



LE VAN TROTTER

LIVRE 2

Vivre en van

Le manuel du quotidien — dormir, eau, cuisine, hiver, été et sécurité, une fois l'aménagement terminé.

Mathieu Dugué

Avant-propos

Ce guide s'appuie sur des véhicules réellement homologués, des données constructeur et des textes réglementaires cités en source à la fin de chaque chapitre. Les pesées et dossiers DREAL référencés sont réels.

Sur l'électricité, le gaz et l'homologation VASP, ce livre transmet une méthode et des ordres de grandeur vérifiés — il ne remplace pas la validation d'un professionnel qualifié avant toute mise en service.

Les calculateurs cités dans ce livre restent à jour sur le site : chaque renvoi « (levantrotter.com/...) » pointe vers l'outil correspondant plutôt que de reproduire un abaque figé à la date d'impression.

Édition générée en juillet 2026 — Le Van Trotter.

Qui écrit ce livre

Mathieu Dugué

COFONDATEUR DE L'ATELIER LE VAN TROTTER



À l'été 2022, Romain Soisnard, Florian Respaud et moi avons changé de métier pour construire des vans de bout en bout : désossage du véhicule, isolation au liège et à la laine végétale, menuiserie en bois massif, plomberie, chauffage. Notre premier fourgon, Isaac, est parti en location dès juin 2022. Jane, puis Leonard, ont suivi.

Nous avons fait homologuer chacun d'eux en VASP — la procédure qui transforme administrativement un fourgon en véhicule habitable, avec le cahier des charges qui va avec, sécurité incendie comprise. C'est une démarche que beaucoup contournent, et c'est précisément celle qui a produit la matière de ce livre.

Car ce que nous avons gardé de ces trois chantiers, ce ne sont pas des souvenirs : ce sont des tickets de pesée sur pont bascule, des plans de répartition des charges, des certificats Qualigaz et des procès-verbaux acceptés par la DREAL Occitanie. Les chiffres de ce livre sortent de ces documents. Quand ils n'en sortent pas, c'est écrit.

L'atelier se trouve en Ariège, à quelques dizaines de kilomètres de Toulouse. Notre travail a été raconté par La Dépêche à deux reprises à l'automne 2022, et sur France Bleu Occitanie.

Ce livre est le manuel que j'aurais voulu trouver en 2022, quand nous avons commencé — et que nous n'avons pas trouvé.

Sommaire

Introduction — p. 8

Chapitre 1 — Avant de partir : ce qu'il faut avoir réglé avant le premier vrai départ — p. 9

Assurance d'un van aménagé ou d'un camping-car VASP : le minimum légal, et ce qu'il faut déclarer — p. 17

Contrôle technique du camping-car et du van VASP : périodicité, et ce que l'homologation change — p. 22

Équipement obligatoire à bord d'un van ou d'un camping-car : ce qu'impose la loi, ce qu'exige la VASP — p. 27

Chapitre 2 — Où dormir légalement en van et camping-car — p. 31

Camping sauvage en van et camping-car : la loi, et le risque réel d'amende — p. 41

Park4night, France Passion, Camping-car Park : comment lire une appli de spots — p. 45

Chapitre 3 — Eau et hygiène en van et camping-car : autonomie, douche, toilettes — p. 49

Douche en van aménagé : ce que montre un fourgon réellement homologué — p. 55

Toilettes sèches ou chimiques en van : deux principes, pas un produit — p. 60

Chapitre 4 — Cuisine en van et camping-car : frigo, gaz, rangement — p. 64

Frigo de van et camping-car : compression ou absorption (trimixte)
— p. 69

Chapitre 5 — Internet en van et camping-car : rester connecté sur la route — p. 75

Starlink en van et camping-car : avis, contraintes réelles, coût électrique — p. 80

Chapitre 6 — Hivernage du camping-car et du van : froid, chauffage, condensation — p. 84

