateur et du détaillant, ainsi que leurs coordonnées téléphoniques et, s'il y a lieu, électroniques ;
- 3° Le prix total incluant les taxes et, s'il y a lieu, tous les frais, redevances ou autres coûts supplémentaires, ou, quand ceux-ci ne peuvent être raisonnablement calculés avant la conclusion du contrat, une indication du type de coûts additionnels que le voyageur peut encore avoir à supporter ;
- 4° Les modalités de paiement, y compris le montant ou le pourcentage du prix à verser à titre d'acompte et le calendrier pour le paiement du solde, ou les garanties financières à verser ou à fournir par le voyageur ;
- 5° Le nombre minimal de personnes requis pour la réalisation du voyage ou du séjour et la date limite mentionnée au III de l'article L. 211-14 précédant le début du voyage ou le séjour pour une éventuelle résolution du contrat au cas où ce nombre ne serait pas atteint ;
- 6° Des informations d'ordre général concernant les conditions applicables en matière de passeports et de visas, y compris la durée approximative d'obtention des visas, ainsi que des renseignements sur les formalités sanitaires, du pays de destination ;
- 7° Une mention indiquant que le voyageur peut résoudre le contrat à tout moment avant le début du voyage ou du séjour, moyennant le paiement de frais de résolution appropriés ou, le cas échéant, de frais de résolution standard réclamés par l'organisateur ou le détaillant, conformément au I de l'article L. 211-14 ;
- 8° Des informations sur les assurances obligatoires ou facultatives couvrant les frais de résolution du contrat par le voyageur ou sur le coût d'une assistance, couvrant le rapatriement, en cas d'accident, de maladie ou de décès.

En ce qui concerne les forfaits définis au e du 2° du A du II de l'article L. 211-2, l'organisateur ou le détaillant et le professionnel auxquels les données sont transmises veillent à ce que chacun d'eux fournisse, avant que le voyageur ne soit lié par un contrat, les informations énumérées au présent article dans la mesure où celles-ci sont pertinentes pour les services de voyage qu'ils offrent.

Le formulaire par lequel les informations énumérées au présent article sont portées à la connaissance du voyageur est fixé par arrêté conjoint du ministre chargé du tourisme et du ministre chargé de l'économie et des finances. Cet arrêté précise les informations minimales à porter à la connaissance du voyageur lorsque le contrat est conclu par téléphone.

Article R.211-5 : Les informations mentionnées aux 1°, 3°, 4°, 5° et 7° de l'article R. 211-4 communiquées au voyageur font partie du contrat et ne peuvent être modifiées que dans les conditions définies à l'article 211-9.

Article R.211-6 : Le contrat doit comporter, outre les informations définies à l'article R. 211-4, les informations suivantes :

- 1° Les exigences particulières du voyageur que l'organisateur ou le détaillant a acceptées ;
 - 2° Une mention indiquant que l'organisateur ainsi que le détaillant sont responsables de la bonne exécution de tous les services de voyage compris dans le contrat conformément à l'article L. 211-16 et qu'ils sont tenus d'apporter une aide au voyageur s'il est en difficulté, conformément à l'article L. 211-17-1 ;
 - 3° Le nom de l'entité chargée de la protection contre l'insolvabilité et ses coordonnées, dont son adresse géographique ;
 - 4° Le nom, l'adresse, le numéro de téléphone, l'adresse électronique et, le cas échéant, le numéro de télécopieur du représentant local de l'organisateur ou du détaillant, d'un point de contact ou d'un autre service par l'intermédiaire duquel le voyageur peut contacter rapidement l'organisateur ou le détaillant et communiquer avec lui de manière efficace, demander une aide si le voyageur est en difficulté ou se plaindre de toute non-conformité constatée lors de l'exécution du voyage ou du séjour ;
 - 5° Une mention indiquant que le voyageur est tenu de communiquer toute non-conformité qu'il constate lors de l'exécution du voyage ou du séjour conformément au II de l'article L. 211-16 ;
 - 6° Lorsque des mineurs, non accompagnés par un parent ou une autre personne autorisée, voyagent sur la base d'un contrat comprenant un hébergement, des informations permettant d'établir un contact direct avec le mineur ou la personne responsable du mineur sur le lieu de séjour du mineur ;
 - 7° Des informations sur les procédures internes de traitement des plaintes disponibles et sur les mécanismes de règlement extrajudiciaire des litiges et, s'il y a lieu, sur l'entité dont relève le professionnel et sur la plateforme de règlement en ligne des litiges prévue par le règlement (UE) n° 524/2013 du Parlement européen et du Conseil ;
 - 8° Des informations sur le droit du voyageur de céder le contrat à un autre voyageur conformément à l'article L. 211-11.
- En ce qui concerne les forfaits définis au e du 2° du A du II de l'article L. 211-2, le professionnel auquel les données sont transmises informe l'organisateur ou le détaillant de la conclusion du contrat donnant lieu à la création d'un forfait. Le professionnel lui fournit les informations nécessaires pour lui permettre de s'acquiescer de ses obligations en tant qu'organisateur. Dès que l'organisateur ou le détaillant est informé de la création d'un forfait, il fournit au voyageur, sur un support durable, les informations mentionnées aux 1° à 8°.

