

# Les nouveaux alliés du quotidien dans les fermes



Quads, utilitaires tout-terrain, pick-up ont pris la place depuis plusieurs années des traditionnelles fourgonnettes dans les cours des exploitations.

Le début des années 2000 et la réforme de la Pac en 2015 ont signé l'arrivée de nouveaux véhicules dans les fermes. Plus performants, plus fiables, plus confortables, plus pratiques, plus sécuritaires, ils sont devenus des outils indispensables au travail des agriculteurs.

## Des véhicules plébiscités et adaptés à tous les usages dans les exploitations

15, Acadiane, 2CV, Kangoo, etc. étaient les incontournables des agriculteurs pour compléter leur tracteur dans les exploitations. Engins à tout faire, ils servaient aussi bien aux éleveurs qu'aux cultivateurs. Le début des années 2000 puis 2015 avec la réforme de la Pac qui ont permis aux agriculteurs d'investir pour améliorer leurs conditions de travail ainsi que leur équipement ont représenté un tournant et l'avènement des véhicules comme les pick-up, les quads et les premiers

utilitaires tout-terrain ou Syde-by-side véhicules (SSV) surtout dans des territoires montagneux et accidentés comme les deux départements alpins.

« Les pick-up permettent de transporter des charges beaucoup plus lourdes puisqu'on peut y mettre une balle ronde de fourrage ou une cuve d'eau de 1 000 litres », explique Antoine Florès, conseiller bovins viande, bovins lait et équins à la chambre d'agriculture des Alpes-de-Haute-Provence. De plus, on peut y atteler une bétailière car il a

une capacité de traction de plus de trois tonnes ce qui permet de transporter deux ou trois vaches par exemple. »

### Rapidité et agilité

« Ces véhicules sont également plus solides et plus fiables. En territoire de montagne, les 4x4 sont indispensables, surtout en élevage, pour aller mettre les bêtes en alpages. Ils permettent de s'approcher au plus près de la cabane dans des zones difficiles d'accès qui n'étaient atteignables

qu'à pieds auparavant », ajoute Éric Meynadier, technicien FDCuma 05 et chef de projet machinisme à la chambre d'agriculture des Hautes-Alpes.

Outre les pick-up et les 4x4 d'autres engins se sont imposés petit à petit dans les cours de fermes avec notamment les quads. Pour les éleveurs, ils permettent d'aller voir les animaux rapidement et sur tous les terrains mais ils sont également précieux pour la pose des clôtures et des filets. Ils passent dans des lieux inaccessibles aux autres véhi-

cules en se faulant et en franchissant de nombreux obstacles.

Ils peuvent être équipés d'outils ou d'accessoires pour tirer des filets, transporter des piquets, etc. « Avec un quad, on peut porter, tirer, pousser. Il n'y a pas de prise de force par contre », précise Thierry Toussaint, concessionnaire à Digne-les-Bains. Dès qu'ils sont homologués sur route ils disposent d'un crochet d'attelage et d'une prise pour une remorque. Vous pouvez tirer 800 kg, voire une tonne pour certains. On a vu une

■■■





Les pick-up permettent de transporter des charges lourdes sur leur plateau : balle ronde ou cuve de 1 000 litres par exemple. Un usage particulièrement précieux pour les éleveurs qui peuvent aller alimenter ou abreuver leurs animaux facilement directement dans les parcs.



recrudescence des ventes depuis 1999, cela permettait aux agriculteurs d'économiser leur pick-up. »

Le concessionnaire révèle que 95 % de ses clients choisissent des modèles homologués pour la route pour pouvoir se déplacer d'une parcelle à une autre, mais également, car cela est plus avantageux pour la revente. « En moyenne, ils gardent leur quad trois ou quatre ans et sans homologation la revente est quasi impossible », complète-t-il.

De nombreux outils peuvent être adjoints à ces engins comme des lames à neige, des treuils, des petits pulvérisateurs pour désherber ou traiter, etc.

### Économie et sécurité

Depuis 2015, les utilitaires tout-terrain ou SSV ou Mule qui est une marque déposée par Kawasaki, ou encore le Gator™ de John Deere se sont également démocratisés pre-

nant le pas sur les quads et autres pick-up notamment dans les élevages où ils sont légion.

Plus économiques que les pick-up, plus sécuritaires que les quads ils offrent un confort de travail et une praticité plébiscités par les utilisateurs.