Chauffage en camping-car et en van : gaz, diesel, électrique — p. 90

Condensation en camping-car : pourquoi elle apparaît et comment la limiter — p. 95

Chapitre 7 — Vivre en van l'été : chaleur, ventilation, eau et climatisation — p. 99

Climatisation en camping-car : ce qu'elle consomme réellement — p. 106

Pare-soleil et vitrage en camping-car : bloquer la chaleur avant qu'elle entre — p. 114

Ventilation en camping-car l'été : ventilateur de toit, courants d'air, moustiquaires — p. 118

Chapitre 8 — Sécurité en van et camping-car : incendie, vol, sécurité routière — p. 123

Monoxyde de carbone en van et camping-car : le risque, et pourquoi le détecteur n'est pas obligatoire — p. 131

Sécurité routière en van et camping-car : charge, freinage, angles morts — p. 137

Vol et intrusion en van et camping-car : ce qui protège, ce que dit l'assurance — p. 143

Chapitre 9 — Entretien du van aménagé : mécanique, eau, gaz, électricité, étanchéité — p. 147

Entretien électrique d'un van aménagé : vieillissement des batteries, corrosion, serrages — p. 157

Entretien du circuit d'eau en van et camping-car : désinfection, entartrage, eaux grises — p. 163

Usure mécanique d'un van aménagé : freins, pneus, suspension et charge permanente — p. 169

Chapitre 10 — Vivre à plusieurs en van : places assises homologuées, poids, eau — p. 175

L'eau à plusieurs en van : l'autonomie divisée par le nombre d'occupants — p. 182

Places assises homologuées : combien de personnes un van peut transporter légalement — p. 187

Le poids à plusieurs en van : occupants, bagages et eau dans le plan de charge — p. 195

Vivre en van au quotidien

Dormir, eau et hygiène, cuisine, internet, hiver, été, sécurité et budget — le manuel du quotidien en van, une fois l'aménagement terminé.

Ce guide couvre le quotidien une fois le van aménagé : ce qu'il faut avoir réglé avant de partir, où dormir légalement, gérer l'eau et l'hygiène, cuisiner, rester connecté, traverser l'hiver comme l'été, et les trois sécurités d'un véhicule habité — incendie et gaz, vol, route.

Les dix piliers sont publiés : avant de partir, dormir, eau et hygiène, cuisine, internet, hiver, été, sécurité, entretien, vivre à plusieurs.

Une règle traverse ces pages : ce qui est une obligation légale est présenté comme telle, avec le texte qui la fonde ; ce qui n'est qu'une bonne pratique est présenté comme telle. Et quand une information circule partout sans être sourçable, elle n'est pas publiée ici.

1. Avant de partir : ce qu'il faut avoir réglé avant le premier vrai départ

Permis, assurance, contrôle technique, équipement, pleins et itinéraire : ce qui doit être réglé avant de prendre la route, pas rattrapé une fois parti.

« Avant de partir » a, pour beaucoup, un sens implicite : faire le plein, regarder la météo, prendre la route. Cette page part d'un principe différent. Un premier vrai départ en van engage des obligations qui ne se rattrapent pas une fois parti — assurance, contrôle technique, permis — et des vérifications physiques qui décident si les premiers jours se passent bien ou mal — eau, gaz, carburant, batterie. Ce pilier réunit les deux, dans l'ordre où elles se présentent avant un départ : les papiers d'abord, parce qu'ils se règlent à l'avance ou pas du tout ; l'équipement et les pleins ensuite, parce qu'ils se vérifient la veille ; l'itinéraire enfin, parce que c'est la seule partie qui reste vraiment entre vos mains une fois le reste réglé.

