

GUIDE TECHNIQUE



CIRCULATION DES ENGINS AGRICOLES

CAMPAGNE DE PRÉVENTION
DU RISQUE ROUTIER AGRICOLE



LES CHIFFRES DE L'ACCIDENTALITÉ

Les accidents de la route constituent la première cause de mortalité au travail en France. Ils sont répartis en deux catégories :

Accident de trajet :

Un accident de trajet est un accident qui se produit à l'occasion d'un déplacement entre le domicile et le lieu de travail ou entre le lieu de travail et le lieu de restauration habituel.

Accidents de mission :

Un accident de mission est un accident qui a lieu à l'occasion d'un déplacement nécessaire à l'exécution du travail.



53 616

**ACCIDENTS
DE LA ROUTE
LIÉS AU TRAVAIL,
DONT :**

39 576

accidents de trajet

14 040

accidents de mission

Les accidents de la route liés au travail :



10%
des accidents
de travail sont
des accidents
de la route

et



40%
des accidents
de travail
mortels sont
des accidents
de la route



16%
des accidents de travail
mortels sont des accidents
de mission



480

**PERSONNES
TUÉES DONT**

346

accidents de trajet

134

accidents
de mission

Des conséquences graves :



- Les accidents de la route liés au travail génèrent 4,1 millions de journées d'arrêt de travail chaque année, soit l'équivalent de plus de 16 000 salariés qui seraient arrêtés toute une année.
- En moyenne, un accident de la route génère 77 jours d'arrêts, soit 10 jours de plus que les autres accidents de travail.

Sources : données 2017 agrégées du régime général (Cnam), de la Mutualité sociale agricole (MSA) et données 2017 de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière

LE RISQUE ROUTIER TRACTEUR ENTRE 2012 ET 2023

**AU NIVEAU
NATIONAL**



2 606

**accidents de la
route ont impliqué
au moins un tracteur**

2 746
BLESSÉS DONT



1810

**hospitalisés plus
de 24 h (70 %), dont**

- 299 dans le tracteur (249 conducteurs et 50 passagers)
- 2447 autres que le tracteur



524
DECES DONT



- 136* dans le tracteur (124 conducteurs et 12 passagers)
- 388 autres que le tracteur :
 - 174 en 2 roues motorisées
 - 120 en voiture de tourisme
 - 32 piétons
 - 42 cyclistes
 - 20 autres véhicules

* Dans 88% des cas, le tracteur est le seul véhicule impliqué.

SOIT PLUS DE 20 TUÉS POUR 100 ACCIDENTS



80 %

**des accidents se déroulent
hors agglomération**



29 %

**des accidents mortels sur la
période septembre/octobre**

Les accidents de la route impliquant un tracteur sont moins fréquents, mais leurs conséquences sont beaucoup plus graves.

ACCIDENTALITÉ DES TRACTEURS EN GIRONDE (2012-2023)

36

ACCIDENTS DE LA ROUTE

» **8 tués :**

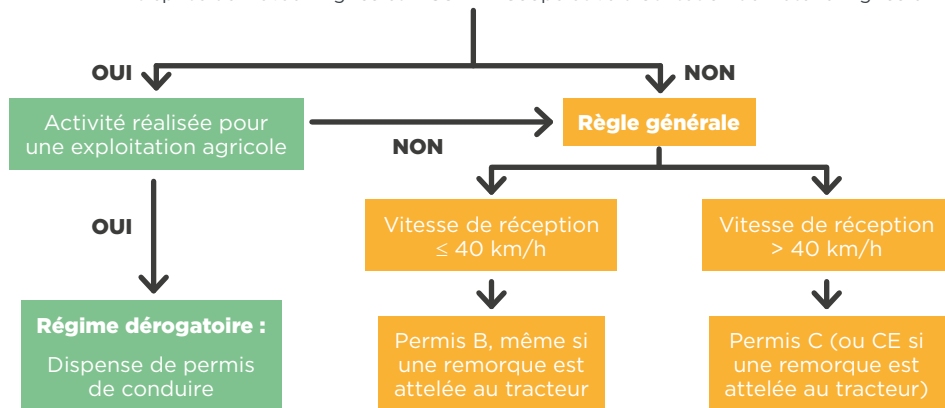
- 3 dans des tracteurs
- 1 dans un véhicule de tourisme
- 1 dans un véhicule utilitaire
- 1 en 2 roues motorisées
- 2 cyclistes
- 32 en plein jour
- 11 en période de vendange
- 10 en intersection de routes
- 30 hors agglomération

