



Sécurité routière: Le danger des charges d'appui excessives

Les charges d'appui dans l'agriculture bénéficient encore et toujours de trop peu d'attention. Par ailleurs, fréquemment, la mise en place de dispositions légales n'est guère possible, comme nous pouvons le constater, par exemple, pour les épandeurs de fumier qui, de par leur construction, sont dotés d'un essieu très en arrière afin de bien remplir leur fonction, ou alors pour les remorques de travail. C'est la raison pour laquelle il est particulièrement important d'adapter la charge et la vitesse à la situation donnée. Ceci n'est pourtant souvent pas le cas, ce n'est qu'une fois l'accident survenu qu'une réaction a lieu. La plupart des accidents n'entraînent heureusement que des dégâts matériels, qui peuvent cependant coûter cher.

Lors du dépassement du poids indiqué par le fabricant et surtout de la vitesse autorisée pour les véhicules agricoles, l'accident est quasiment inévitable, comme le montrent ces photos.

On rencontre des pratiques à faire dresser les cheveux sur la tête. Ainsi, il n'est pas rare de voir deux remorques à essieu central accouplées l'une derrière l'autre, prévues pour 30 km/h et équipées de dispositifs d'attelage et d'ancrage sous-dimensionnés, même pour cette vitesse. Une telle composition provoque par la force des choses un trop grand délestage de l'essieu moteur, qui se répercute très négativement lors d'une manœuvre de freinage. Par chance, la deuxième remorque n'a pas atterri sur la voie ferrée et personne n'a été blessé (voir photos à droite).

Que dit la loi ?

Pour les voitures automobiles ne pouvant dépasser 45 km/h, il n'est pas nécessaire que le dispositif d'attelage porte les marques d'identi-

fication. A ce sujet, les articles 118, lettre h et 209, alinéa 5 de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) renvoient à l'article 91, alinéa 4, car sinon, dans l'agriculture surtout, un couplage de véhicules aussi dissemblables ne serait plus possible. Mais cela signifie uniquement que ni la marque de réception internationale (e ou E), ni la force de référence pour la force horizontale entre le véhicule tracteur et la remorque (valeur D), ni notamment la charge maximale autorisée sur le timon (charge d'appui) ne doivent figurer de manière durable sur les dispositifs d'attelage. Les autres exigences de l'article 91 de l'OETV portant sur l'état actuel de la technique, la fixation, la protection contre l'ouverture intempestive, la mobilité et le respect des indications du constructeur, parmi lesquelles est aussi précisée la charge du timon, sont toutefois appliquées.

Notre branche est très sollicitée à ce propos, du fait qu'il existe un grand

besoin de rattrapage. Lors des expositions, ceci se confirme régulièrement de manière fort impressionnante.

Faux signal

Un article paru récemment dans la presse et intitulé «Une contravention non justifiée», selon lequel un agriculteur s'était vu infliger une amende pour dépassement de la charge maximale autorisée sur le timon et a été libéré de toute charge après avoir fait recours contre cette décision, a donné un faux signal dans ce contexte. Il est certes juste de relever que la méthode de mesure n'était pas correcte, le déstage de l'essieu directionnel n'ayant pas été pris en compte. Mais les indications du constructeur et proba-

blement aussi les poids garantis et l'indice de charge des pneus du tracteur ont néanmoins été dépassés. Comme toujours dans de pareils cas, c'est en premier lieu une question de bon sens: quelle charge transportait le train routier? Et surtout: à quelle vitesse roulait-il au moment du contrôle?

Les véhicules non conformes provoquent des accidents pouvant toucher n'importe quel usager de la route, c'est pourquoi la police est bien obligée d'effectuer des contrôles.

Stefan Marti
Secrétaire de la commission technique
et formateur au Centre de formation
de l'USM à Aarberg



Art. 91 Dispositifs d'attelage

¹ Les «dispositifs d'attelage» sont les dispositifs d'attelage de remorques des véhicules tracteurs, les dispositifs d'attelage des remorques et les sellettes d'attelage.

² Les dispositifs d'attelage doivent être conformes à l'état actuel de la technique, tel qu'il est notamment établi dans la directive no 94/20 du Parlement européen et du Conseil, du 30 mai 1994, relative aux dispositifs d'attelage mécanique des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'à leur fixation à ces véhicules ou dans le règlement no 55 de l'ECE ou au chap. 10 de la directive no 97/24 du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 1997, relative à certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues.²²³

³ Il convient de respecter au moins les dispositions suivantes:

- a. le dispositif d'attelage du véhicule tracteur doit être fixé à des pièces suffisamment solides et être assuré de manière à ne pouvoir s'ouvrir de façon intempestive;
- b. l'anneau de remorquage accouplé au véhicule tracteur doit pouvoir pivoter facilement dans le sens horizontal et vertical et tourner suffisamment autour de son axe longitudinal.

⁴ Les indications suivantes doivent figurer de manière durable et clairement lisible sur les dispositifs d'attelage, même lorsqu'ils sont montés:

- a. ²²⁴ une marque de réception internationale (telle que la lettre «e» ou «E» suivie d'un nombre) avec un numéro de réception ou le nom du constructeur ou la marque de fabrique;
- b. la charge maximale autorisée sur le timon;
- c. la force de référence théorique pour la force horizontale entre le véhicule tracteur et la remorque (valeur D) ou la charge remorquable maximale autorisée.

⁵ Ne sont pas visés par l'al. 4, let. b et c, les dispositifs d'attelage normalisés munis de la marque d'identification qui convient.

⁶ Le point d'ancrage du dispositif d'attelage et la charge du timon autorisée sont fixés par le constructeur du véhicule. La charge du timon fixée par le constructeur du dispositif d'attelage ne doit pas être dépassée.

²²³ Nouvelle teneur selon le ch. 1 de l'O du 2 sept. 1998 (RO 1998 2352).

²²⁴ Nouvelle teneur selon le ch. 1 de l'O du 6 sept. 2000, en vigueur depuis le 15 oct. 2000 (RO 2000 2433).