« Les acheteurs se sont rendus compte qu'ils pouvaient faire à peu près la même chose et accéder aux mêmes zones qu'avec un quad tout en évitant de tracter une remorque. C'est plus compact et on peut porter 400 à 500 kg, poursuit Thierry Toussaint dont le père a créé l'entreprise en 1971. Nous avons pris ce type de véhicules car nous avons rapidement vu que nous pouvions répondre à un réel besoin et qu'il n'existait pas d'équivalent. »

Selon les observateurs, le vieillissement de la population agricole et la féminisation de la profession ont également concouru au succès de ces engins. « Crapahuter en montagne à plus de 60 ans peut être par-

fois difficile, révèle Éric Meynadier. Et, certaines femmes étaient réticentes à conduire des tracteurs dans des secteurs accidentés et ces véhicules sont beaucoup plus sécurisants et maniables. »

Bénéficiant au minimum d'arceaux de sécurité, les SSV peuvent être équipés de pare-brise, de demi-portes, voire de cabines fermées climatisées ou chauffées pour les modèles les plus haut de gamme. Il est également plus facile d'y monter ou d'en descendre, contrairement au quad qu'il faut enjamber, et ils permettent de se déplacer à plusieurs ou de transporter des animaux, chiens ou petits ruminants, dans la benne qui est généralement équipée de crochets d'arrimage.

« Ce sont principalement des éleveurs qui investissent dans ces véhicules, précise Thierry Toussaint. Quand ils arrivent chez nous, les véhicules sont bridés à 40 km/h mais nous pouvons les débrider jusqu'à

65 km/h. Cela fait sauter l'homologation de sécurité mais la majorité de nos clients nous le demandent car cela permet également de récupérer de la puissance. »

### Une réglementation stricte

Tous ces engins sont soumis à une réglementation stricte (voir tableau ci-dessous). S'ils sont immatriculés le conducteur doit être titulaire du permis B. Si le véhicule est juste enregistré sur l'exploitation il est considéré comme un tracteur et ne peut pas dépasser les 40 km/h.

Deux motorisations sont généralement proposées : essence ou diesel. À la concession Toussaint à Digneles-Bains, qui en vend une dizaine par an et commercialise la marque Kawasaki, les prix oscillent entre 13 000 € HT pour la version essence à 17 000 € HT pour la version diesel. Chez Nova à Gap qui propose uniquement des produits haut-de-gamme de chez John

Deere depuis une dizaine d'années, les ventes sont plus marginales compte tenu des tarifs et concernent surtout des clients fidèles à la marque.

La demande est très importante, ce qui, ajouté aux conséquences toujours présentes de la crise sanitaire, font s'envoler les délais de livraison. Mieux vaut-il donc s'y prendre en avance pour passer commande et ne pas être trop pressé.

Beaucoup d'agriculteurs ont commencé par se tourner vers le monde du golf, déjà très familier avec ce genre d'engins, pour leurs premiers investissements d'occasion avant de se lancer dans un achat neuf.

Aujourd'hui, le constat est très clair voire unanime, la très grande majorité des utilisateurs ne reviendrait pas en arrière et ne se sert plus que de ces véhicules au sein des exploitations ou en alpages et du pick-up pour les trajets les plus longs. ■

## Caractéristiques des différents matériels

| CATÉGORIE ET TYPE D'HOMOLOGATION | QUAD LÉGER L6e-a   | SSV LÉGER L6e-b                 | QUAD LOURD L7e   | SSV LOURD L7e | MAGA   | TRACTEUR T1a ou T1b : SSV et T3a ou T3b : Quad                      |
|----------------------------------|--|---------------------------------|--|---------------|--|---|
| TYPE D'USAGE                     | Plutôt loisirs   |                                 | Semi-professionnel   |               | Davantage agricole   |   |
| VITESSE MAXI                     | 45 km/h  |                                 | 90 km/h  |               | 25 ou 40 km/h selon homologation                                       | T1a et T3a < 40 km/h<br>T1b et T3b > 40 km/h (mais bridé à 60 km/h) |
| CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES     | puissance < 4 kw (soit 5,44 ch)  | puissance < 6 kw (soit 8,16 ch) | Charge utile ≤ 1 000 kg<br>Masse à vide ≤ 600 kg (marchandises) ou ≤ 450 kg (passagers)  |               |  | T1 : masse à vide ≥ 600 kg<br>T3 : masse à vide ≤ 600 kg            |
| AGE MINIMUM ET PERMIS            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Brevet de Sécurité Routière option quadricycle léger avant le 19/01/13 ou permis AM même option, à partir de 14 ans</li> <li>Permis A1, B1, à partir de 16 ans</li> <li>Permis B, et A sous conditions, à partir de 18 ans</li> </ul> |                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>B1 à partir de 16 ans ou B à partir de 18 ans</li> <li>A et A1 obtenus avant le 19/01/13</li> <li>Les permis A1 et A2 obtenus à partir du 19/01/2013 ne permettent pas de conduire ces véhicules</li> </ul> |               | 16 ans (car largeur < 2,50 m),<br>dispense de permis en usage agricole | 16 ans<br>dispense de permis en usage agricole pour les T1a et T3a  |
| RÉCUPÉRATION TVA                 | Non sauf si ces engins sont acquis dans le cadre d'une activité économique de location   |                                 | Non si transport de personnes ou mixtes, au cas par cas avec certains accessoires exclusivement professionnels   |               | Oui  | Oui   |



