

Zeitschrift: Technique agricole Suisse

Herausgeber: Technique agricole Suisse

Band: 51 (1989)

Heft: 11

Artikel: Un tonnage plus important pour les remorques à essieu double

Autor: Atzigen, Willi von

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1084990>

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: 05.02.2026

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

Un tonnage plus important pour les remorques à essieu double

Willi von Atzigen, ASETA

Les capacités de transport des remorques et des trains de remorques sont essentiellement déterminées par les types de véhicules utilisés, l'état des routes et les distances. Les modifications de l'ordonnance de la loi en matière de circulation routière, intervenues le 1^{er} mai 1989, ont apporté des changements dans le domaine des moyens de transport. Au premier plan de ces derniers, il faut relever l'assimilation des remorques à essieu double (tandem) aux remorques à deux essieux, sur le plan de leur poids total.

Pour l'agriculture, l'augmentation du poids total admissible à 12 tonnes pour les remorques à essieu double revêt une importance non négligeable, parce que, jusqu'à présent, le rapport prix/performances n'était guère attractif: prix élevé pour une charge utile relativement basse. A l'avenir, et dans la plupart des cas, on pourra transporter deux tonnes supplémentaires, pour un poids à vide resté sensiblement le même.

Poids et dispositions légales

Extraits de la LCR

Art. 67 – Poids –

1. Par inscription sur le permis de circulation, les autorités peuvent autoriser les poids totaux suivants:



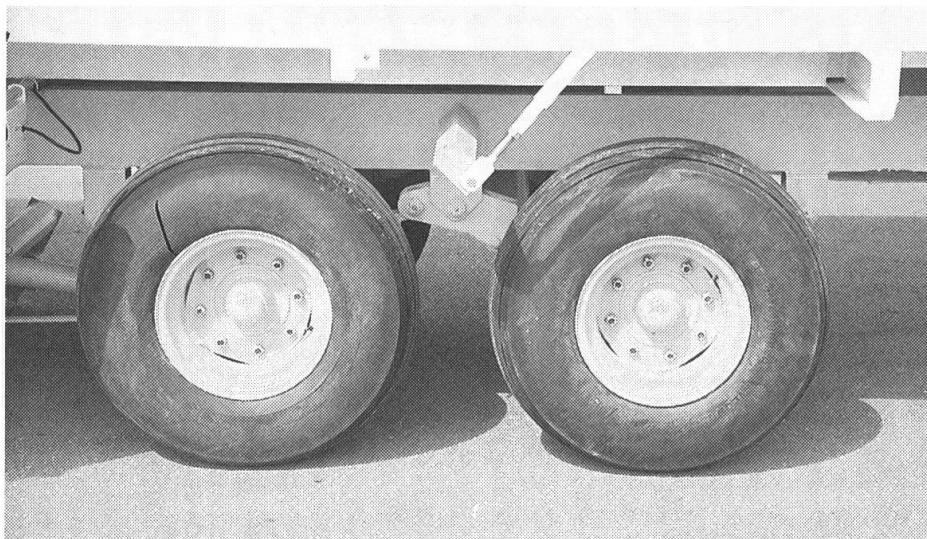
En route avec 10'000 l de purin, au maximum! Depuis le 1^{er} mai 1989, cela est légal, mais seulement si le poids total de la remorque tandem ne dépasse pas 12 tonnes.

- a. 28 t pour les trains de remorques et semi-remorques
 - f. 12 t pour les remorques normales avec plus d'un essieu ou à essieu-double
 - g. supprimé
 - h. 8 t pour les remorques normales à un essieu.
2. La charge effective ne doit pas dépasser la charge mentionnée sur le permis de circulation ou celle admise dans le sens de l'alinéa 1.

Le chef d'exploitation et le chauffeur de tracteur ont, en outre, à observer d'autres prescriptions de la loi routière. En résumé, voici les facteurs déterminants

concernant les remorques et les trains de remorques:

- Le poids garanti de la remorque, indiqué par le fabricant, peut, selon la construction, être inférieur au poids total admissible au sens de la loi. Le poids garanti ne doit pas être dépassé.
- Le poids sur le timon ne doit pas être supérieur à 20% du poids total de la remorque.
- A partir de 3 tonnes de poids tracté, les remorques doivent être équipées du frein de service.
- Les trains de remorques doivent pouvoir, en pleine charge, gravir des pentes jusqu'à 15%, sans aucune difficulté.