» **36 blessés dont 26 hospitalisés**

RÈGLE DE CONDUITE DES ENGINS AGRICOLE SUR LA ROUTE

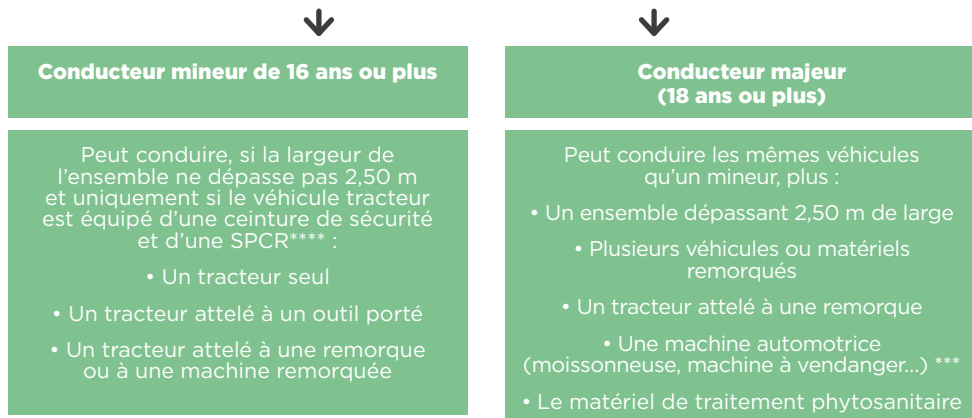
Engin rattaché à une exploitation agricole, à une ETA* ou une CUMA ?**

*ETA : Entreprise de Travaux Agricoles **CUMA : Coopérative d'Utilisation de Matériel Agricole



QUEL ÂGE POUR CONDUIRE ?

Régime dérogatoire (dispense de permis de conduire)



Le code de la route autorise un mineur de 16 ans ou plus à conduire une machine automotrice, mais le code du travail interdit l'utilisation des machines complexes aux mineurs. Informations complémentaires : www.ssa.msa.fr * Structure de Protection en Cas de Renversment

DISPENSE DE PERMIS OUI, MAIS PAS DE DISPENSE DE FORMATION

Qu'il s'agisse de déplacement sur la voie publique, d'une activité à la ferme ou dans les champs, conduire ou utiliser des machines agricoles est un acte de travail.

La conduite des équipements de travail automoteurs ou servant au levage de charges ou de personnes est réservée aux personnes qui ont reçu une formation adéquate.

Cette formation, qui peut être dispensée par l'employeur, a pour objectif de donner au chauffeur les connaissances et le savoir-faire nécessaire à la conduite en sécurité.

Exemples des principaux points à aborder dans la formation :

- Principes de fonctionnement du matériel, règles pour l'utilisation et la maintenance (voir notice d'utilisation...)
- Information sur les risques spécifiques de l'équipement (circulation et stationnement des engins, attelage/dételage...), de son environnement de travail, lieux de circulation
- Conduite à tenir en cas de panne ou de dysfonctionnement (bourrage...)
- Port éventuel des équipements de protection individuelle...

DISPENSE DE PERMIS OUI, MAIS RESPECT DU CODE DE LA ROUTE

Si le régime dérogatoire permet de dispenser le conducteur de permis de conduire, il ne dispense pas du respect du code de la route.

Le conducteur de l'engin agricole devra le respecter notamment en ce qui concerne :

- La non-consommation d'alcool ou de drogues
- La non-utilisation des distracteurs au volant (téléphone...)
- Le respect du PTAC et des masses admissibles par essieux
- Le respect des vitesses
- Le port de la ceinture de sécurité (si le tracteur en est équipé)
- La non-utilisation des feux de travaux sur la route...

LA STRUCTURE DE SÉCURITÉ EN CAS DE RETOURNEMENT

Depuis le 1^{er} janvier 2010, tous les tracteurs présents sur une exploitation doivent être équipés d'une structure de sécurité en cas de retournement, quels que soient leur ancienneté ou leurs utilisateurs.