François Humbert est éleveur de vaches allaitantes dans le Queyras et ne jure que par son utilitaire tout-terrain dont il ne voudrait plus se séparer.

## « Ce genre d'engins est indispensable dans nos territoires de montagne »

Propriétaire d'un pick-up depuis de nombreuses années François Humbert éleveur à Souliers dans le Queyras explique : « c'était indispensable dans une zone de montagne telle que celle-ci. J'ai eu mon premier 4x4 en 1978 ». Il y a 15 ans, il a investi dans son premier utilitaire ou porteur tout-terrain racheté d'occasion à un golfeur. Celui-ci un peu trop léger, mais ayant fait ses preuves, il a acheté il y a six ans un véhicule plus costaud Kubota avec un moteur diesel.

### Un pick-up trop encombrant

« Ce modèle a de meilleures suspensions et même s'il n'est pas rapide sur route il est très efficace dans les parcs. Je fais tout avec surtout mes parcs d'autant plus que je m'occupe de ceux d'un groupement pastoral en plus des miens, explique François Humbert. J'ai une benne arrière avec système hydraulique ce qui me permet de transporter une balle ronde de fourrage ou un stère de bois. Je ne me sers quasiment plus de mon pick-up, c'est trop encombrant

dans les bois donc je l'utilise quasiment uniquement pour tracter la bétailière. Si je dois aller faire des parcs dans l'alpage je mets le porteur sur la remorque derrière le pick-up. Cela m'a vraiment changé la vie car auparavant je devais mettre les piquets dans le godet du tracteur mais je ne pouvais pas passer aux mêmes endroits. Avec l'utilitaire tout-terrain, je passe partout où je dois passer et je peux vous dire que chez moi ce n'est pas plat ! D'ailleurs, quand le vendeur, qui est basé dans les Alpes-de-Haute-Provence, est venu me le livrer il en a profité pour le tester dans des conditions extrêmes et il est parfaitement passé. C'est sûr que ce type de véhicules ne permet pas de faire l'imbécile comme un quad car il ne va pas à plus de 40 km/h mais personnellement je ne veux pas avancer, je veux vivre et me faciliter le travail », conclut-il. Et, François Humbert a fait des émules puisque quatre autres engins diesel du même type ont été achetés par ses collègues de la vallée. ■



François Humbert possède un utilitaire tout-terrain depuis plus de 15 ans et s'en sert pour tout sur son exploitation qui est particulièrement accidentée.

Propriétaire d'un troupeau de 1 000 brebis-mères, d'une dizaine de vaches, d'une soixantaine de caprins et de quatre équidés à Blégiers Jean-Marie Segond est détenteur d'un parc de véhicules conséquent compte tenu de l'étendue de son exploitation.

## Une révolution dans les exploitations

L'exploitation de Jean-Marie Segond s'étend sur 300 ha et 40 km de pistes. Il fait pâturer ses brebis en alpages mais également vers Sisteron dans le cadre d'écopâturages, il lui faut donc des véhicules adaptés à toutes les situations et tous les terrains. Il possède aujourd'hui deux utilitaires tout-terrain, un quad et deux pick-up chacun ayant son utilité, ses avantages et ses inconvénients.

