

Le pare-chocs réduit l'accidentologie

Marché confidentiel en France, les pare-chocs frontaux sur tracteur intriguent de plus en plus les agriculteurs.

🕒 Publié le 29 octobre 2019 - Par Ludovic Vimond



En France, chaque année, les tracteurs sont impliqués dans environ 200 accidents routiers, avec pour conséquences autour de 200 blessés et 50 morts ⁽¹⁾. Et dans ce bilan, les victimes les plus touchées sont majoritairement les occupants des véhicules légers. La taille et la vitesse croissantes des tracteurs constituent des facteurs aggravants. Les montes de pneumatiques de plus en plus grandes font que les tracteurs grimpent d'autant plus facilement sur le capot des voitures et exposent leurs occupants. Ce constat n'est pas propre à la France. Le bilan au niveau européen se chiffre en milliers. D'autres pays, notamment en Europe du Nord (Allemagne, Belgique, Danemark, Grande-Bretagne, Pays-Bas, Suède, etc.), se sont emparés du problème et ont vu émerger des pare-chocs montés sur le relevage avant des tracteurs. Du fait notamment de la forte densité de population, les Pays-Bas figurent parmi les pays où ces équipements se sont le plus démocratisés. La raison n'est pas liée à la réglementation, mais plutôt à une incitation financière de la part de certaines compagnies d'assurance ou de certains organismes agricoles. Résultat, le nombre de morts s'est réduit de manière significative, tout comme la gravité des blessures. En cas de choc frontal, du fait de la présence du pare-chocs avant, toute la façade avant de la voiture joue son rôle d'absorption du choc. Du côté du tracteur, le bilan se montre également positif. « *De nuit, le comportement des*

automobilistes change avec les pare-chocs sur relevage avant, explique Hans Vercauteren, codirigeant d'Easymass, qui construit les pare-chocs pour le Néerlandais Agribumper et les distribue dans l'Hexagone. Ces équipements disposent souvent de feux de gabarit. Ainsi, l'automobiliste appréhende la largeur du convoi agricole, comparativement à un tracteur dont seuls les feux de route, rapprochés sur la calandre, éclairent l'avant. Avec un pare-chocs éclairé, le conducteur va freiner plus en amont. »

En France, les ventes sont beaucoup plus confidentielles et se chiffrent autour de 100 à 200 pare-chocs. « Cela interpelle certains visiteurs sur les salons, confie Aurélie Formont, en charge du marketing de Pateer. Mais le coût est souvent dissuasif. » Les principaux clients français sont des entreprises de travaux agricoles qui parcourent des milliers de kilomètres chaque année avec leur tracteur.

Pourtant, les constructeurs ne manquent pas d'ingéniosité pour donner de l'intérêt à ces outils. Certains modèles abritent un espace de rangement pour y loger des outils et/ou servent de masse. Quoi qu'il en soit, c'est un coût (pare-chocs seul) ou un surcoût de l'ordre de 2 000 euros.

Pateer - Bumpy, le pare-chocs qui absorbe



L'entreprise néerlandaise Pateer dispose d'un site de production à Bruz, au sud de Rennes. Baptisé Bumpy, son pare-chocs de 2,20 mètres de large est construit sur la base d'une structure métallique servant d'armature à un pare-chocs en polyéthylène. Ce polymère de forte densité permet, selon l'équipementier, d'absorber l'énergie et d'amortir le choc. Trois gammes sont proposées. D'un poids de 200 kg, Bumpy Eco s'appuie sur un cadre en acier simplifié, proposant un montage facile et rapide sur les crochets d'attelage du relevage avant avec les rotules. Le Bumpy Premium reçoit un cadre en acier renforcé de deux ailettes

d'amortissement sur les côtés et d'un logement pour masse d'alourdissement (masse béton 600 ou 900 kg).
Le Bumpy-B s'appuie sur une masse de fonte B Pateer de 600 ou 900 kg.

De série, ces Bumpy disposent d'un éclairage intégré comprenant feux de travail et feux de position à led de chaque côté du pare-chocs. En option, ils accèdent à la caméra, aux tiges de gabarit pour une meilleure appréhension de la largeur de l'équipement, ainsi qu'aux feux de gabarit.

Une évolution prochaine inclura un compartiment de rangement.