

# Homologation routière, Camox ouvre la voie

Les constructeurs de matériels forestiers se sont engagés depuis près de deux ans dans l'homologation routière de leurs engins roulants. De ce difficile parcours administratif du combattant, ce sont les établissements Pialleport et les Camox F140 et F175 qui finissent en tête. Ces skiddeurs sont officiellement les premiers à être homologués en France depuis février 2018, bravo à toute l'équipe qui fait ainsi progresser la sécurité dans le machinisme forestier.

## LE PREMIER SKIDDEUR ROUTIER

Étonnement, les débardeurs n'ont pas été les premiers demandeurs de cette homologation routière, chacun s'accommodant des légères entorses épisodiques au code de la route. Les constructeurs ont, eux, recherché à toujours mettre le plus en sécurité possible les utilisateurs de leur matériel. Et cela passe en partie par le fait de rendre possible l'obtention d'une carte grise pour leur matériel. Pialleport et son service technique ont entamé cette démarche à l'automne 2016 pour rendre un dossier complet et accepter du premier coup après des tests de freinage, de vitesse, d'émissions sonores ou d'étanchéité des réservoirs... La liste est longue, 400 h de travail en tout. « C'est un plus pour les forestiers » assure Mathieu Vallot, responsable technique de la marque. Le Camox ne semble pas avoir eu de soucis d'homologation quant à la présence de vitres polycarbonates. Au contraire des machines bois court qui apparemment bataillent pour passer cette étape, du fait de la trop grande solidité de ce type de structure. Dotées du marquage R43 réglementaire, elles ne devraient normalement pas poser de problèmes. Mais le législateur exige un niveau de déformation minimum face à un corps humain qui viendrait les

percuter durant le temps de circulation sur la voie publique. La présence d'une ou de deux portes de sorties sur la cabine pourraient modifier les exigences d'équipements en terme de vitrage et peut-être expliquer que Camox ait passé cet examen avec succès.

## UNE PLACE POUR CHAQUE ÉLÉMENT DE SÉCURITÉ

Rien n'a été modifié dans la mécanique même de la machine mais il a fallu attentivement étudier la place des équipements par rapport aux éléments de la machine. Les feux de positionnement, de croisement, les clignotants, les captadiopes et les feux de gabarit doivent toujours être installés à la même place. Bien qu'ils

soient amovibles, ils doivent obligatoirement retrouver leur place dès que l'on prend la route. On comprend bien évidemment le choix de ne pas laisser de manière fixe certains de ces accessoires dans des conditions forestières. Cela permet aussi d'éviter de retoucher la machine pour les intégrer. Les rampes de feux avant et arrière ainsi que le gyrophare ne sont donc mis qu'en sortant du bois, et les feux de travail sont éteints dès que l'on accède aux voies routières. Il faut relever le tablier arrière et la lame avant au maximum pour que les barres puissent être positionnées. Le constructeur a prévu l'homologation pour tout type d'outils forestiers embarqués et donc pour le poids roulant qui en découle. Il est par contre limité dans le choix des pneumatiques possibles.

Une barre de signalisation très simple





Vitesse limitée à 25 km/h



Le rétroviseur est amovible

Ainsi les modèles équipés en 23.1 x 26 peuvent avoir une carte grise, tout comme les 28L26. Le F175 est homologable en 23.1x26, 28L26, 24.5x32 et 30.5x32. Le F140 et le F175 rentrent dans la catégorie Maga 25, une rubrique un peu fourre-tout pour les engins atypiques limités à 25 km/h. Les Camox sont désormais considérés comme des engins mobiles non-routier sont donc habilités à circuler avec du GNR. Le G275 pourrait lui aussi être prochainement homologué route, à l'occasion du passage à la nouvelle génération de moteur Tier V.