« Il y a toujours des pick-up sur l'exploitation, on est obligé avec le relief mais sur les pistes ce n'est pas possible de passer partout en pick-up, donc les utilitaires tout-terrain, c'est idéal notamment pour la pose de filets. C'est considéré comme un tracteur donc même si les ouvriers n'ont pas de permis ils peuvent les conduire, explique Jean-Marie Segond. Auparavant, on faisait dans les 30 000 km avec les pick-up maintenant c'est plus autour des 10 000 km car pour tous les déplacements autour de la ferme on se sert des utilitaires. »

Jean-Marie a acheté son premier SSV il y a trois ans d'occasion à un golf et un deuxième plus costaud quasiment dans la foulée tant il était satisfait.

### Un entretien aisé

« C'est vraiment facile à utiliser et beaucoup plus pratique que le quad pour monter dedans car il n'y a pas à enjamber. Avec le quad pour poser



Jean-Marie Segond possède deux utilitaires tout-terrain et s'en sert beaucoup pour tirer ses filets. L'utilisation de ce type de véhicules est bien adaptée à l'étendue et au relief de son exploitation.

les filets on devait tout sangler avec des tendeurs, là, il suffit de les mettre dans la benne. Cela améliore vraiment les conditions de travail et de sécurité. De plus, dans les parcelles il

y a moins de tassement de sol, on ne fait pas de traces et ça patine moins, poursuit-il. Les brebis sont bien habituées et elles suivent bien comme la cabine est plus basse et ouverte on

peut les appeler alors qu'avec le pick-up elles ne suivent pas du tout. L'entretien est assez simple, on peut le faire nous-même il n'y a pas d'électronique. Pour mon second achat,

j'ai d'ailleurs tenu compte du prix des pièces de rechange car il ne faut pas se le cacher, ce sont des véhicules qui coûtent quasiment le même prix qu'un pick-up de base. Mais ils roulent au GNR et consomment beaucoup moins c'est donc rentable. »

S'il se sert principalement de ses utilitaires qui lui permettent même de tracter un petit van avec une dizaine de brebis, Jean-Marie Segond n'en a pas pour autant abandonné le quad qui lui sert beaucoup en alpage car ses capacités de franchissement sont supérieures compte tenu de la configuration des chemins. « Avant on montait tout à la main c'est quand même une révolution pour les exploitations tous ces véhicules. D'ailleurs, au début, beaucoup étaient sceptiques et maintenant ils investissent », ajoute-t-il.

Très curieux de tout ce qui peut améliorer ses conditions de travail le trentenaire a également un vélo électrique dont il se sert pour monter rapidement en alpage pour amener les brebis et les ramener. « Ça ne fait aucun bruit donc elles se sont très vite habituées, elles n'ont pas peur donc elles suivent très bien, raconte-t-il. Je m'en sers aussi quand je vais travailler dans un champ éloigné de la ferme, je mets le vélo sur le tracteur et comme ça je peux revenir sans être dépendant de quelqu'un, c'est vraiment très pratique ! » ■



Quand Jérôme Pellegrin s'est installé à Montjustin en 1989, la fourgonnette était l'engin de prédilection sur l'exploitation, depuis il a connu bien des évolutions.

## Allier bien-être, confort et efficacité au travail

En 1989, celle qui régnait sur tous les déplacements au sein de la ferme de la Grande Bastide à Montjustin c'était l'Acadiane Citroën qui servait à tout, y compris au transport des brebis, mais l'accroissement du troupeau a obligé Jérôme Pellegrin à investir dans un 4x4 et une bétailière.

Un engin, d'autant plus indispensable, compte tenu de l'utilisation croissante des parcours qui nécessite une plus grande mobilité. Ainsi, en 1994 il a acquis son premier pick-up. Six ans plus tard, arrive le premier quad, « le 4x4 c'est bien mais c'est plus encombrant et ça consomme beaucoup. Même si ça permet de transporter de lourdes charges, ce n'est vraiment pas idéal pour la surveillance des troupeaux, explique Jérôme Pellegrin. Le quad est plus agile, passe partout et est plus agréable pour travailler. Je dirais même plus ludique ce qui n'est pas négligeable pour prendre du plaisir en travaillant. Il nous permet d'intervenir plus rapidement et sur sol humide il abime moins les parcelles ». Le quad était équipé d'un système pour les clôtures qui permettait de tirer des clôtures à trois ou quatre fils très facilement.

Avec l'arrivée des premiers chiens de protection en 2001, l'engin permettait également d'apporter chaque jour les croquettes rapidement aux animaux dans le troupeau.

La réapparition du loup a entraîné des changements de pratiques indéniables autres que les chiens et les clôtures en fil ont été remplacées par les filets ce qui changeait les besoins en matière de véhicules utilitaires.