Les papiers : ce qui doit être en ordre avant de démarrer

Le permis dépend du PTAC, pas du nom « camping-car »

Le permis B suffit pour tout véhicule dont le PTAC ne dépasse pas 3,5 t — c'est le cas des trois fourgons homologués VASP documentés sur ce site (2 800, 3 300 et 3 500 kg de PTAC). Au-delà de 3,5 t

et jusqu'à 7,5 t, il faut un permis C1 ; le permis B seul ne suffit plus, sauf exception précise : un permis B délivré avant le 20 janvier 1975, jamais invalidé ni échangé depuis, conserve le droit de conduire jusqu'à 7,5 t sans C1 (*service-public.gouv.fr, fiche F12096, consultée le 29/07/2026*). Si votre projet vise un PTAC proche de 3,5 t, c'est un point à vérifier avant l'achat du châssis, pas après : le [calcul de PTAC et de charge utile réelle](https://levantrotter.com/amenager-son-van/choisir-son-fourgon/ptac-et-charge-utile/) (<https://levantrotter.com/amenager-son-van/choisir-son-fourgon/ptac-et-charge-utile/>) montre justement, sur Leonard, à quel point un fourgon peut se rapprocher de ce seuil une fois aménagé.

L'assurance : un minimum légal, et une déclaration à ne pas oublier

Tout véhicule terrestre à moteur doit être couvert par une assurance de responsabilité civile — ce n'est pas propre au camping-car, c'est l'article L211-1 du Code des assurances, qui s'applique à n'importe quel véhicule motorisé (*legifrance.gouv.fr, consulté le 29/07/2026*). Rouler sans cette couverture minimale est puni d'une amende pouvant atteindre 3 750 €, avec possibilité d'immobilisation du véhicule et de suspension du permis (Code de la route, article L324-2).

Ce que la loi impose en plus, et qui concerne spécifiquement un van aménagé ou homologué VASP : déclarer la transformation à l'assureur. Le détail de cette obligation, ce qu'elle change concrètement, et ce que nos propres dossiers ne permettent pas d'affirmer sur le prix d'une assurance, sont traités dans [Assurance d'un van aménagé ou d'un camping-car VASP](#) (p. 17).

Le contrôle technique : ce que l'homologation VASP change vraiment

Un camping-car ou un van homologué VASP de moins de 3,5 t suit exactement la même périodicité de contrôle technique qu'une voiture particulière : première visite dans les six mois précédant le 4^e anniversaire de la première mise en circulation, puis tous les deux ans en cas de résultat favorable (*service-public.gouv.fr, fiche F2878, consultée le 29/07/2026*). Ce que nos propres dossiers montrent, en revanche, ne se lit dans aucun guide généraliste : sur le Volkswagen T5 « Jane », le contrôle technique d'avant l'homologation (genre CTTE) imposait une visite complémentaire dans l'année, alors que celui d'après (genre VASP) ne porte plus qu'un contrôle périodique classique. Le détail de cette comparaison, PV à l'appui, et ce qui est documenté ou non pour un véhicule de plus de 3,5 t, sont dans [Contrôle technique du camping-car et du van VASP](#) (p. 22).

Ce qu'on emporte, ce qu'on n'emporte pas

Deux équipements sont légalement exigés à bord de tout véhicule, camping-car compris : un triangle de présignalisation et un gilet de haute visibilité, à portée de main et à utiliser en cas d'arrêt d'urgence sur la chaussée (Code de la route, article R416-19). Leur absence est sanctionnée par une amende forfaitaire, généralement 135 €, dans la limite légale de 750 €.

Un van homologué VASP porte une exigence supplémentaire, propre à son dossier d'homologation et non au Code de la route : un extincteur d'au moins 1 kg, à poudre polyvalente, portant une marque NF-MIH, NF-MIC ou équivalente (RTI03.5.1, annexe 4, article 4.5). C'est une condition vérifiée à la présentation du véhicule à la DREAL —

rien dans nos sources ne documente un contrôle routier de cet extincteur après coup, à la différence du triangle et du gilet. Le détail complet de ce qui est légalement exigé à bord, de ce que l'homologation VASP ajoute, et de ce qui n'est que recommandé (une trousse de premiers secours, par exemple, n'est pas obligatoire en France) est dans [Équipement obligatoire à bord d'un van ou d'un camping-car](#) (p. 27).