## DE PETITES ADAPTATIONS POUR UNE UTILISATION MODÉRÉE

Un mode route a été créé pour la gestion de l'avancement de la machine. Il coupe automatiquement toutes les fonctions hydrauliques, verrouille le siège et active l'orbitol dès qu'on l'enclenche. Un komodo a été installé pour gérer les feux, les clignotants et le klaxon. De nouveaux symboles apparaissent sur l'écran pour les fonctions routières, il ne manque presque que le compteur de vitesses pour se croire dans une berline. Pas de changement pour la ceinture de sécurité qui reste la même, mais on découvre un lave-glace situé en haut de la vitre, équipement obligatoire avec l'essuie-glace, situés tous deux dans le sens de l'avancement. La conduite se fait par le volant avec une gestion de direction proportionnelle, ce qui permet d'arrêter tout mouvement de la machine dès que l'on relâche les commandes. La conduite par joystick, moyennement adaptée au déplacement routier, ne permettait pas de stopper net l'avancement. L'ensemble des accessoires routiers, les liaisons électriques, la gestion

électronique du mode route et la carte grise, tout cela représente un investissement de 3.500 €. Ce serait dommage de s'en priver. Les anciens modèles déjà en circulation peuvent-ils être homologués ? A priori oui. Pour cela, il faut avant tout qu'ils disposent d'un Camox plutôt récent, à la cabine identique à celle homologuée et en motorisation Tier IV i. Il faut ensuite qu'ils repassent chez le constructeur, qui lui doit préparer la machine pour la route et effectuer les marquages réglementaires avant de demander la carte grise.

Si le Camox peut désormais aller sur la route, il n'est pas pour autant habilité à tracter une remorque, une cuve ou une voiture. Cette option, qui pourrait se révéler très pratique, reste toutefois ouverte si le constructeur équipe son engin d'un circuit de freinage de remorque hydraulique

ou pneumatique et d'un attelage arrière. Il faudrait cependant refaire un dossier complet d'homologation, je ne suis pas sûr que le bureau d'étude ait envie de remettre cela tout de suite. De toute façon, il est déconseillé d'effectuer de trop longue distance avec la machine. Mathieu estime à 30 km la distance maximum que peuvent subir ces engins conçus pour travailler au couple. Au-delà, des problèmes de refroidissement peuvent apparaître, ainsi qu'une usure accélérée de la transmission et des ponts.

## À L'AISE SUR LA ROUTE

Une fois le rétroviseur unique mis en place, les barres de feux vissées à l'avant et à l'arrière et les connexions rapides établies, ce qui est simple et rapide, le skiddeur prend la route, sans oublier de mettre son clignotant en tournant. Les voitures

ne semblent pas impressionnées et la machine ne prend pas plus de place qu'un gros tracteur. En cinquième vitesse, le chauffeur a tôt fait d'atteindre les 25 km/h, il faut être vigilant surtout en grandes roues. L'engin s'avère maniable à défaut d'être nerveux, mais la conduite se fait en douceur et sans à-coups. Le freinage est très sec, méfiance quand le feu passe au rouge, surtout si l'on considère que la machine ne dispose pas de feux de stop, facultatifs pour l'homologation.

La forme de la barre d'attelage des feux a déjà évolué depuis le premier modèle vendu. Plus légère et moins large, l'équipement proposé peut désormais facilement s'installer et se transporter. Si les clignotants dépassent du gabarit de la machine, c'est normal et réglementaire. Si jamais le skiddeur dépasse les 3 m de largeur, il faut prévoir une voiture pilote pour ouvrir la voie.

Le Camox devient un vrai porte-outil roulant et l'on peut déjà imaginer les applications routières qui peuvent en découler. Il devient surtout légal sur la route et enlève de fait le poids de cette infraction des épaules des débardeurs dès qu'ils sont en bord de route ou en train d'effectuer des liaisons. Le seul revers de la médaille pourra peut-être venir des assurances. En passant du statut d'engin de chantier non immatriculé à celui d'engin mobile non routier, un surcoût pourrait être appliqué en raison de l'intégration dans la prime des risques routiers, à suivre. Sinon, le surcoût de l'homologation devrait être amortissable aisément, avec l'accélération des déplacements du matériel et le moindre recours au porte-engin. Le Camox ouvre réellement à ses utilisateurs de nouvelles voies d'organisation et d'utilisation grâce à sa nouvelle certification routière.



Les automobilistes ne semblent pas impressionnés

S.A. ■