

# La SITMA au prochain SIMA

## La SITMA sera au SIMA 2021



En raison de l'épidémie du covid19, le SIMA qui devait avoir lieu du 8 au 12 novembre prochain, est reporté à sa date historique de février 2021 (du dimanche 21 au jeudi 25 février 2021).

La SITMA y sera bien entendu présente, et ce sera une fois encore une belle opportunité de rencontres intéressantes et conviviales sur notre stand situé à proximité du village des organismes et conseils en développement.

Nous comptons à cette occasion, mettre en valeur le dynamisme de notre organisation, au travers des nombreuses rencontres prévues avec les acteurs du secteur. De très sympathiques animations dédiées principalement aux jeunes étudiants en agroéquipement leur seront proposées, avec pour objectif de les intéresser à nos activités. Nous en profiterons pour faire la promotion du Challenge Jeunes que nous sommes en train de finaliser, pour un lancement prévu au printemps 2021.

**Jean-Claude CHAUVIN**



Stand SIMA 2017

## VIVE LA BIOECONOMIE

Une large part du « Mensuel » d'avril 2020 de l'Académie d'agriculture de France est consacrée à un tour d'horizon de la Bio-économie (A savoir la mise en valeur efficace et opérationnelle des espaces agricoles et forestiers) qui a été érigée en stratégie nationale par la France avec « la Loi transition énergétique pour une croissance verte ».

Cette transition à venir, agricole, alimentaire, énergétique, est réaffirmée au plus haut niveau de l'Etat afin d'assurer la transition écologique et permettre de réduire la consommation de carbone fossile ainsi que l'émission des gaz à effet de serre. Mais parallèlement elle doit aussi être en mesure d'assurer l'autosuffisance alimentaire de 10 milliards d'habitants à l'horizon 2050.

Les points d'appui de la Bio-économie sont multiples, à savoir l'accès aux bio-ressources (par exemple les « bio-déchets ») ; l'accès aux marchés tels les biocarburants ou le gaz de méthanisation ; les niveaux de compétitivité des filières mises en place ; la valorisation des

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