

externalités socio-économiques ; sans oublier les supports territoriaux comme l'économie circulaire ou la création d'emplois non délocalisables.

C'est en exploitant toutes ces pistes et opportunités de développement que l'on sera en mesure d'atteindre le challenge de neutralité carbone en 2050.

[www.academie-agriculture.fr/publications/academie-communique/le-mensuel](http://www.academie-agriculture.fr/publications/academie-communique/le-mensuel)

Jean-François COLOMER

## Cacophonie autour d'une phrase de trop...

L'histoire a commencé avec l'arrêté ministériel du 19 décembre 2016. Celui-ci définit une nouvelle procédure d'homologation nationale pour les véhicules agricoles. Cette nouvelle procédure, c'est-à-dire la façon dont doit être présenté le dossier au « service des Mines » (DREAL), présente l'avantage d'être calée sur le sommaire et les différents chapitres retenus en réception européenne.

Rien d'anormal jusque-là. La réglementation évolue dans le sens d'une harmonisation des exigences, et élargit le choix des références, code de la route ou règlement européen n°2015/208. Ce nouveau texte est applicable pour les nouveaux types au 1er janvier 2019...

« ... et pour tous les véhicules neufs à compter du 1er janvier 2020 ». C'est la phrase de trop !

En effet, il est compréhensible que la procédure se modernise et s'harmonise, lorsqu'elle prend effet pour les nouveaux types. Mais la portée réelle de la « phrase de trop » est passée totalement inaperçue pour la plupart des constructeurs, sauf les grands, ceux qui disposent de structures dédiées à la veille réglementaire, qui prennent le temps de siéger dans les commissions techniques. La signification précise de cette phrase n'a pas été relayée non plus par les organisations professionnelles et les syndicats.

Ce n'est que deux ans plus tard, lorsque le CNRV (1) a invité tous les acteurs de la filière pour leur présenter la trame de la nouvelle procédure, que la traduction en clair de la « phrase de trop » a été comprise. De septembre 2018 à janvier 2019, les constructeurs présents aux formations ont pu lire la première ligne de la présentation Powerpoint : toutes les réceptions nationales prononcées à ce jour sont caduques au 1er janvier 2020 !

Cette annonce n'est pas gênante pour les machines automotrices (MAGA), dont les dossiers sont remis à jour régulièrement à chaque échéance de dépollution moteur, elle est même inutile pour cette même raison. Les remorques bénéficient d'une exigence supplémentaire, la barre anti-encastrement (BAE). On peut s'en réjouir mais rajouter un élément sur un modèle de véhicule existant déjà homologué, en aval du bureau d'études, n'est pas satisfaisant. C'est rajouter « un emplâtre sur une jambe de bois ». Travailler en amont pour les nouveaux types représente par contre une avancée sécuritaire notable.

Le véritable choc de cette annonce concerne principalement les machines et instruments agricoles remorqués (MIAR). En effet, malgré l'obligation de réception datant de 1954, la quasi-totalité de ces machines n'avait jamais été homologuée depuis plus d'un demi-siècle. Ce n'est que la mise en place du SIV (système d'immatriculation à vie) au 1er janvier 2013 qui a rendu leur homologation incontournable. Ainsi s'explique que l'essentiel des réceptions MIAR date de moins de 10 ans. Ces réceptions concernent beaucoup de petits constructeurs régionaux, dont le « passage aux mines » avait représenté une épreuve extrêmement rébarbative. Lorsque l'on sait qu'une réception en région peut prendre des mois, voire des années, on imagine ce que signifie une telle remise en cause. « Toutes les réceptions prononcées à ce jour sont caduques », tout ce travail pour rien !

« Pour rien » est également le terme qui s'applique au travail à fournir de nouveau. Car la nouvelle procédure est une refonte totale du dossier, et pour les MIAR n'apporte aucune avancée technique d'aucune sorte. Dimensions, vitesses, performances et calculs de freinage sont sans changement, mais tout doit être présenté différemment, avec la visite de contrôle du « prototype » laissée à la discrétion de l'opérateur local et de son VS (vérificateur soutien). Bref, à peine sorti d'affaire, le calvaire recommence pour les constructeurs peu rompus aux

tracasseries administratives. Certaines entreprises ont dû embaucher, d'autres sous traitent... une aubaine pour les « requins » !

Face à ce désastre pour rien (une plaisanterie dont le surcoût pour la filière est tout de même estimé à plus de 20 millions d'euros), que font nos principales organisations professionnelles ? Elles auraient pu prendre conscience de l'inutilité de « la phrase de trop » et profiter de la révision de l'Arrêté du 19 décembre pour en contester la rétroactivité, préjudiciable à nos entreprises. Non, elles demandent... un délai !

Un délai pour réaliser un travail inutile... un délai d'un an pour refaire, pour rien, ce qui vient d'être tout juste réalisé en au minimum 7 ans... Pour être sûrs d'obtenir ce délai, on conseille d'alerter les élus territoriaux pour signifier les risques et conséquences d'une telle échéance, députés, sénateurs, ministres, préfets, sous-préfets, attachés ministériels, maires, vont être alertés en local. La chose à ne pas faire !

La réponse de la DGEC (2) du 6 juin 2019 est cinglante, c'est une fin de non-recevoir. Le délai ? Suffisant, il fallait s'y prendre dès la parution de l'Arrêté en décembre 2016. La « phrase de trop » ? Son « insertion dans l'Arrêté était à l'origine une demande de l'AXEMA » (sic).