Ce qu'on n'emporte pas, ou pas en trop, relève d'un autre sujet déjà traité en détail sur ce site : la charge utile réelle du véhicule. Chaque bagage, chaque jerrican, chaque vélo posé sur un porte-vélo est un poids qui s'ajoute à un total contraint par le PTAC — le calcul complet, poste par poste, sur trois fourgons réellement pesés, est dans [PTAC et charge utile réelle](https://levantrotter.com/amenager-son-van/choisir-son-fourgon/ptac-et-charge-utile/) (<https://levantrotter.com/amenager-son-van/choisir-son-fourgon/ptac-et-charge-utile/>), et se vérifie avant de charger avec le [calculateur de répartition des charges](https://levantrotter.com/outils/repartition-charges/) (<https://levantrotter.com/outils/repartition-charges/>). Si votre van vient d'être homologué VASP, la [checklist des 12 pièces du dossier](https://levantrotter.com/outils/checklist-vasp/) (<https://levantrotter.com/outils/checklist-vasp/>) reste l'outil pertinent pour vérifier que tout ce qui a été présenté à la DREAL — plaque de transformation comprise — est toujours en place avant un long trajet.

Vérifier les pleins avant de partir : eau, gaz, carburant, batterie

Quatre pleins à vérifier, pas un seul, et aucun ne se rattrape aussi facilement que celui du carburant une fois loin d'une ville.

L'eau propre. Combien de jours elle tient dépend de votre consommation réelle, pas d'une moyenne — c'est tout le principe du [calculateur d'autonomie d'eau](https://levantrotter.com/outils/autonomie-eau/) (<https://levantrotter.com/outils/autonomie-eau/>), qui suit en parallèle la cuve d'eau propre et la cuve d'eaux grises, et ind-

ique laquelle des deux limite en premier. Le **pilier Eau et hygiène** (p. 49) donne les capacités réelles de trois fourgons homologués pour se situer avant de partir.

Le gaz. Vérifier le niveau de la bouteille et, si possible, embarquer une bouteille de rechange est une précaution ordinaire avant un trajet de plusieurs jours, en particulier hors saison quand le gaz alimente aussi le chauffage. Le fonctionnement du circuit, sa certification obligatoire et ce qu'un contrôle Qualigaz vérifie réellement sont traités dans le **pilier Eau et gaz** (<https://levantrotter.com/amenager-son-van/eau-et-gaz/>) ; nous n'avons pas de données vérifiées sur les réseaux de recharge ou d'échange de bouteilles selon les régions, et nous ne les inventons pas.

Le carburant. Rien de spécifique au van ici, si ce n'est un réflexe de prudence ordinaire en zone rurale ou en montagne : les stations peuvent être rares et fermées certains jours, une raison de ne pas descendre trop bas avant de connaître la prochaine station sur votre trajet précis.

La batterie. Une batterie qui a passé plusieurs semaines à l'arrêt sans recharge peut se présenter au départ avec moins de capacité utile que ce que vous croyez, en particulier au plomb. Le **bilan électrique 12V/24V** (<https://levantrotter.com/outils/bilan-electrique/>) permet de vérifier que la consommation prévue pour les premiers jours reste dans ce que la batterie et le panneau solaire peuvent réellement fournir ; par temps froid, la capacité disponible baisse encore, un point détaillé dans le **pilier Hiver** (p. 84).

Préparer un premier itinéraire réaliste

Un van n'est pas une voiture pour deux raisons qui touchent directement un itinéraire : son gabarit, et où il a le droit de s'arrêter pour la nuit.

