

Zeitschrift:	Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole
Herausgeber:	Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
Band:	20 (1958)
Heft:	9
Artikel:	Les camions automobiles articulés
Autor:	Reitzer, H.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-1083202

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 08.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Les camions automobiles articulés

Vers la réalisation d'un train routier européen standard de 14 mètres de long et de 26 tonnes

Les discussions engagées entre pays européens au sujet des dimensions et du poids des divers véhicules gros porteurs pourraient bien aboutir à la fixation d'un type européen de train routier à tracteur semi-porteur. Les services administratifs allemands compétents et certains industriels ont déjà discuté abondamment cette question. Un comité «Dimensions et poids», créé par la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), s'occupe de ce projet depuis décembre 1957. Les discussions techniques seront poursuivies très prochainement. Les Etat participants estiment plus que probable que l'on parvienne à un accord concernant les caractéristiques d'un type européen de train routier articulé.

Le ministre allemand des transports est l'un des plus zélés promoteurs de ce projet. Etant donné le rôle important que jouera l'ensemble «tracteur semi-porteur/semi-remorque» en Europe (camion automobile articulé), le ministre en cause doit se trouver prêt à procéder sous peu à un nouvel examen des données techniques prévues en mars 1956 pour ces deux véhicules. Les opinions divergentes qui ont été émises relativement aux dimensions des tracteurs semi-porteurs, d'une part, et des trains routiers à camion et remorque ordinaire, d'autre part, méritent d'être prises en considération car on en viendra finalement à adopter une solution intermédiaire sur le plan international. Ces opinions font déjà entrevoir que l'on ne peut s'attendre actuellement à un accord européen concernant des trains routiers à essieux de 10 tonnes de force portante. Même le gouvernement néerlandais ne paraît pas devoir appuyer l'Association des constructeurs allemands de véhicules automobiles dans les efforts qu'elle déploie pour faire admettre une charge d'essieu de 10 tonnes.

La volonté des gouvernements européens d'encourager le développement et la diffusion du tracteur semi-porteur est due pour une large part aux expériences favorables que l'on a faites aux Etats-Unis avec ce type de train routier. Lors des récentes discussions des co-

mités de la CEMT, le représentant de l'OECE a souligné que d'après les plus récentes statistiques des Etats-Unis, 115 milliards de tonnes de marchandises par mille anglais furent transportées l'année dernière par des camions automobiles articulés, alors que seulement 15 milliards de tonnes (par mille anglais) étaient véhicules par des camions ordinaires et leur remorque. En ce qui concerne les trains routiers articulés, le 80 % comprenait des ensembles à 4 essieux (tracteur semi-porteur à 2 essieux, semi-remorque à 2 essieux, poids global 25 tonnes) et le 20 % des ensembles à 5 essieux (tracteur semi-porteur à 3 essieux, semi-remorque à 2 essieux, poids global 32 tonnes). Soulignons en passant qu'il s'agit de semi-remorques dépourvues de timon et dont le dispositif d'attelage est à sellette et pivot. L'avant de la semi-remorque repose donc sur l'arrière du tracteur.

En Europe, l'intérêt se concentre actuellement sur les trains routiers articulés d'une longueur totale de 14 mètres, à essieux simples de 8 tonnes (force portante) et à essieux doubles de 14,5 tonnes. C'est-à-dire que le type européen de ce genre de train routier atteindra la longueur des nouveaux trains routiers allemands à camion et remorque. Mais il aura une surface de charge supérieure et accusera un poids global de plus de 26 tonnes (contre 24 tonnes pour le camion ordinaire et sa remorque). Aussi le train routier articulé se montrera-t-il passablement intéressant à partir de 1960 pour le transport des marchandises, et cela d'autant plus qu'il y a lieu de s'attendre à ce qu'il soit favorisé dans l'avenir sur le plan fiscal.

Le ministre allemand des transports a motivé le traitement de faveur dont jouira ce type de train routier en faisant ressortir ses divers avantages, qui sont les suivants:

1. A encombrement égal, la **surface de charge** d'un train routier articulé est plus grande que celle d'un camion et de sa remorque.
2. La **maniabilité** d'un train routier articulé est meilleure que celle d'un camion et de sa remorque.

3. Le **comportement** en virage d'un train routier articulé peut être aussi bon que celui d'un camion et de sa remorque si l'on recourt à des moyens appropriés.
 4. Comme la **machine de traction ne comporte pas de pont de charge**, il est possible de mieux utiliser la force motrice à disposition ainsi que le personnel. (Aux Etats-Unis, on compte en moyenne $2\frac{1}{2}$ semi-remorques par tracteur semi-porteur.)
 5. La possibilité d'utiliser **divers genres de semi-remorques** avec un tracteur semi-porteur (remorque à plateau, bâchée, couverte, à citerne, etc.) représente des avantages économiques, en particulier pour les petites entreprises.
 6. Le **local de remisage** du véhicule de traction peut être de dimensions plus réduites puisqu'un tracteur semi-porteur est plus court qu'un camion.
 7. Le train routier articulé permettant de transporter des chargements supérieurs, les **conditions de transport se montrent plus économiques et l'écoulement du trafic se trouve amélioré**.
 8. Le **désaccouplement** de la machine de traction et de la remorque est **rapide** et offre toutes garanties de **sécurité**, comme l'accouplement.
 9. La **liaison** de l'ensemble «tracteur semi-porteur/semi-remorque» par plate forme présente une **sécurité bien supérieure** au dispositif de remorquage habituel.
 10. La puissance des moteurs se trouvant à disposition avec les tracteurs semi-porteurs de type léger permet une **amélioration du rapport poids-puissance** qui a notamment pour effet de rendre la **circulation routière plus fluide**.
 11. L'**essieu propulseur** du train routier articulé se trouve toujours chargé en proportion du poids du chargement transporté, alors que la charge des roues motrices d'un camion roulant à vide ne se trouve pas toujours suffisante pour un freinage brusque, par exemple, lorsque celui-ci tire une remorque chargée.
 12. Le **danger d'un décrochage accidentel** est moindre avec un train routier articulé que dans le cas d'un camion avec remorque puisque le train routier articulé ne comporte qu'un axe de pivotement.
 13. Le dimensionnement des **freins** des trains routiers articulés permet un freinage plus efficace que ce n'est le cas avec un camion et sa remorque.
 14. Grâce au robuste système d'attelage qui fait la liaison entre le tracteur semi-porteur et la semi-remorque, ainsi qu'a fait qu'il n'existe qu'un seul axe de pivotement, les **risques de dérapage sont moindres** que lorsqu'il s'agit d'un camion ordinaire avec remorque.

Dr. H. Reitzer, Vienne

