

Parution semaine 11, 2009

ASETA VAUD ENGINS DE MANUTENTION EN CONFORMITÉ

Michel Darbellay

A l'occasion de son assemblée générale, la section vaudoise de l'ASETA s'est informée sur les exigences pour circuler avec des engins de manutention. Du permis à la conception du véhicule, les spécificités sont nombreuses.

Lors de son assemblée générale, vendredi 27 février dernier à Gollion, la section vaudoise de l'Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture (ASETA) a fait ressortir les grands principes pour assurer la conformité des engins de manutention sur la voie publique et la sécurité de l'utilisateur. Pour cela, elle a fait appel aux spécialistes du Service vaudois des automobiles et de la navigation (SAN) et du Service de prévention des accidents dans l'agriculture (SPAA).

La conception du véhicule est déterminante pour son immatriculation. «La visibilité dont dispose le conducteur est l'un des éléments qui distingue un véhicule de travail d'un véhicule de transport», explique Bertrand Dubois du SAN.

Typiquement, un chariot élévateur à contrepoids ou un bobcat sont classés en tant que véhicules de travail, du fait de la visibilité restreinte qu'ils offrent au conducteur. De même, bon nombre d'anciens chargeurs télescopiques étaient souvent immatriculés en chariot de travail, en raison de leur bras masquant la visibilité latérale. «Les efforts entrepris par les constructeurs font que la plupart des chargeurs télescopiques récents disposent d'une visibilité suffisante. Ils sont ainsi susceptibles d'être réceptionnés comme véhicules de transport», ajoute l'expert du SAN.

Le porte-à-faux avant est également un critère de classification entre un véhicule de travail et un véhicule de transport. Ainsi, si le porte-à-faux entre le centre du volant et la partie fixe à l'extrémité avant du véhicule se situe entre 3 m et 3 m 50 (maximum), il s'agit d'un chariot de travail. En revanche, si ce porte-à-faux n'excède pas 3 m, l'engin est considéré comme un véhicule de transport.

Pour un véhicule agricole (plaque verte), la législation tolère un porte-à-faux dépassant 3 m pour des équipements montés à titre temporaire et ce, jusqu'à un maximum de 4 m depuis le centre du volant. Mais attention, dès 3 m, l'accessoire doit être muni de rétroviseurs à vision latérale placés le plus à l'avant possible.

Certains engins peuvent être classés dans la catégorie «véhicules spéciaux» s'ils sont équipés de chenilles par exemple ou en raison de leurs dimensions ou de leur poids hors-normes. Dans ce cas, l'immatriculation se fait en plaque brune, ce qui implique une autorisation spéciale délivrée annuellement par le SAN. Si l'exception est mentionnée dans le permis de circulation, l'autorisation se renouvelle automatiquement d'année en année.

Pour un véhicule de travail, la règle est simple: aucune charge remorquable n'est autorisée, si ce n'est pour le déplacement des outils de travail ou le transport du carburant. Les engins immatriculés en plaque bleue (véhicule de travail industriel) ou brune sont concernés, à l'exception des tracteurs munis de pneus larges.

Tous les véhicules, y compris ceux de travail, peuvent être immatriculés en plaque verte, à condition qu'ils soient limités à un usage agricole et qu'ils répondent aux critères techniques en vigueur. «Pour que le véhicule soit reconnu en agricole, la vitesse en 1er rapport, mesurée à la puissance nominale, ne doit pas dépasser 6 km/h», précise Bertrand Dubois. Malgré la plaque verte, si le permis de circulation mentionne l'affectation «travail», le conducteur doit renoncer à tracter des charges autres que des accessoires ou la réserve de carburant.

En revanche, un véhicule de transport peut tracter la charge garantie par le constructeur, indiquée dans le permis de circulation. Dès six tonnes de charge tractée, le véhicule doit disposer d'une assistance de freinage, soit hydraulique, soit pneumatique. «Pour des chargeurs d'une vitesse maximale de 40 km/h, certains constructeurs ne garantissent pas la charge remorquable au-delà de 30 km/h», ajoute Bertrand Dubois.

Pour des transports non agricoles, le véhicule devra être muni d'une plaque blanche et équipé d'un enregistreur de données numériques si sa vitesse dépasse les 30 km/h. Dans ce cas, il est soumis à la redevance poids lourds.

En plaque verte, un permis de catégorie G suffit dès l'âge de 14 ans, à moins que la vitesse du véhicule agricole n'atteigne les 40 km/h et implique le suivi d'un cours G40 (également exigé pour conduire un véhicule en plaque brune).

Les véhicules immatriculés comme chariot de travail - en plaque bleue - exigent un permis de conduire catégorie F ou supérieure, à savoir dès l'âge de 16 ans. Seul exception: dès 14 ans, un jeune au bénéfice d'un permis G peut conduire un véhicule en plaque bleue, mais uniquement pour des courses agricoles.

Les chariots élévateurs à contrepoids (clark) induisent une contrainte supplémentaire pour les salariés et ce, pour des questions d'assurance-accident. «Pour ces élévateurs, le salarié doit obligatoirement obtenir le permis de cariste, à moins que l'entreprise ne dispose d'un formateur reconnu. Notons aussi l'âge minimal de 19 ans pour bénéficier de ce permis. Ce seuil minimum ne va pas sans causer des problèmes pour les employeurs», relève Philippe Cossy, du SPAA.

Retour

Parution semaine 11, 2009

ASSURER SA PROPRE SÉCURITÉ, C'EST PRIMORDIAL!

Mis à part sa conformité à la circulation routière, l'engin de manutention doit assurer la sécurité du conducteur. Tous les véhicules de manutention sont au minimum équipés d'un dispositif ROPS. Il s'agit-là d'un arceau de protection en cas de renversement. Or, cela ne suffit pas lorsque l'on manipule des charges à un niveau supérieur à celui du conducteur, en raison du risque de chute sur ce dernier. «Un dispositif FOPS, comme un cadre ou une cabine de sécurité est une condition essentielle pour manipuler de manière sûre des charges en hauteur», insiste Philippe Cossy. Un équipement FOPS exige un dispositif de retenue du conducteur (ceinture, arceau de retenue ou cabine fermée par exemple). Cela évite que le conducteur ne se retrouve écrasé sous l'habitacle en cas de renversement du véhicule. Et Philippe Cossy de rappeler qu'un cours de sensibilisation au maniement d'engins de manutention est vivement recommandé pour réduire les risques d'accidents. md

Retour