Le gabarit d'abord : hauteur et largeur ne sont pas les mêmes que celles d'une voiture, et une barrière de hauteur de parking souterrain ou un pont bas ne prévient pas. Les codes L1/L2/L3, H1/H2 affichés sur les fiches techniques ne suffisent pas à connaître vos cotes exactes — le détail, avec deux fourgons homologués mesurés, est dans [L1, L2, L3, H1, H2 : comprendre les gabarits de fourgon](https://levantrotter.com/amenager-son-van/choisir-son-fourgon/gabarit-l1-l2-l3-h1-h2/) (<https://levantrotter.com/amenager-son-van/choisir-son-fourgon/gabarit-l1-l2-l3-h1-h2/>). Mesurez la hauteur réelle de votre véhicule, antenne et porte-vélos compris, et gardez ce chiffre en tête avant de vous engager sous un panneau de restriction plutôt que de le découvrir au dernier moment.

Où dormir ensuite : un itinéraire réaliste tient compte du fait que stationner n'est pas camper, que les arrêtés municipaux varient d'une commune à l'autre, et qu'une application de spots ne remplace pas la signalétique sur place. Le détail complet de ce qui est autorisé, et comment le vérifier vous-même, est dans le [pilier Où dormir légalement](#) (p. 31) — utile à lire avant de fixer un itinéraire, pas seulement une fois sur la route.

Pour le reste — combien de kilomètres parcourir par jour, combien de temps rester à un même endroit — nous n'avons ni donnée vérifiée ni chiffre à vous donner : ça dépend entièrement de votre véhicule, de votre trajet et de ce que vous cherchez. Ce que l'expérience ordinaire d'un premier départ suggère, sans que ce soit une règle :

un premier trajet plus court que ce que vous imaginez, avec une marge de repli, en dit souvent plus sur votre rythme réel qu'un itinéraire ambitieux planifié depuis un bureau.

Ce qu'on ne vous donnera pas ici

Aucun chiffre de kilomètres par jour, aucun prix d'assurance, aucune liste de bagages à cocher qui prétendrait être complète : rien de tout cela ne repose sur une donnée vérifiée dont nous disposons, et un chiffre inventé serait moins utile qu'aucun chiffre. Ce que cette page donne à la place, ce sont les obligations réelles — sourcées, article par article — et une méthode pour vérifier le reste vous-même, sur votre propre véhicule.

Pour aller plus loin

- Assurance d'un van aménagé ou d'un camping-car VASP (p. 17)
- Contrôle technique du camping-car et du van VASP (p. 22)
- Équipement obligatoire à bord d'un van ou d'un camping-car (p. 27)
- [PTAC et charge utile réelle](https://levantrotter.com/amenager-son-van/choisir-son-fourgon/ptac-et-charge-utile/) (<https://levantrotter.com/amenager-son-van/choisir-son-fourgon/ptac-et-charge-utile/>).
- [Calculateur d'autonomie d'eau](https://levantrotter.com/outils/autonomie-eau/) (<https://levantrotter.com/outils/autonomie-eau/>).
- [Bilan électrique 12V/24V](https://levantrotter.com/outils/bilan-electrique/) (<https://levantrotter.com/outils/bilan-electrique/>).
- [Checklist VASP](https://levantrotter.com/outils/checklist-vasp/) (<https://levantrotter.com/outils/checklist-vasp/>).
- Où dormir légalement en van et camping-car (p. 31)