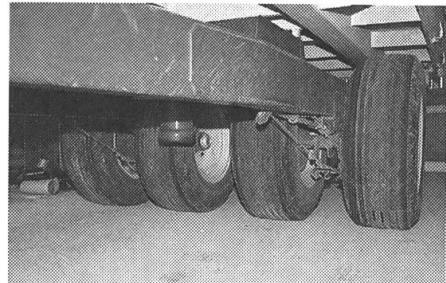


Le véhicule peut être considéré à essieu double, si la distance entre les deux essieux n'est pas inférieure à 1 m et pas supérieure à 2 m.

Il faut, par ailleurs, tenir compte d'un important rapport entre les possibilités de démarrage et le poids sur le timon. Pour une traction optimale, le tracteur a besoin d'un poids déterminé sur le timon. Un poids trop important sur le timon peut amener le tracteur à se cabrer. Lorsque des remorques lourdes à un essieu ou à essieu double sont attelées le plus bas possible, en dessous de l'axe des roues arrières, ce risque peut être évité.

Avantages dans la pratique

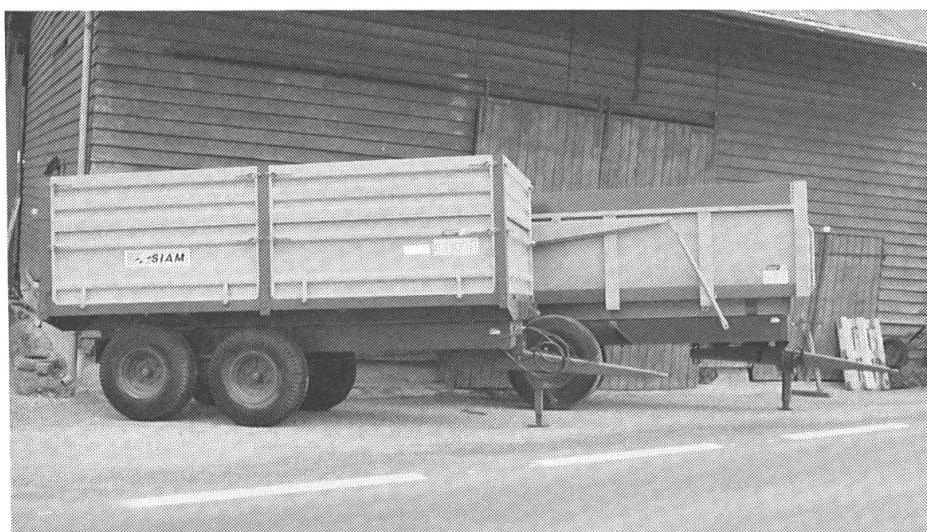
En comparant le deux essieux à l'essieu double lors du transport de marchandises jusqu'à 12 tonnes, nous constatons que l'essieu double se révèle plus sûr. Le poids tracté repose ainsi sur trois essieux. L'essieu arrière du tracteur supporte la charge du timon ce qui cause une meilleure adhérence des roues (pneus) à la route. En revanche, une remorque



Les remorques à essieu double pendulaire (essieu Kurmann) sont considérées comme «un essieu» et peuvent donc circuler avec un poids total de 8 tonnes seulement.

à deux essieux ne reporte pratiquement aucun poids sur l'axe arrière du tracteur; ceci a pour conséquence que lors d'une manœuvre de freinage, le tracteur peut très facilement être poussé par la force d'inertie de la remorque.

Les nouvelles prescriptions facilitent, d'une manière générale l'arrivée sur le marché de remorques basculantes et de citernes à pression à essieu double. De plus, de nouveaux systèmes de transport avec des bennes amovibles peuvent, grâce à ces nouvelles prescriptions légales, devenir un nouveau centre d'intérêt.



Le cabrage du tracteur peut être évité en attelant suffisamment bas les remorques à un essieu ou à essieu double.

Plus jamais sans...