Article R.211-7 : Le voyageur peut céder son contrat à un cessionnaire qui remplit les mêmes conditions que lui pour effectuer le voyage ou le séjour, tant que ce contrat n'a produit aucun effet.

Sauf stipulation plus favorable au cédant, celui-ci est tenu d'informer l'organisateur ou le détaillant de sa décision par tout moyen permettant d'en obtenir un accusé de réception au plus tard sept jours avant le début du voyage. Cette cession n'est soumise, en aucun cas, à une autorisation préalable de l'organisateur ou du détaillant.

Article R.211-8 : Lorsque le contrat comporte une possibilité expresse de révision du prix, dans les limites prévues à l'article L. 211-12, il mentionne les modalités précises de calcul, tant à la hausse qu'à la baisse, des variations des prix, notamment le montant des frais de transport et taxes y afférentes, la ou les devises qui peuvent avoir une incidence sur le prix du voyage ou du séjour, la part du prix à laquelle s'applique la variation, ainsi que le cours de la ou des devises retenus comme référence lors de l'établissement du prix figurant au contrat.

En cas de diminution du prix, l'organisateur ou le détaillant a le droit de déduire ses dépenses administratives réelles du remboursement dû au voyageur. A la demande du voyageur, l'organisateur ou le détaillant apporte la preuve de ces dépenses administratives.

Article R.211-9 : Lorsque, avant le départ du voyageur, l'organisateur ou le détaillant se trouve contraint d'apporter une modification à l'un des éléments essentiels du contrat, s'il ne peut pas satisfaire aux exigences particulières mentionnées au 1° de l'article R. 211-6, ou en cas de hausse du prix supérieure à 8 %, il informe le voyageur dans les meilleurs délais, d'une manière claire, compréhensible et apparente, sur un support durable :

- 1° Des modifications proposées et, s'il y a lieu, de leurs répercussions sur le prix du voyage ou du séjour ;
 - 2° Du délai raisonnable dans lequel le voyageur doit communiquer à l'organisateur ou au détaillant la décision qu'il prend ;
 - 3° Des conséquences de l'absence de réponse du voyageur dans le délai fixé ;
 - 4° S'il y a lieu, de l'autre prestation proposée, ainsi que de son prix.
- Lorsque les modifications du contrat ou la prestation de substitution entraînent une baisse de qualité du voyage ou du séjour ou de son coût, le voyageur a droit à une réduction de prix adéquate. Si le contrat est résolu et le voyageur n'accepte pas d'autre prestation, l'organisateur ou le détaillant rembourse tous les paiements effectués par le voyageur ou en son nom dans les meilleurs délais et en tout état de cause au plus tard quatorze jours après la résolution du contrat, sans préjudice d'un dédommagement en application de l'article L. 211-17.