Enorme ! Comment aurait-on pu anticiper dès la parution alors que la procédure n'a été finalisée par le CNRV que deux ans plus tard ?

Enorme également de la part de la DGEC de ne trouver aucune autre justification à la « phrase de trop » que de dire « c'est pas moi, c'est vous ! ».

Aucun poids face à l'administration... La consigne devient alors de rappeler de façon incessante aux constructeurs d'engager au plus vite les ré-homologations... pour rien. Il reste alors moins de six mois avant la date fatidique. Sachant que l'objectif est irréalisable, la cacophonie commence. Vendre d'urgence avant fin 2019 ? Immatriculer tout le reste avec le « barré rouge » de l'ancienne procédure ? Les recommandations de constructeurs auprès de leurs concessionnaires fusent de toute part... dans la confusion générale et la méconnaissance des textes.

Car en effet pourquoi donc se précipiter alors que les immatriculations se font sur le net sans distinction de procédure ? Pourquoi immatriculer des véhicules neufs, avec les conséquences fiscales défavorables, alors qu'il est prévu dans l'Arrêté une dérogation de fin de série ?

Pour parfaire la plaisanterie, et dans la panique, s'est posée une autre question : Quid des véhicules vendus depuis 2013, soumis à l'obligation d'immatriculer, mais pour lesquels l'agriculteur, par négligence ou pour diverses raisons, n'y a pas procédé ? Pourra-t-il les immatriculer en 2020 avec l'ancien barré rouge ? En principe, la question ne se posait pas car l'Arrêté ne concerne que les véhicules neufs.

...Encore fallait-il s'entendre sur la définition d'un véhicule neuf. Selon l'article 3 du règlement européen 167/2013, c'est un « véhicule qui n'a encore jamais été immatriculé ou mis en service ». Parfait ! La question ne se pose donc pas... Que nenni, la DGEC, à laquelle il ne fallait pas poser la question, estime en « droit français » qu'un véhicule non immatriculé est considéré comme neuf...

Nouvelle panique dans la cacophonie, les organisations syndicales et professionnelles diffusent une note commune du 17 décembre 2019, au moment de la fermeture des concessions pour congés d'hiver, pour distinguer « le vrai du faux » et expliquer que les véhicules remorqués mis en service depuis janvier 2013, mais non encore immatriculés, sont considérés comme étant toujours des véhicules neufs, puisque non immatriculés. La note précise que ces mêmes véhicules ne peuvent bénéficier de la dérogation de fin de série, réservée aux véhicules neufs construits avant le 1er janvier 2020, au prétexte qu'ils ont déjà été mis en service...

D'aucuns s'étonneront qu'un même véhicule puisse à la fois être considéré comme neuf car non immatriculé, mais ne plus être neuf car déjà mis en service...

Si les membres de la filière demeurent impuissants face à cette exigence imprévue, ce sont les agriculteurs qui sont directement touchés cette fois, et leurs syndicats disposent d'arguments plus percutants. Un délai de « tolérance » vient d'être obtenu, les utilisateurs retardataires pourront immatriculer les véhicules homologués selon l'ancienne procédure jusqu'à fin août 2020.

Belle victoire qui masque l'incapacité d'y voir clair. L'interprétation imposée du texte est parfaitement abusive et contestable. Il suffit de se référer à la définition fiscale du « véhicule neuf » pour comprendre que l'arrêté du 19 décembre 2016 ne s'applique pas aux machines en retard d'immatriculation, vendues depuis 2013.

Dans cette regrettable série à épisodes, plusieurs interrogations viennent à l'esprit : les tracasseries administratives sont-elles sans limite ? Les interprétations toujours dans le sens le plus défavorable pour notre profession ?

Mais il serait également légitime de se demander pourquoi dans ce domaine, les organisations professionnelles sont particulièrement aux abonnés absents... Qui pourrait prendre conscience que cette surcharge réglementaire et administrative érode inexorablement le peu de tissu industriel local qu'il nous reste en France ?

Et comme nous venons de le voir, tout cela pour rien ! Vraiment « la phrase de trop »...

**René AUTELLET**

- 1) CNRV : Centre national de réception des véhicules
- 2) DGEC : Direction générale de l'énergie et du climat

## A lire dans le Betteravier

numéro 1109 de Mars 2020, pages 18 et 19

Suggestions de lecture par **Bernard CHEZE**

### "Le MF Next de Massey Ferguson" (tracteur du futur)



Le concept de ce tracteur présenté fin 2019 en Allemagne est détaillé et "photographié" de façon spectaculaire, chaussé de pneus blancs de Trelleborg.

On précise dans l'article les technologies de pointe mises en oeuvre qui préfigurent le tracteur du futur, devant rester fiable et simple d'utilisation pour ses créateurs, même si la cabine de pilotage est digne d'un Airbus. Capteurs tous azimuts, guidage et connectique permettent à la fois autonomie et maîtrise des doses appliquées (engrais et pesticides)

### "Les machines agricoles à l'heure du numérique" (électronique embarquée)

Qualifiées de "pas de géant" franchi par le constructeur John Deere, la plupart des nouvelles technologies permises par le développement de l'électronique embarquée sont mises au service d'une agriculture de plus en plus exigeante en matière de précision. Ainsi, pour certains équipements, les applications sur Mobile permettent de connaître et d'ajuster les paramètres spécifiques aux semoirs, aux

