

« Souhaitez-vous tuer les petits fabricants de machines agricoles ? »

© 18/02/2019 | René Autellet • Terre-net Média

René Autellet, expert en machinisme agricole, dénonce la lourdeur et les incohérences d'interprétations régionales des textes visant à immatriculer les matériels agricoles remorqués. Selon lui, de nombreux petits constructeurs régionaux pourraient ne pas se remettre de cette distorsion de concurrence administrative.



René Autellet dénonce la distorsion de concurrence que l'administration fait subir aux petits fabricants de machines agricoles. (©Terre-net Média)

« Le décret 2009 / 136 du 9 février 2009 applique le **système d'immatriculation à vie (SIV)**, déjà en vigueur sur nos automobiles, à tous les véhicules circulant sur la voie publique et soumis à réception (procédure d'homologation routière). Les tracteurs agricoles sont concernés depuis 2009, mais la mise en application de ce décret aux automoteurs agricoles (Maga) a eu lieu au 1^{er} janvier 2010, et au 1^{er} janvier 2013 pour les **machines et instruments agricoles remorqués (Miar)**.

Cet échelonnement s'explique tout simplement parce que le ministère des transports, mais également la profession, réalisent soudainement que **la plupart des machines agricoles remorquées n'avaient jamais été homologuées**, obligation pourtant aussi vieille que le Code de la route !

Le bilan, établi à l'époque, est affligeant : sont à jour la plupart des automoteurs, principalement ceux des grands constructeurs, et la majorité des remorques agricoles. Par contre, l'essentiel des machines remorquées reste à homologuer. Une enquête de nos organisations professionnelles estime à **2 700 le nombre de types concernés, pour une moyenne de 400 dossiers traités chaque année...** ce rapide calcul prévoyait environ 7 ans de travail ! Nous avons obtenu ces trois ans d'échelonnement.

Sept années pour que les constructeurs se mettent en conformité !

Mais adapter des textes de 1954 prévus pour des véhicules routiers à des machines de travail du sol ou de récolte des fourrages représente un véritable casse-tête. Il faut dire que ces machines, contrairement aux remorques, ne sont pas conçues pour rouler sur route mais pour travailler le plus efficacement possible dans les champs. Ce casse-tête se complique du fait de l'organisation du « **Service des mines** » en structures régionales indépendantes, les Dreal (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement). **Chaque région instaure ses méthodes de travail et ses interprétations des textes et des procédures.** Les plus pénalisés dans cette affaire sont nos petits constructeurs locaux, auxquels est refusé l'accès au CNRV (Centre national de réception des véhicules) et son approche professionnelle et pragmatique. Le constructeur concurrent national ou étranger bénéficie, lui, du choix de sa Dreal... Toujours est-il que dans la pratique, les 7 années estimées ont bien été nécessaires pour rattraper le retard et mettre à jour les machines remorquées.

Sept années de « sueur et de larmes », principalement pour nos industries locales aux prises avec des opérateurs procéduriers, contrôlés par le « vérificateur soutien » de la région administrative, aux exigences quelquefois peu compatibles avec la réalité du terrain, mais toujours bien argumentées,

et souvent différentes de celles de ses collègues d'autres secteurs. **Sept années de tracasseries, sept années de complications administratives, sept années de distorsions de concurrence, sept années de défaut de paiement de clients impatients...** mais ouf ! nous sommes enfin sortis d'affaire... ou du moins nous l'avons cru.

Et maintenant il faut tout refaire en un an !

Car patatras, on efface tout on recommence ! Le nouvel arrêté ministériel du 19 décembre 2016 redéfinit les dispositions applicables aux réceptions nationales. Une phrase anodine est passée pratiquement inaperçue : « Les dispositions des articles 10, 11 et 13 du présent arrêté sont obligatoires pour les nouveaux types de véhicules à compter du 1^{er} janvier 2019 **et pour tous les véhicules neufs à compter du 1^{er} janvier 2020** ». En langage clair, cela signifie que toutes les réceptions prononcées à ce jour deviennent caduques dans moins d'un an maintenant...