+ <https://agriculture.gouv.fr/renversement-des-tracteurs-et-protection-contre-les-chutes-dobjets>

QUELLE VITESSE DES VÉHICULES AGRICOLES SUR ROUTE ? 25 OU 40 ?

La vitesse maximale des véhicules agricoles va être déterminée par leur homologation (25 ou 40 km/h). Dans le cadre d'un ensemble tracteur + remorque, c'est la vitesse du véhicule le plus lent qui s'impose (exemple : un ensemble constitué d'un tracteur homologué à 40 km/h et d'une remorque homologuée à 25 km/h devra circuler au maximum à 25 km/h).

La vitesse maximale autorisée sur la route avec un engin agricole ne devra pas dépasser 40 km/h, même si le tracteur est homologué à 50 km/h.

LE TRANSPORT DE PERSONNES EN REMORQUE AGRICOLE

- Le conducteur doit être âgé de 18 ans au minimum
- Les sièges doivent être fixes et aménagés (30 cm du sol, 40 cm de large, dossier de 50 cm)
- Il doit y avoir une remorque **unique** fermée sur ses 4 cotés et équipée d'un moyen d'accès

AVANT DE PRENDRE LA ROUTE

GABARITS ROUTIERS

Caractéristiques	Code de la route	Arrêté du 4 mai 2006 relatif à la circulation des véhicules et matériels agricoles ou forestiers et de leurs ensembles	
		Groupe A	Groupe B
Largeur en mètre (l)	$l \leq 2,55$	$2,55 < l \leq 3,5$	$3,5 < l \leq 4,5^*$
Longueur en mètre (L)	$L < 12$ (ou 18 s'il y a un outil remorqué)	Limites du code de la route $L \leq 22$	$22 < L \leq 25^*$
Masse en kg (M)	$M \leq$ Limites du code de la route		$M >$ Limites du code de la route
Vitesse en km/h	25 ou 40 km/h selon la réception des véhicules		25 km/h
Éclairage	1 ou 2 gyrophares allumés visibles à 50 m	1 ou 2 gyrophares allumés visibles à 50 m + Feux de croisement allumés jour et nuit	1 ou 2 gyrophares allumés visibles à 50 m + Feux de croisement allumés jour et nuit
Signalisation	Signalisation standard du code de la route	Signalisation standard du code de la route + Carrés rouges et blancs et catadioptrés (cf. tableau « signalétique du convoi du groupe A »)	Idem véhicule du groupe A + Panneau « Convoi Agricole » à l'avant et à l'arrière
Accompagnement	Pas d'accompagnement		Accompagnement par un véhicule pilote

*Pour les largeurs supérieures à 4,5 mètres ou les longueurs supérieures à 25 mètres, le véhicule est considéré comme un convoi exceptionnel. Une demande d'autorisation de circuler doit être faite auprès de la Préfecture.

SIGNALÉTIQUE DES CONVOIS DU GROUPE A

DÉPASSEMENT DE LA LONGUEUR AUTORISÉE

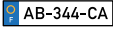
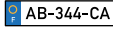
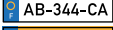
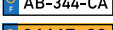
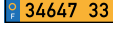
Outils portés arrière		Outils portés avant
Si dépassement de 1 à 4 m inclus :	Si dépassement de 4 à 7 m inclus :	Si dépassement de 1 à 4 m inclus :
 • 3 panneaux rouges et blancs (2 latéraux et 1 à l'arrière) • Catadioptres latéraux 	 • 5 panneaux rouges et blancs (4 latéraux et 1 à l'arrière) • Catadioptres latéraux 	 • 3 panneaux rouges et blancs (2 latéraux et 1 à l'arrière) • Catadioptres latéraux 