Sources

- Code des assurances, article L211-1 — obligation d'assurance de responsabilité civile pour tout véhicule terrestre à moteur, legifrance.gouv.fr, consulté le 29/07/2026
- Code de la route, article L324-2 — défaut d'assurance, amende encourue de 3 750 €, legifrance.gouv.fr, consulté le 29/07/2026
- service-public.gouv.fr, fiche F12096 — permis de conduire nécessaire selon le PTAC d'un camping-car, consulté le 29/07/2026
- service-public.gouv.fr, fiche F2878 — périodicité du contrôle technique pour les voitures particulières et camping-cars de 3,5 t maximum, consulté le 29/07/2026
- Code de la route, article R416-19 — triangle de présignalisation et gilet de haute visibilité, legifrance.gouv.fr, consulté le 29/07/2026
- service-public.gouv.fr, fiche F19459 — équipements obligatoires à bord d'un véhicule, consulté le 29/07/2026
- RTI03.5.1, « Aménagement en autocaravane (ou camping-car) », version du 17 octobre 2018, annexe 4, article 4.5 — extincteur d'au moins 1 kg
- Procès-verbaux de contrôle technique du Volkswagen T5 « Jane » du 08/02/2022 (genre CTTE) et du 26/07/2023 (genre VASP) — dossier RTI-23-08802-31, DREAL Occitanie

CHAPITRE 1 — AVANT DE PARTIR : CE QU'IL FAUT AVOIR RÉGLÉ AVANT LE PREMIER VRAI DÉPART

Assurance d'un van aménagé ou d'un camping-car VASP : le minimum légal, et ce qu'il faut déclarer

L211-1 impose une assurance responsabilité civile pour tout véhicule ; L113-2 impose de déclarer l'aménagement. Ce que ça change, et ce qu'on ne sait pas.

L'assurance et la fiscalité d'un véhicule homologué VASP ne figurent dans aucun des trois dossiers DREAL déjà documentés sur ce site — le [pilier homologation VASP](https://levantrotter.com/amenager-son-van/homologation-vasp/) (<https://levantrotter.com/amenager-son-van/homologation-vasp/>) le dit explicitement : ce ne sont pas des pièces du dossier de réception à titre isolé. Cette page ne comble donc pas ce trou avec des chiffres inventés. Elle traite ce qui, en revanche, est écrit noir sur blanc dans la loi : le minimum d'assurance obligatoire pour n'importe quel véhicule, et l'obligation de déclarer une transformation à son assureur.

Le minimum légal : une responsabilité civile, pour tout véhicule

L'article L211-1 du Code des assurances ne fait aucune distinction entre une voiture, un utilitaire ou un camping-car homologué VASP : toute personne dont la responsabilité civile peut être engagée par un dommage causé à un tiers à l'aide d'un véhicule terrestre à moteur doit être couverte par une assurance (*legifrance.gouv.fr, consulté le*

29/07/2026). C'est la garantie « au tiers », le plancher en dessous duquel il est interdit de rouler, quel que soit le genre inscrit sur la carte grise.

Rouler sans cette couverture est une infraction distincte, sanctionnée par l'article L324-2 du Code de la route : une amende pouvant atteindre 3 750 €, avec une amende forfaitaire généralement fixée à 500 € (400 € en cas de paiement rapide), l'immobilisation ou la confiscation possible du véhicule, et des peines complémentaires comme la suspension du permis (*legifrance.gouv.fr, consulté le 29/07/2026*).

Déclarer la transformation : une obligation, pas une option

Le principe est posé par l'article L113-2 (2°) du Code des assurances, et il ne concerne pas que l'automobile : tout assuré doit déclarer, en cours de contrat, les circonstances nouvelles qui ont pour effet d'aggraver les risques ou d'en créer de nouveaux, par lettre recommandée dans un délai de 15 jours après en avoir eu connaissance (*legifrance.gouv.fr, consulté le 29/07/2026*).

Un fourgon aménagé en cuisine, couchage et circuit gaz, puis homologué en genre VASP CARAVANE, change objectivement de nature par rapport au véhicule assuré à l'origine — c'est très exactement le type de « circonstance nouvelle » que cet article vise. Le [pilier homologation VASP](https://levantrotter.com/amenager-son-van/homologation-vasp/) (<https://levantrotter.com/amenager-son-van/homologation-vasp/>) documente ce changement de genre sur les trois procès-verbaux de nos dossiers : un véhicule qui sort en catégorie M1, genre VASP, carrosserie CE « SA », désignation nationale CARAVANE, là où il était