Sept ans de travail à « remettre à plat » ... si cela n'est pas trop gênant pour les machines agricoles automotrices (Maga) qui sont mises à jour régulièrement à chaque niveau de dépollution moteur, il n'en est pas de même pour les machines et instruments agricoles remorqués (Miar).

Ce nouvel arrêté reprend les exigences du Règlement européen 167/2013, appelé « Mother regulation ». Lui-même fait suite à la Directive européenne 2003/37 relative aux tracteurs, en y intégrant les remorques et machines (R et S), et les dispositions des réceptions européennes, auxquelles ces catégories ont maintenant accès. L'homologation européenne n'est toujours pas mise en place pour les automoteurs, et limite les machines remorquées à 3 mètres de largeur au transport.

Appliquer dès aujourd'hui la nouvelle procédure aux nouveaux types est parfaitement compréhensible. Vouloir l'élargir aux types existants part d'une volonté de revoir les modèles, ce qui peut se comprendre en remorques, dont certaines réceptions remontent aux origines. Mais vouloir « **remettre à plat** » **les Miar relève d'une grande inconscience** :

- C'est oublier que l'essentiel **des dossiers a moins de 10 ans**.
- C'est oublier que ce récent rattrapage de tous les Miar **vient de coûter très cher**, en particulier à nos petites entreprises, peu rompues aux relations interminables avec l'échelon local de l'administration.
- C'est oublier que les types-mines concernés ne changent pas tous les ans, ni tous les 5 ans comme ce peut être le cas des tracteurs, soumis à l'instar des automobiles à la contrainte marketing de renouvellement de gamme.
- C'est oublier que ces **dossiers types-mines concernent quelquefois des machines construites à quelques exemplaires seulement**, et que le coût non négligeable de la refonte du dossier va se répercuter de plein fouet sur la prochaine commande...
- C'est oublier que **les avancées en termes de sécurité sont inexistantes** puisque les procédures applicables au freinage par exemple restent les mêmes. Les Miar 25 km/h sont toujours régis par les textes de 1954 !
- C'est oublier qu'il s'agit donc simplement de réorganiser le dossier, en y **rajoutant des documents administratifs**, autant de pièces qui ne seront jamais satisfaisantes à l'appréciation du vérificateur de la région.
- C'est oublier que **la nouvelle procédure est tout juste rédigée, elle ne fait l'objet qu'aujourd'hui d'une information aux Dreal (soit deux ans après l'arrêté !)**. La plupart de nos petits constructeurs ne sont pas au courant de cette échéance qui va leur être fatale. Il est difficile de croire qu'une remise à plat pourrait se faire sur la seule année 2019.
- C'est oublier enfin que des dérives d'interprétation régionales ont déjà repris avec la nouvelle mouture...

Des entreprises pourraient mettre la clef sous la porte.

Cette « remise à plat » va de nouveau **jeter en pâture le peu d'industries locales qu'il nous reste en France**, à des Dreal qui masquent leur inexpérience voire leur incompétence derrière une application exacerbée des procédures.

Il est de mon point de vue une remise à plat préalable à toute action : le mode de fonctionnement des Dreal, source de différences de traitement préjudiciables à nos entreprises. Une autorité nationale serait seule garante d'harmonisation des réceptions, en quelque sorte un seul « vérificateur soutien », basé par exemple au CNRV.

Si cette condition n'est pas remplie, il est souhaitable de remettre en cause l'obligation pour un constructeur local, de s'adresser à la région. Cette « obligation » n'est d'ailleurs à notre connaissance justifiée par aucun texte réglementaire...

Puissent nos syndicats professionnels rester vigilants, et profiter de la révision en cours de l'Arrêté du 19 décembre... »

Cet article a été publié une première fois dans le bulletin de liaison de la Sitmafr N°121 Janvier Février 2019.