DÉPASSEMENT DE LA LARGEUR AUTORISÉE

4 panneaux rouges et blancs ou 4 feux d'encombrement



IMMATRICULATION DES ENGINS AGRICOLES

RÉCAPITULATIF	MATÉRIEL EN PARC	ACHAT NEUF	CHANGEMENT PROPRIÉTAIRE (OCCASION)
TRACTEUR	Acheté avant le 15/04/2009 	Depuis le 15/04/2009  	Depuis le 15/10/2009  
MACHINE AGRICOLE AUTOMOTRICE (MAGA) Ex : Machine à vendanger	Acheté neuf avant le 01/01/2010 	Depuis le 01/01/2010  	Achetée neuve avant le 01/01/2010 et revendue ensuite 
VÉHICULES CATÉGORIES S ET R DONT PTAC > 1,5 t S : Remorque et Semi-remorque (benne, plateau, porte-outils...) R : Machine et instrument agricole remorqués (pulvérisateur, rouleau, semoir semi-porté...)	Acheté neuf avant le 01/01/2013 	Depuis le 01/01/2013  	Acheté neuf avant le 01/01/2013 et revendu ensuite 

VISIBILITÉ DU TRACTEUR ET DE LA REMORQUE

Avant de prendre la route, il est capital de vérifier que les équipements de sécurité obligatoires sont présents et fonctionnels. En effet, les engins agricoles étant plus lents que le flux de circulation dans lequel ils évoluent, leur signalement et leur visibilité est un gage de sécurité.



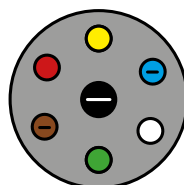
- 1 Gyrophare*
- 2 Éclairage de plaque
- 3 Feux de position arrière
- 4 Feux stop (facultatifs)
- 5 Catadioptres arrière
- 6 Indicateurs de direction
- 7 Feux de position avant
- 8 Feux de croisement

*Gyrophare obligatoire : article 10 de l'arrêté du 4 mai 2006 relatif à la circulation des véhicules et matériels agricoles ou forestiers et de leurs ensembles

- 1 Éclairage de plaque*
- 2 Catadioptres arrière
- 3 Feux de position
- 4 Feux stop
- 5 Disque de vitesse
- 6 Catadioptres latéraux (si longueur > 6 m)



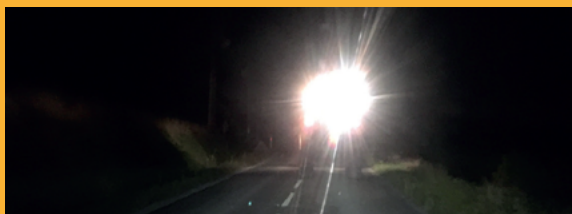
Branchement électrique de l'éclairage de la remorque



- Feu ARG - Gabarit G
- Clignotant gauche
- Éclairage intérieur
- Masse
- Clignotant droit
- Feu ARD Gabarit D et éclairage plaque numéralogique
- Stop

VÉRIFICATIONS DE SÉCURITÉ

- Vérifier l'état des pneumatiques du tracteur et de la remorque, le serrage des roues et l'état de la direction (absence de jeu...)
- Les rétroviseurs
- Les essuie-glaces
- Vérifier la présence de la ceinture de sécurité et s'assurer de son port pour tous les déplacements (routiers et parcelles à risque)
- Vérifier la présence de la structure de sécurité anti-retournement (obligatoire sur tous les tracteurs depuis 2010)
- Éclairage : Code de la route, article R313-3 à 19



ZOOM SUR : FEUX DE TRAVAIL SUR LA ROUTE = DANGER POUR LES AUTRES USAGERS

Article R313-22 du code de la route :

Tout véhicule ou matériel agricole ou de travaux publics peut être muni, pour le travail de nuit, d'un ou plusieurs projecteurs de travail. Le fait pour tout conducteur de faire usage de ces appareils sur les voies ouvertes à la circulation publique dans des conditions autres que le travail de nuit est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

VERIF'TECH AGRI

VERIF'TECH AGRI est un outil numérique gratuit développé par la MSA Gironde et enrichi par la Fondation UNIT. Il permet aux agriculteurs et propriétaires de tracteurs et remorques d'effectuer rapidement et en toute autonomie les vérifications techniques nécessaires avant toute utilisation sur route ou au sein de l'exploitation.

Ces contrôles concernent notamment la signalisation, l'éclairage, les organes de sécurité ou encore le freinage. Grâce à un système de cases à cocher, l'utilisateur peut vérifier en quelques minutes la conformité de son matériel par rapport à la réglementation en vigueur.