Article R.211-10 : L'organisateur ou le détaillant procède aux remboursements requis en vertu des II et III de l'article L. 211-14 ou, au titre du I de l'article L. 211-14, rembourse tous les paiements effectués par le voyageur ou en son nom moins les frais de résolution appropriés. Ces remboursements au profit du voyageur sont effectués dans les meilleurs délais et en tout état de cause dans les quatorze jours au plus tard après la résolution du contrat.

Dans le cas prévu au III de l'article L. 211-14, l'indemnisation supplémentaire que le voyageur est susceptible de recevoir est au moins égale à la pénalité qu'il aurait supportée si l'annulation était intervenue de son fait à cette date.

Article R.211-11 : L'aide due par l'organisateur ou le détaillant en application de l'article L. 211-17-1 consiste notamment :

- 1° A fournir des informations utiles sur les services de santé, les autorités locales et l'assistance consulaire ;
 - 2° A aider le voyageur à effectuer des communications longue distance et à trouver d'autres prestations de voyage.
- L'organisateur ou le détaillant est en droit de facturer un prix raisonnable pour cette aide si cette difficulté est causée de façon intentionnelle par le voyageur ou par sa négligence. Le prix facturé ne dépasse en aucun cas les coûts réels supportés par l'organisateur ou le détaillant.

Conditions particulières

Itinéraire de voyage

L'organisateur, en cas de circonstances exceptionnelles ou s'il juge que la sécurité du voyageur ne peut être assurée, se réserve le droit de modifier les dates, les horaires ou les itinéraires prévus sans que ce dernier puisse prétendre à une quelconque indemnité.

Lieu et horaire de départ

La ville ou région de départ est indiquée sur le contrat de voyage. Les horaires et lieux de rendez-vous qui ne seraient pas indiqués sur le programme sont communiqués quinze jours avant le départ. Ces horaires pourront fluctuer en dernières minutes en fonction de mauvaises conditions de trafic ou autre ; ils ne pourront entraîner d'indemnisation, notamment si le voyage s'en trouve écoulé, allongé ou annulé.

Formalités

Les formalités obligatoires précisées à chaque voyage sont indiquées pour les ressortissants français ; il incombe au voyageur étranger de s'informer personnellement auprès du consulat ou de l'ambassade du ou des pays visités des obligations qui lui sont nécessaires. Le participant est seul responsable de la validité de ses pièces d'identité, de son permis de conduire ou des papiers de son véhicule. Si tout ou partie du voyage ne pouvait être effectué pour cause de non-validité ou de non-présentation de ces documents, le participant ne pourrait prétendre à un quelconque remboursement de la part de l'organisateur. Les enfants mineurs ne sont acceptés qu'accompagnés d'un adulte responsable ou sous autorisation des parents. Ils devront être en possession des documents nécessaires de sortie du territoire. Le participant doit prendre connaissance des informations liées à la situation politique et sanitaire de la destination choisie. Il doit vérifier que son véhicule est bien couvert par une assurance pour le ou les pays traversés ; le défaut d'assurance n'est pas retenu dans les clauses d'annulation.

Annulation, modification et cession

En cas d'annulation par le client, le remboursement des sommes versées interviendra déduction faite du montant des frais d'annulation précisés ci-dessous à titre de dédit en fonction de la date de départ :

- Plus de 30 jours avant le départ : 10 € par personne de frais de dossier,
- De 30 à 21 jours du départ : 10 % du prix du voyage,
- De 20 à 8 jours du départ : 50 % du prix du voyage,
- De 7 à 2 jours du départ : 75 % du prix du voyage,
- Moins de 2 jours du départ : 100 % du prix du voyage.

L'insuffisance de participants peut entraîner l'annulation sans frais d'un voyage par l'organisateur sur information au plus tard 15 jours avant départ. Le minimum est de 10 camping-cars : Toutefois compte tenu des conditions particulières de réalisation du voyage, ce nombre pourra être modulé, dans ce cas ce point devra être précisé dans le contrat. Pour tout changement connu de lui, entraînant la modification d'un élément essentiel du voyage, l'organisateur s'engage, à en informer le client. A défaut d'acceptation, l'annulation sans frais sera de plein droit et le client recevra le remboursement intégral des sommes versées sans autre indemnité.

