

# Gérard Napias : « La priorité est d'assurer la sécurité de tous les usagers »

07/07/2017 | Jean-Luc Pérès • Terre-net Média

Même en roulant à 50 ou 60 km/h, difficile de gagner du temps entre les chantiers. En outre, sur les routes rurales, les tracteurs ne peuvent pas circuler à de telles vitesses, sans risque d'accident ou de casse. Gérard Napias, président de la FNEDT, précise que face aux incertitudes liées à la nouvelle réglementation européenne, à la fiscalité et au contrôle technique, les entrepreneurs des territoires préfèrent ne pas dépasser 40 km/h. Cela préservera leur matériel, ainsi que la sécurité de leurs employés et des autres usagers de la route.



Gérard Napias,  
président de  
la Fédération  
nationale des  
entrepreneurs  
des territoires  
(FNEDT).  
(©Terre-net  
Média)

« Le réseau routier de nos campagnes est composé de petites routes sinueuses pas toujours bien entretenues », souligne Gérard Napias, président de la **Fédération nationale des entrepreneurs des territoires** (FNEDT), soucieuse de la **sécurité de ses salariés** permanents et saisonniers. Pour limiter les accidents avec les autres usagers, il est nécessaire de rester maître de sa machine, quels que soient le type de chaussée et son état.

C'est principalement dans les grandes lignes droites que la vitesse maximale peut être atteinte. « Quelles durée et distance cela représente-t-il en une journée de travail ? », s'interrogent les entrepreneurs.

Avec les ronds points, les rebords de trottoirs saillants ou les chicanes, les villes et les villages aménagent les entrées d'agglomération pour ralentir les véhicules. « C'est bon pour la sécurité de tous », abonde le président de la FNEDT, « mais complique la **circulation des engins agricoles** ».

## Attention aux conséquences mécaniques

« L'augmentation de la vitesse autorisée sur route de 25 km/h à 40 km/h a vraiment amélioré l'organisation des chantiers. Au-delà, les gains de temps ne sont pas si importants », estiment les membres du conseil d'administration de la FNEDT. De plus, un convoi de 40 t n'est pas facile à maîtriser à 50 ou 60 km/h.

Les tracteurs actuels sont équipés de ponts suspendus, de cabines confortables et d'amortisseurs sur le relevage. Ainsi, les conducteurs ressentent peu les aléas de la route, moins en tout cas que les machines portées et les bras de relevage. « Le passage d'un ralentisseur est souvent fatal pour le troisième point », constate Gérard Napias.

## Un flou réglementaire à préciser

Pour **conduire des engins agricoles à plus de 40 km/h**, le **code de la route** oblige à avoir le permis poids lourd. Que va-t-il se passer juridiquement avec la nouvelle législation ? Le super lourd sera-t-il obligatoire ? À ce jour, peu de chauffeurs d'ETA possèdent ces permis.

Une autre question taraude les chefs d'entreprise. Comment réagiront les forces de l'ordre lors d'un contrôle routier ou d'un accident impliquant ces véhicules ? Même s'ils respectent les limitations de vitesse sur la route, ils sont homologués pour circuler à plus de 40 km/h... Les pouvoirs publics ne se sont pas encore penchés sur toutes les conséquences de ces nouvelles règles. Par exemple, la **fiscalité réduite sur le GNR** n'est pas garantie pour les matériels roulant à cette vitesse.

« En Allemagne, les tracteurs rapides sont soumis au **contrôle technique**, comme les poids lourds », fait remarquer le président. Ces évolutions réglementaires vont sans aucun doute amener des frais supplémentaires et des contraintes en termes d'organisation du travail ? Sécurité et prévention des accidents, incertitudes règlementaires... Autant de questions qui rendent la FNEDT dubitative quant à l'intérêt réel, pour les entreprises agricoles, d'utiliser des véhicules homologués pour rouler à plus de 40 km/h.

Jean-Luc Pérès travaille depuis plus de 20 ans dans le secteur de l'agroéquipement. Il dirige aujourd'hui une société de conseil et de formation en machinisme agricole dans le grand sud-ouest de la France.

Il apporte sa passion et son expertise directement auprès des agriculteurs et des OPA. Grâce à son réseau national, il développe son ancrage dans cette région. Ses diverses expériences de conseillers spécialisés en machinisme agricole, de mécanicien et commercial en concession et de spécialiste dans des organismes nationaux, lui ont permis d'acquérir et d'élargir ses compétences. (contact : [jlperes@laposte.net](mailto:jlperes@laposte.net))