À l'issue du diagnostic, un rapport récapitulatif ainsi qu'une fiche de travaux sont générés afin d'accompagner l'utilisateur dans les éventuelles réparations à réaliser.

Pensée comme un véritable outil de gestion, l'application permet également d'archiver les diagnostics réalisés, du simple équipement jusqu'à un parc complet de machines. En créant un compte, l'utilisateur peut consulter l'historique de ses contrôles et assurer la traçabilité des vérifications, facilitant ainsi la planification des interventions en atelier ou chez un mécanicien agricole. Une notice est par ailleurs accessible pour rappeler les règles essentielles de circulation.



Les nouveautés de VERIF'TECH AGRI

Repensée sous la forme d'une « web app », VERIF'TECH AGRI est désormais accessible sur smartphone, tablette et ordinateur, sans nécessiter de téléchargement. L'outil peut être utilisé individuellement ou en mode entreprise. Ce mode collaboratif permet le partage du parc d'engins, des diagnostics et du suivi des entretiens entre les différents utilisateurs d'une même structure.

VERIF'TECH AGRI intègre désormais la prise en compte du gabarit des tracteurs et remorques (Groupe A, Groupe B), conformément à l'arrêté du 4 mai 2006 relatif à la circulation des véhicules et matériels agricoles ou forestiers. L'application indique également la signalisation complémentaire requise en cas de dépassement des dimensions réglementaires.

Enfin, une nouvelle fonctionnalité permet de suivre l'entretien des tracteurs et d'anticiper les interventions grâce à un système d'alertes intégré.



EXIGENCES DE FREINAGE VALABLES À 25 ET À 40 KM/H POUR LES VÉHICULES DE CATÉGORIE S (REMORQUES ET SEMI-REMORQUES)

REMORQUE RÉCEPTIONNÉE À PARTIR DU 01/03/2007
OU MISE EN SERVICE À PARTIR DU 01/03/2011

Somme des masses techniquement admissibles par essieu	Frein de service	Frein de stationnement	Frein en cas de rupture d'attelage
≤ 1,5 tonnes	Aucune exigence une attache secondaire doit assurer un guidage		
Entre 1,5 et 3,5 tonnes	Obligatoire - inertie ou modérable	Obligatoire	Obligatoire
> 3,5 tonnes	Obligatoire - modérable	Obligatoire	Obligatoire

REMORQUE RÉCEPTIONNÉE AVANT LE 01/03/2007
OU MISE EN SERVICE AVANT LE 01/03/2011

PTAC	Frein de service	Frein de stationnement	Frein en cas de rupture d'attelage
≤ 1,5 tonnes	Aucune exigence - une attache secondaire doit assurer un guidage		
Entre 1,5 et 6 tonnes	Obligatoire - inertie ou modérable	Obligatoire	Obligatoire
> 6 tonnes	Obligatoire - modérable	Obligatoire	Obligatoire

Source : « réglementations applicables aux véhicules agricoles remorqués » SNCVA

La réglementation européenne évoluera à partir de 2025 :

+ ssa.msa.fr/wp-content/uploads/2019/01/Fiche-technique-freinage_2019_HD.pdf

ATTENTION :

La surcharge des véhicules réduit l'efficacité du freinage. Il est important de respecter le PTAC (Poids Total Autorisé en Charge) de chaque véhicule et le PTR (Poids Total Roulant Autorisé) du convoi (tracteur + remorque).

$$\begin{array}{rcl}
 \text{Poids tracteur} & \leq & \text{PTAC carte grise} \\
 + & & \\
 \text{Poids véhicule remorqué} & \leq & \text{PTAC feuille des mines (barré rouge) ou carte grise} \\
 = & & \\
 \text{Poids ensemble routier} & \leq & \text{PTR carte grise tracteur}
 \end{array}$$