Les règlements

Ils sont effectués par chèque bancaire à l'ordre de l'association ou du club organisateur.

Situations particulières

En aucun cas l'organisateur ne peut être tenu responsable des pertes, détériorations ou vols du véhicule, des bagages, des espèces, billets de banque, fourrures, bijoux, et objets précieux. De même le participant est seul juge de son aptitude personnelle, notamment physique à participer à la sortie.

Par principe et sauf circonstances particulières les déplacements ne s'effectuent pas en convoi.

Les voyages et sorties proposées par les Clubs de la FFACCC peuvent être achetés chez les voyagistes professionnels ou auprès d'organismes privés ou publics mais sont dans la plupart des cas élaborés directement et bénévolement par les adhérents organisateurs qui œuvrent pour une majorité. Il appartient à chaque participant de juger de l'opportunité de prendre part ou non aux activités proposées dans une sortie à laquelle il se serait inscrit. Les participants ne peuvent exiger de la FFACCC, des Clubs et/ou des organisateurs qu'il soit tenu compte de toutes leurs particularités telles que handicap, régime, présence d'enfants, présence d'animaux de compagnie, intérêt pour une activité, obligation annexes, etc. Pour tout ou partie des activités auxquelles ils n'auraient pas pu ou voulu prendre part, ou bien prestations dont ils n'auraient pu bénéficier, du fait de ces particularités, les participants ne peuvent prétendre à dédommagement ou ristourne qui reste à la discrétion du Club et/ou de l'organisateur et doit demeurer exceptionnel. La décision du Club et/ou de l'organisateur est sans appel.

Durant une sortie, la responsabilité de la FFACCC, des Clubs, de leurs Présidents et des organisateurs n'est en aucune manière substituée à celle personnelle des participants ou relevant du cadre de l'autorité parentale ou bien de la garde juridique d'un animal ou d'une chose, décollant des articles 1382 - 1384 et 1385 du Code Civil. Cependant, l'organisateur étant garant du bon déroulement de la sortie, il ne pourra ignorer les incivilités, les désagréments, les gênes etc. subies par un ou plusieurs participants. C'est pourquoi, en cas de manquement à ces préceptes, notamment du fait d'un participant vis-à-vis d'un autre, l'organisateur pourra être amené à prononcer à l'encontre de l'impétrant un avertissement, ou bien selon la gravité des faits ou en cas de récurrence l'organisateur pourra aller jusqu'à lui signifier son exclusion. La décision de l'organisateur sera sans appel. En cas d'exclusion, les autres participants du même équipage aura la possibilité d'interrompre la sortie pour eux-mêmes. Cette sortie ainsi interrompue ne sera pas susceptible de donner lieu à ristourne ou remboursement, ni pour le participant exclu, ni pour les autres membres de l'équipage dont il fait partie.

Mise à Jour le 23/09/2019



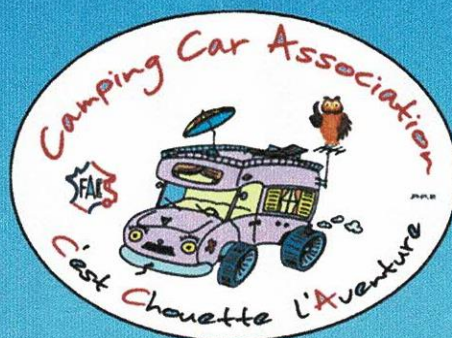
FÉDÉRATION FRANÇAISE DES ASSOCIATIONS ET CLUBS DE CAMPING-CARS

100%

Camping-Car



UNIQUE FÉDÉRATION NE REGROUPANT QUE DES VÉHICULES DE LOISIRS



**Fédération Française des Associations et Clubs de Camping-Cars,
Affiliée à la FICM**

Régie par la loi du 1er juillet 1901, déclarée à la préfecture de Paris le 11 décembre 1990

Matr. Voyages N° IM075100248 – Assurance Macif N° 15195976

Siège social : 3, rue Danton 92240 MALAKOFF

Téléphone : 0800.800.158 (N° Vert appel gratuit)

E-mail : contact@ffacc.info site www.ffacc.info