



Union des Clubs, Musées  
et Professionnels  
des Véhicules Anciens  
affiliée à la F.I.V.A.



Association reconnue  
d'Utilité Publique  
par décret  
du 9 février 2009



## FÉDÉRATION FRANÇAISE DES VÉHICULES D'ÉPOQUE

### ***Rappel de quelques données en terme de prévention et de couverture d'assurance dans les expositions de matériel agricole et industriel ancien***

**Même s'ils sont considérés comme des objets de collection, ce sont avant tout des outils de travail et il faut les considérer comme tel.**

Tout véhicule en mouvement génère des risques. S'agissant d'anciens véhicules agricoles, d'engins et machines statiques, ils sont par destination des outils de travail qui ont été conçus pour fournir un rendement optimal dans une tâche définie, et non, comme des automobiles de collection, pour promener et transporter des passagers dans les meilleures conditions possibles.

Pour les plus anciens d'entre eux la protection corporelle du ou de leurs opérateurs n'était pas le souci premier de leurs concepteurs : poulies accessibles, courroies, chaînes, câbles, bielles et autres pièces en mouvement constituent autant de dangers potentiels pour l'homme. Quant aux dispositifs du genre « arrêt d'urgence », ils sont inexistantes la plupart du temps.

Si des lois et règlements ont progressivement proscrit l'utilisation ou rendu obligatoire la mise en conformité de ces machines pour une utilisation professionnelle, la détention et l'utilisation par un particulier collectionneur de ces mêmes machines est totalement libre !

**Très concrètement, une machine réputée dangereuse et interdite par le Code du Travail ou le Code Rural en utilisation professionnelle, peut fort bien être récupérée par un particulier dans une casse ou chez un brocanteur, et être remise en utilisation par celui-ci en tant qu'objet de collection dans une exposition accueillant du public sans aucune vérification ou épreuve préalable...**

Les machines à vapeur, par exemple, sont soumises à une Loi du 28 octobre 1943. D'après ce texte les services des Directions Régionales de l'Industrie et de la Recherche sont compétents pour les contrôler dans les lieux publics et, notamment, s'assurer qu'y figurent les poinçons d'épreuve qui doivent y être apposés. Le seul problème étant que les organismes agréés pour ces vérifications, n'acceptent plus, semble-t-il, de vérifier les machines anciennes... Désormais elles sont donc sous l'entière responsabilité de leurs propriétaires et de l'organisateur qui devra ou non autoriser leur mise en route.

#### **Pour la sécurité de tous**

Présentée comme cela la situation peut paraître assez inquiétante au profane et la hantise de beaucoup de responsables associatifs du mouvement est l'accident ; avec, au-delà des drames humains, tous les développements en terme de recherche de responsabilité et autres amalgames médiatiques qu'on peut craindre de nos jours. Comme vous, nous sommes tous des « fêlés » de vieilles mécaniques, et nous souhaitons ardemment qu'on puisse encore longtemps s'adonner à nos passions mécanisées dans la plus grande quiétude possible et le bien de tous.

**Dans bon nombre de manifestations, la sécurité des personnes qui côtoient ces machines est souvent assez précaire et elle repose sur une supposée prise en compte du risque, très**



Union des Clubs, Musées  
et Professionnels  
des Véhicules Anciens  
affiliée à la F.I.V.A.



Association reconnue  
d'Utilité Publique  
par décret  
du 9 février 2009



## FÉDÉRATION FRANÇAISE DES VÉHICULES D'ÉPOQUE

**variable selon les individus. Mais c'est oublier le vieil adage (un peu irritant à la longue, il est vrai..) : « nul n'est censé ignorer la loi ».**

Nous voyons deux axes principaux de réflexion dans cette problématique : la prévention des accidents et la couverture d'assurance.

### **1 - la prévention :**

Partant du principe que toute mise en conformité du matériel concerné est impossible par nature (l'objet ou le véhicule perdrait son caractère d'authenticité) une démarche de prévention peut être le fait de tout un chacun ; et nul n'est besoin d'être un technicien pour appréhender les risques sur une machine ancienne. **Un examen attentif**, une bonne connaissance de ses fonctionnalités, **l'identification des pièces en mouvement** qui présentent un risque, le tout allié à un esprit logique vous permettront de faire un premier **diagnostic de sécurité** sur du matériel généralement assez simple dans sa conception.

Bien entendu l'état général de l'ensemble est déterminant car les ruptures de pièces usées ou fortement corrodées sont un facteur aggravant. Comme pour bon nombre de machines « modernes », **il est vivement conseillé de tenir un carnet de sécurité** où seront consignées dans le détail la nature et les dates des interventions ou vérifications opérées.

