



Rédacteur : Sylvain DESEAU, conseiller agro-équipements – Chambre d'Agriculture du Loiret



Contact Chambre d'agriculture de la Meuse :
Bruno Heckenbenner - 03 29 76 81 36 ou 06 75 57 28 38

Réception routière des véhicules agricoles : une ré-homologation obligatoire d'ici 2020

A partir du 1^{er} janvier 2020, les constructeurs ne pourront plus vous vendre de matériels avec les réceptions routières nationales actuelles. Une partie de leurs machines va devoir être ré homologuée en intégrant des prescriptions techniques européennes.

Si cette obligation impacte plus particulièrement les marchands, elle pourra générer quelques contraintes pour les acheteurs : problème de disponibilité et surcoût. Elle pourra aussi créer quelques opportunités commerciales si vous souhaitez investir d'ici la fin de l'année.

Re-situons le contexte réglementaire

Pour circuler sur les voies de circulation, la très grande majorité des machines agricoles doit faire l'objet d'une homologation routière (dit aussi « réception routière »). Seuls en sont exclus, les outils portés et les véhicules remorqués inférieurs ou égales à 1.5 tonne de PTAC.

Les constructeurs ont la possibilité de faire homologuer leurs machines via deux procédures différentes :

- La réception européenne. Elle permet la commercialisation dans tous les pays européen.
- La réception nationale. Elle ne vaut que pour le pays concerné.

Il se justifie de cette démarche par la remise à son client :

- soit d'un procès-verbal de réception dit « barrée rouge » dans le cadre de la procédure nationale,
- soit d'un certificat de conformité pour la démarche européenne.

Certains pays européens, comme la Belgique, ont fait le choix de systématiser la réception européenne. En France, selon la catégorie de véhicule, les constructeurs ont le choix entre les deux types de réception.

Les tracteurs (TRA) standards (T1), étroits (T2), légers (T3) et à basse garde au sol (T4.3)	Homologation européenne obligatoire.
Les tracteurs enjambeurs (T4.1), grande largeur (T4.2), à chenilles (C)	Homologation européenne ou nationale au choix.
Les automoteurs (MAGA ou MAA) (*)	Homologation nationale uniquement.
Les remorques et semi-remorques (R). Les machines et instruments agricoles remorqués (S) (*)	Homologation européenne ou nationale au choix.

(*) Automoteurs : moissonneuse, ensileuse, pulvérisateur, ...

Semi-remorque (SREA) : bennes, épandeurs à fumier, tonnes à lisiers

Remorque agricole (REA) : plateaux à paille

Instruments agricoles remorqués (S) : pulvérisateur traîné, semoir semi porté, cover crop, rouleau, presses ...

Outre les procédures administratives, ces deux types de réception se distinguent par des prescriptions techniques différentes.

Certaines peuvent générer de gros écarts entre une machine « type Europe » et une machine « type France ». C'est le cas pour les poids admissibles des machines de la catégorie R.

Poids (tonne)	Réception nationale		Réception européenne
	SREA	REA	Catégorie R (SREA et REA)
Poids sur essieu maxi	13		11.5 (suiveur) 10 (non suiveur)
Poids sur attelage	3 tonnes sur piton, 4 tonnes sur boule type K80		
PTAC véhicule 2 essieux	29	19	18
PTAC véhicule 3 essieux	32 (3 essieux et plus)	26	24
4 essieux et plus			32

Mais, dans le cadre de leur réception nationale, les pays peuvent faire le choix d'aligner tout ou partie de leurs prescriptions techniques sur le cahier des charges européen.

En France, les prescriptions techniques européennes sur les masses admissibles pour les remorques ne sont pas obligatoires. Il est donc plus intéressant de choisir une benne homologuée France car à nombre d'essieux équivalent, elle pourra être chargée d'avantage.

Par contre, celles sur le freinage le seront en 2025. Voir § « où en est la réglementation freinage ? » ci-après et notre note « Freinage des véhicules agricoles : faut-il s'orienter vers le pneumatique ou l'hydraulique ? » (téléchargeable sur <https://centre-valde Loire.chambres-agriculture.fr>, rubrique produire et innover/machinisme/réglementation).

Ce qui change en 2020

A partir du 1^{er} janvier 2020, les homologations nationales actuelles (*) deviennent caduques. Cela signifie que les constructeurs doivent faire ré-homologuer leurs machines.