ZOOM SUR : LE FREIN EN CAS DE RUPTURE D'ATTELAGE

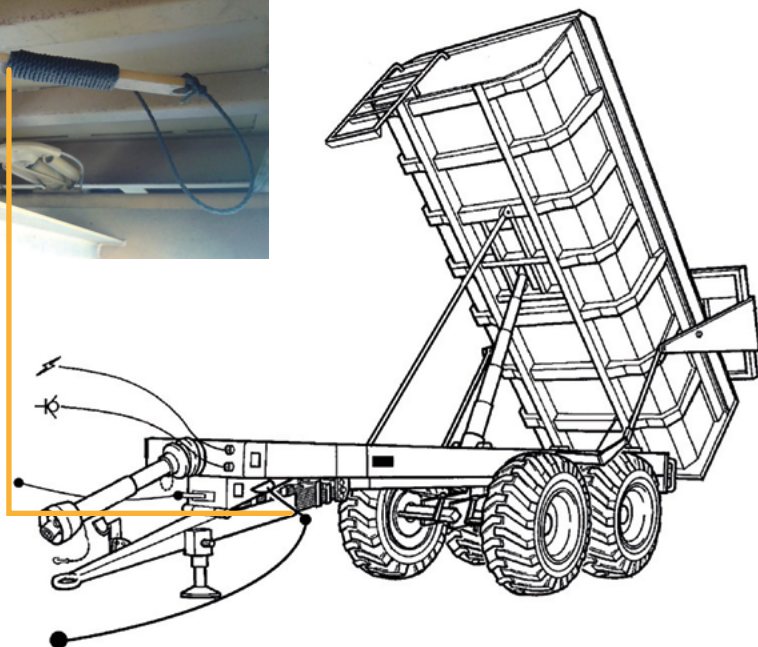
IMPORTANT

La cordelette présente autour de la poignée du frein de stationnement **doit être impérativement raccordée** au tracteur.

Elle garantit le freinage de la remorque en cas de rupture d'attelage.



© Loïc PASDOIS



JE M'ATTACHE, JE ME PROTÈGE

La ceinture de sécurité est votre meilleur bouclier. Découvrez pourquoi il est primordial de s'attacher à bord d'un engin agricole. La MSA vous accompagne pour travailler en sécurité.

Pour que la structure de protection soit pleinement efficace, le chauffeur doit être attaché

L'un des risques majeurs lors de l'utilisation d'un engin agricole dans les champs est son renversement ou son retournement. Les machines doivent être équipées d'une structure de protection contre le renversement, une cabine rigide ou un arceau, pour éviter que le conducteur soit écrasé.

Ces équipements sont insuffisants si le conducteur n'est pas attaché. En effet, la ceinture de sécurité permet de le maintenir dans l'habitacle et de rester dans l'espace de survie. Sans la ceinture, le conducteur risque de heurter violemment des éléments du poste de conduite, ou d'être éjecté et écrasé par le tracteur.

La protection optimale est donc la combinaison d'une structure de protection en cas de renversement et de la ceinture de sécurité.

La ceinture limite le risque d'accident grave

Sur la route, le port de la ceinture à bord des engins agricoles est obligatoire si elle est présente.

La gravité des accidents avec des machines agricoles est souvent liée au non port de la ceinture de sécurité. En France entre 2013 et 2017*, 984 accidents routiers ont impliqué un tracteur agricole. Parmi les victimes graves des accidents recensés, **décès ou hospitalisation, qui étaient dans les tracteurs, une majorité d'entre eux n'avait pas attaché leur ceinture de sécurité.**

La ceinture de sécurité protège en cas de choc, c'est prouvé ! Un crash test réalisé en septembre 2020 par l'Utac**, en partenariat avec Entraid et la MSA, montre qu'un choc frontal à 30 km/h peut être fatal pour un conducteur non-attaché. En effet, sans ceinture, le conducteur est violemment projeté sur la colonne de direction qui s'enfonce dans le thorax et le ventre.

https://www.youtube.com/watch?v=dhq_DZvRID0

Tracteur ancien et non équipé de ceinture, il est possible d'agir

La première solution consiste à utiliser les points d'ancrage qui sont sur la partie mobile du siège du conducteur, ou sur le châssis ou une autre partie fixe du tracteur lorsque le siège n'est pas mobile. Cette solution concerne les véhicules mis en service depuis juillet 2009.

Il est aussi possible de remplacer le siège dépourvu de points d'ancrage par un modèle équipé et de mêmes dimensions, afin qu'il s'adapte à la structure de protection.



Photo : MSA

CIRCULATION SUR LA VOIE PUBLIQUE



PETIT RAPPEL RÉGLEMENTAIRE...