Au-delà, la seule protection véritablement efficace pour présenter une machine en fonctionnement dans une exposition est **l'éloignement du public au moyen d'un périmètre de sécurité** suffisant ; matérialisé avec de **vraies barrières ; et non du ruban de chantier**, comme on le voit trop souvent, en dessous duquel les jeunes enfants peuvent passer facilement.

**Le bon sens voudrait que l'opérateur d'une machine qui « tourne » reste en permanence à proximité pour surveiller attentivement les évolutions du public aux abords de celle-ci.**

### **Quelques prescriptions spécifiques aux tracteurs agricoles :**

- Si cela n'est pas absolument nécessaire (entraînement d'une batteuse à poste fixe, par exemple) **ne jamais descendre du tracteur sans arrêter le moteur. Placer des cales sous les roues** si le véhicule est stationné pour un certain temps et toujours mettre le point mort. D'une manière générale, **ne laisser personne monter sur le tracteur.**

- Même s'il existe sur l'engin des sièges spécialement aménagés pour le transport de personnes, il est vivement déconseillé d'y transporter des jeunes de moins de 16 ans

**Il appartiendra à l'organisateur de décider dans le cadre d'un règlement de sécurité de proscrire totalement la possibilité d'emmener des passagers sur un tracteur dans l'enceinte de la manifestation.**

En 1954, déjà, la revue Rustica recommandait aux agriculteurs de « **n'admettre personne, et à plus forte raison pas d'enfants, au transport, sur les ailes du tracteur ni le timon d'attelage des outils remorqués, car les chutes sont fréquentes et l'écrasement ne pardonne pas.** »

- De même, **la possibilité de laisser un jeune de 16 ans conduire un tracteur n'existe légalement que pour les véhicules immatriculés en carte grise agricole à condition que le jeune soit en parenté ou salarié de l'exploitant.** Les tracteurs immatriculés en carte grise normale nécessitent un permis de conduire classique. **Des enfants qui conduiraient des tracteurs sur un terrain**



Union des Clubs, Musées  
et Professionnels  
des Véhicules Anciens  
affiliée à la F.I.V.A.



Association reconnue  
d'Utilité Publique  
par décret  
du 9 février 2009



## FÉDÉRATION FRANÇAISE DES VÉHICULES D'ÉPOQUE

privé ou dans l'enceinte d'une exposition **sont sous l'entière responsabilité de leurs parents et de l'organisateur**. S'assurer donc que les contrats d'assurance en cause le permettent.

- Un tracteur agricole de collection qui se déplace sur route, reste en regard du Code de la Route, un « véhicule à progression lente » et doit être muni d'un gyrophare.

### 2 - La couverture d'assurance

La question de savoir ce qui se passerait en cas d'accident avec atteintes corporelles, il nous a souvent été répondu par des organisateurs de manifestations que chaque exposant était responsable de son matériel et assuré en conséquence...C'est un peu « léger » car, même en admettant que l'exposant impliqué soit correctement assuré (et pas avec **une simple garantie du type « multirisques habitation » totalement inopérante...**) sa compagnie d'assurance va rechercher des responsabilités et essayer d'impliquer éventuellement celle de l'organisateur en cas d'accident.

En premier il faut savoir que **l'assurance obligatoire vise tous les véhicules terrestres à moteur, immatriculés ou non** et le participant demeure responsable des dommages causés aux tiers du fait de son véhicule. D'une manière plus générale si **chaque intervenant demeure effectivement responsable de ses biens et de ses actes**, les obligations qui incombent à chacun ne peuvent se substituer par des « artifices » contractuels comme des décharges de responsabilité entre parties (du genre « l'organisateur décline toute responsabilité...etc »), qui n'ont pratiquement jamais de valeur juridique.

La règle d'or en la matière est **d'exposer en détail à votre assureur (et de préférence par écrit) la nature exacte de votre participation** à telle ou telle manifestation et la description du matériel exposé. Idem pour l'organisateur qui a intérêt à « mettre à plat » avec son assureur le contenu de sa manifestation.

**Exigez des réponses écrites en retour de la part de votre assureur.**

Sachez encore qu'un assureur ne fait pas de tournée d'inspection préalable et qu'il **présume du bon état du véhicule assuré**. Le législateur retient la notion de « bon père de famille » à l'égard de la chose assurée. **En cas d'accident, une expertise aura vite fait de mettre en avant le mauvais état éventuel de votre matériel**, permettant du même coup, si vous êtes taxé de négligence caractérisée, à votre compagnie d'assurance de retirer ses garanties.

**Assurez-vous également de la validité de votre contrat d'assurance pour ce qui est de la participation à une manifestation, quelle qu'en soit sa nature.**

### Conclusion :

Ce qui précède n'a pas la prétention d'être exhaustif en la matière, mais de constituer un socle de réflexion dans la prise en compte des risques générés par la collection de matériel ancien mécanisé, trop souvent sous-estimés.