### Mobilité, sécurité, praticité

C'est ainsi, que les trois associés de Gaec de la Grande Bastide : Jérôme Pellegrin, Stéphanie Arbaud et Max Richard, ont acquis en 2015 leur premier SSV. « Sur le quad on ne pouvait pas mettre beaucoup de matériel et ce type de véhicule remplace à la fois le quad et le pick-up pour le tour de ferme, précise-t-il. Grâce à la benne on peut mettre les filets, les électrificateurs, voire une brebis, et on peut monter à plusieurs. On est à l'abri, c'est confortable, on en monte et on en descend facilement, il n'y a plus besoin de porter de casque, c'est beaucoup plus sécurisant. Aujourd'hui, on en a deux et on ne se sert quasiment plus que de ça car cela permet de faire de plus grandes distances, d'autant plus que nous avons des terres à une dizaine de kilomètres de l'exploitation, ça nous permet d'y aller facilement et rapidement ».

Celle qui apprécie particulièrement l'engin et qui ne reviendrait pas en arrière c'est Stéphanie, la femme et associée de Jérôme, qui loue la facilité de conduite, la maniabilité



Jérôme Pellegrin et ses associés possèdent plusieurs véhicules utilitaires pour gérer leur exploitation dont certaines parcelles sont assez éloignées de la ferme et nécessitent des déplacements réguliers et rapides.

et l'agilité de l'utilitaire dans lequel elle emmène souvent ses chiens de conduite qui se sont très bien habitués.

Le pick-up ne leur sert plus qu'à transporter leurs bêtes avec les bétailières ou pour aller vers les parcours les plus éloignés. « Avant nous montions des quads en alpage

pour les laisser aux bergers mais maintenant par précaution et compte tenu des mesures de sécurité, on ne préfère pas », déplorent les producteurs d'agneaux de Sisteron Label rouge.

Ils confient également que si le coût est un peu inférieur à un 4x4 ce sont des engins plus fragiles

dans le temps et qui demandent plus de renouvellement même si l'entretien est plus aisé et peut être fait sur place.

Les associés ont également acquis des VTT électriques étant toujours attentifs et ouverts à ce qui pourrait rendre leur tâche moins pénible et plus agréable. ■

Dans le Dévoluy, Patrick Michel possède un troupeau de 500 ovins viande et possède un véhicule utilitaire tout-terrain depuis 15 ans. Celui-ci lui rend le travail plus aisé en raison de ses problèmes de dos.

## Un auxiliaire de travail devenu incontournable

L'éleveur dévoluyard Patrick Michel s'est installé en 1984 avec ses parents sur l'exploitation familiale d'ovins viande avec 500 mères aujourd'hui et il est possesseur d'un utilitaire tout-terrain John Deere équipé d'une caisse à l'arrière depuis une quinzaine d'années.

### La sécurité avant tout

« J'ai opté pour le SSV car j'ai des soucis de dos et le pick-up était trop haut. Là, je suis à moins d'un mètre du sol, c'est donc idéal. Je tire d'ailleurs toutes mes clôtures avec car je peux monter et descendre très facilement, confie-t-il. En plus, il passe partout et on peut s'en servir toute l'année car il a une cabine fermée ce qui permet de travailler à l'abri. Je m'en sers toute l'année. Je peux mettre une vingtaine de filets dans la benne ce qui n'est pas du tout négligeable. »

Patrick Michel fait transhumer son troupeau dans la même commune où se trouve son exploitation et se sert de son véhicule également pour ravitailler son berger, sachant qu'un pick-up ne passerait pas sur les chemins de l'alpage. L'utilitaire disposant de crochets d'ancrage il peut également y attacher une brebis en cas de blessure pour la redescendre à la bergerie et transporter jusqu'à 600 kg de charge utile.

« Jamais, je ne reviendrais à autre chose, s'exclame-t-il. Les pick-up sont trop hauts, les quads, trop dangereux et compte tenu de la topographie, le SSV, c'est l'outil parfait. Ça braque sur place, c'est très maniable, ça franchit tout et c'est très sécuritaire. »

En résumé, Patrick Michel est totalement conquis par son « partenaire » du quotidien. ■



Souffrant de problèmes de dos, Patrick Michel apprécie l'accessibilité de son utilitaire qui est beaucoup moins haut qu'un pick-up, ce qui lui demande moins d'efforts notamment pour la pause des filets.