« Le domaine public routier départemental (DPRD) est affecté à la circulation. Toute autre utilisation n'est admise que si elle est compatible avec cette destination.

Le DPRD comprend les chaussées et leurs dépendances (talus, accotements, fossés, ouvrages de soutènement, aires de repos...) »

Conformément à l'article R 116-2 du Code de la Voirie Routière, tout dégât causé au niveau des dépendances par un tracteur agricole dans le cadre de son activité (tournières) pourrait être passible d'une amende de 1500 € correspondant à une contravention de la cinquième classe ainsi que de poursuites judiciaires.

BONNES PRATIQUES

- Adapter sa vitesse
- Ne pas trop charger les bennes
- Essayer de se garer dès que possible et en fonction de la gêne occasionnée
- Si possible, adapter ses horaires afin d'éviter les heures de pointe sur les axes principaux
- Prévoir une zone de stationnement pour les véhicules des vendeurs

SALISSURES DES VOIES

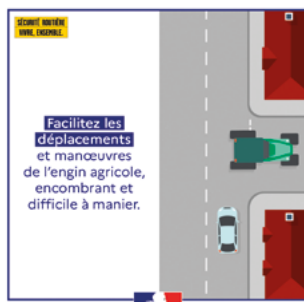
- Interdiction de salir la chaussée
- Baliser (signaux temporaires réfléchissants)
- Nettoyer au fur et à mesure
- Prévenir



Classement de la route	Gestionnaire de la voie
Routes nationales (ex : RN10)  Les véhicules lents ne peuvent pas circuler sur ces axes.	Direction Interdépartementale des Routes Atlantique
Routes départementales RD + ex RN (ex : RD1089)	Conseil départemental de chaque département
Routes communales (ex : C78)	Commune ou intercommunalité



**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**



**7 engagements+
pour une route
plus sûre**

Les employeurs s'engagent pour la sécurité routière de leurs salariés

NOS 7 ENGAGEMENTS+

- ✓ Nous limitons aux cas d'urgence les **conversations téléphoniques** au volant
- ✓ Nous prescrivons la **sobriété** sur la route
- ✓ Nous exigeons le port de la **ceinture de sécurité**
- ✓ Nous n'acceptons pas le **dépassement des vitesses autorisées**
- ✓ Nous intégrons des **moments de repos** dans le calcul des temps de trajet
- ✓ Nous favorisons la **formation** à la sécurité routière
- ✓ Nous encourageons les **conducteurs de deux-roues motorisés** et les **cyclistes** à mieux s'équiper

Vous aussi, signez les 7 engagements+ sur
securite-routiere.gouv.fr/employeurs-engages



**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

#EmployeursEngagés
#SécuritéRoutièreAuTravail

PASSAGE À NIVEAU : UN RISQUE À NE PAS NÉGLIGER



**AU PASSAGE À NIVEAU,
QUAND LE FEU ROUGE
CLIGNOTE, S'ARRÊTER
C'EST FAIRE QUE
LA VIE CONTINUE.**

Chaque semaine en France, un accident ferroviaire mortel pourrait être évité. Informations et conseils sur prevention-ferroviaire.fr

#RestonsVigilants

SÉCURITÉ ROUTIÈRE.
VIVRE, ENSEMBLE.



Un passage à niveau marque l'intersection entre une ligne ferroviaire et le réseau routier ; un passage à niveau n'est pas dangereux si l'on respecte les règles du code de la route.

1. Les accidents aux passages à niveau en France sont majoritairement dus à des comportements à risque des usagers de la route (plus de 98 %).

2. La suppression d'un passage à niveau prend plusieurs années en moyenne. L'amélioration et/ou la suppression doit se faire en partenariat avec le gestionnaire routier, les collectivités territoriales concernées, l'État et SNCF Mobilités.

3. SNCF Réseau poursuit ses efforts pour progresser dans la diminution du nombre d'accidents aux passages à niveau, selon 3 axes :

Prévenir

Améliorer

Supprimer

CONTACT

MSA Gironde

Service Prévention des Risques professionnels

05 56 01 97 52 ou 05 56 01 97 71
prp.blf@msa33.msa.fr



IG2 créative & partenaire Version Août 2024

NOS PARTENAIRES