Les machines en stock qui ne le seront pas devront être immatriculées avant le 31 décembre 2019. Donc

- Si elles sont vendues avant le 31 décembre, elles seront immatriculées au nom du client. Attention, la seule signature d'un bon de commande n'est pas suffisante. C'est bien la date d'immatriculation qui compte.
- Si elles ne sont pas vendues (machines sur parc), elles seront immatriculées au nom du constructeur ou du concessionnaire. Elles seront ensuite vendues comme des modèles « d'occasion n'ayant jamais servi ».

Le malheur des uns faisant le bonheur des autres, il y aura sans doute quelques opportunités commerciales à saisir d'ici la fin de l'année chez les constructeurs qui disposent d'un stock de machines important sur parc.

() Sauf les homologations des nouveaux types réalisées entre le 01/01/2019 et le 31/12/2019.*

Quelles sont les machines concernées ?

Cette réglementation s'applique exclusivement aux machines ayant fait l'objet d'une homologation nationale donc aux :

- Tracteurs T4.1, T4.2 et C (voir tableau ci-dessus)
- Automoteurs
- Remorques et semi-remorque (R)
- Machines et instruments remorqués (S)

Elle ne s'applique pas aux véhicules en service.

Les constructeurs pourront faire valoir quelques dérogations au titre de « réception en cours » ou « fin de série ». Cela devrait s'appliquer à un nombre limité d'exemplaires.

Quel impact technique sur les machines ?

Cette nouvelle réglementation génère avant tout des contraintes administratives pour les constructeurs, leur plus gros problème aujourd'hui, étant le respect des délais imposés par l'administration.

Côté technique, l'évolution la plus palpable par les clients concerne les remorques et semi-remorques.

Les nouvelles prescriptions techniques marquantes		
Automoteur	Remorque et semi-remorque (R)	Outils remorqués (S)
Evolution au niveau de la précision de la direction (Application de règles issues du tracteur)	Adaptation d'une barre anti encastrement arrière. (Les barres anti-encastrement latérales ne concernent que les véhicules roulant à plus de 40 km/h donc pas en France)	Pas de changements majeurs

Pour les remorques, l'implantation de cette barre anti encastrement génère un surcoût à l'achat de 600 à 2 000 € HT selon la conception du système. Elle pourra être escamotable manuellement ou hydrauliquement afin de permettre le travail avec des déterreurs par exemple.

A quoi devez-vous faire attention à partir du 1^{er} janvier 2020 ?

Tous les constructeurs n'auront pas réalisées les démarches à temps. Particulièrement les petits constructeurs qui disposent de moins de moyens en bureau d'étude et services administratifs que les gros.

Le risque sera d'acheter un matériel avec une homologation caduque et n'intégrant pas les nouvelles prescriptions techniques. Si le constructeur n'a pas demandé la dérogation « fin de série » ou « véhicule en cours de réception », il ne sera pas immatriculable, donc non autorisé à circuler sur la route.

Notre conseil :

- Lors de la rédaction du bon de commande, mentionnez par écrit que le matériel est destiné à circuler sur le domaine routier public.

- A la livraison, assurez-vous que le matériel est immatriculé en mode SIV, certificat et plaque d'immatriculation à l'appui.
Si l'immatriculation est retardée, récupérer, à minima, le procès-verbal de réception routière à jour de la machine. Celui-ci doit porter la mention « **Conforme à l'arrêté du 19 décembre 2016** ».
- Si le constructeur a sollicité la procédure « fin de série », cette mention doit être portée sur le procès-verbal de réception.

Où en est la réglementation sur le freinage ?

Largement commentée en 2018 lorsque les circuits double lignes hydrauliques ou pneumatiques sont devenus obligatoires sur les tracteurs, les prescriptions techniques européennes sur le freinage vont à terme s'appliquer sur les machines des catégories R et S :

Deux échéances sur ce point ont récemment évolué :

- L'obligation d'équiper les véhicules remorqués (R et S) d'un circuit double lignes passe du 1^{er} janvier 2022 au 1^{er} janvier 2025.
- Les machines et instruments agricoles remorqués (catégorie S) homologué à 25 km/h seront également concernés par le circuit double ligne. Dans la première version de la réglementation, ils devaient rester en simple ligne hydraulique.

Rappel : Le maintien de la simple ligne hydraulique sur les tracteurs neufs en complément du circuit double ligne s'arrêtera au 31/12/2024.