

**Zeitschrift:** Technique agricole Suisse  
**Herausgeber:** Technique agricole Suisse  
**Band:** 61 (1999)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Je veux rouler à 40 : est-ce possible avec mon tracteur? Si oui, comment m'y prendre?  
**Autor:** Bühler, Werner  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1084588>

#### 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>**

# Je veux rouler à 40

Est-ce possible avec mon tracteur? Si oui, comment m'y prendre?

*Werner Bühl, directeur ASETA*

**Depuis le 1<sup>er</sup> octobre, les ordonnances révisées concernant «les exigences techniques pour les véhicules routiers» OETV et «les règles de la circulation routière» OCR sont en vigueur.**

**Bien que l'ASETA ait publié sans tarder des informations explicites sur le sujet, le secrétariat de l'Association reçoit chaque jour de nombreux appels relatifs à l'augmentation de la vitesse, des appels qui ne proviennent pas uniquement des propriétaires de tracteurs mais aussi de revendeurs et des services automobiles.**

Les lois fédérales – on s'en rend vite compte – sont interprétées selon les cantons de façon plus rigoureuse ou plus lâche. Ainsi, sur la base des expériences faites, on ne s'étonnera pas que dès l'introduction de cette nouvelle vitesse de 40 km/h pour les tracteurs quelques «vices de forme» sont apparus là où on les attendait le moins. Pour cette raison, il peut être utile que les sections prennent directement contact avec les services automobiles cantonaux afin de rechercher une solution satisfaisante pour l'agriculture.

La fiche «Circulation routière – nouveautés 1998» publiée dans «Technique Agricole» n° 11/98 renferme les informations les plus importantes. Les membres ASETA peuvent la commander gratuitement au secrétariat central. Ci-après, quelques-unes des questions posées le plus fréquemment à l'ASETA.

La question essentielle: «Dois-je rouler à 40 à l'heure?» demande une réponse différenciée.

«Questionnez,  
l'ASETA vous répondra»:

*Les distances de transport couvertes par les véhicules agricoles sont-elles si grandes que l'on réalise vraiment une économie en roulant à 40?*

Dans une étude menée par la Station fédérale de recherches en économie et technologie agricole publiée dans «Technique Agricole» 1/1996, Helmut Ammann conclut qu'une augmentation de la vitesse maximale pourrait apporter quelques avantages pour autant que l'économie ainsi réalisée se traduise en travail et que le rendement net de celui-ci arrive au moins à hauteur des dépenses et taxes investies dans le véhicule roulant à 40.

Sur une exploitation moyenne d'une vingtaine d'hectares, grandes cultures et production laitière, le gain de temps atteint par le tracteur est de 62 heures ou 1,4 % en tenant compte que la vitesse moyenne d'un tracteur circulant à 40 au lieu de 30 à l'heure, passe de 18 à 25 km/h.

En examinant certains secteurs, on s'aperçoit que les plus grandes économies sont faites dans le transport du lait, les trajets pour aller à l'herbe, l'affouragement et l'épandage des engrangés de ferme.

Comparée aux économies plutôt réduites réalisées dans les céréales, l'économie par hectare de pommes de terre ou de betteraves sucrières se monte à 2 heures.

*Le tracteur usuel peut-il être équipé pour rouler à 40 km/h?*

Depuis le 1.10.1998, il est possible de mettre en circulation des tracteurs roulant à 40 km/h. Dans ce cas, toutes modifications techniques faites sur des véhicules circulant à 30 km/h devront être annoncées au service automobile. C'est aussi ce service qui déli-



**40 km/h vitesse maximale:**  
Accélération et freinage demandent de grandes exigences au moteur, à la transmission et aux freins. Tout est faisable. Afin que les chauffeurs soient aussi de la partie, une bonne formation est donnée par le cours de conduite G40.

Il s'adresse à tous les jeunes gens et à toute personne consciente de ses responsabilités sur la voie publique.

Informations et inscription:  
ASETA, tél. 056 441 20 22.

Le cours «As du volant» sur le circuit de Veltheim AG est aussi à recommander.

Informations et inscription auprès du Service pour la prévention des accidents SPAA, tél. 021 995 34 29.

fédérale compétente, des solutions pour certaines situations difficiles ou limites.

### En principe, les points suivants sont en vigueur:

- Les tracteurs agricoles qui remplissent toutes les directives n° 14/150 CEE dans la norme 97/54/UE, directives incluses, ont le droit d'être homologués pour circuler à 40 km/h.
- Pour les modèles en vente, il est possible d'obtenir de nouvelles réceptions de type.
- La confirmation du fabricant certifiant qu'un tracteur admis selon le type remplit toutes les conditions après avoir été équipé pour circuler à 40 km/h selon les directives n° 74/150 CEE dans la norme 97/54/UE, directives incluses, peut être reconnue.
- Tous les autres véhicules devront être soumis aux tests individuels des autorités compétentes. Si le détenteur ne peut produire aucune pièce se rapportant aux divers domaines (autorisations, confirmations du fabricant, tests de contrôle), chacun de ces domaines devra être examiné.

Qui veut rouler à 40 km/h avec des trains de remorques (à l'exception de trajets à vide) constatera rapidement que 80 kW/ 100 CV pour un tracteur sera la puissance minimale requise dans tous les cas.

### Comment rouler de manière économique à 30 à l'heure avec un tracteur?

Souvent, nous entendons que, pour argumenter l'augmentation de la vitesse, il ne s'agit pas de rouler pleinement à 40 km/h mais d'atteindre un nombre de tours inférieur en roulant à 30, ce qui épargnerait du carburant et causerait moins de bruit.

En fait, ce but peut aussi être atteint grâce à des mesures techniques: les tracteurs modernes disposent de moyens électroniques pour limiter le nombre de tours de sorte que le compte-tours du moteur est freiné afin de ne pas dépasser la vitesse maximale de 30 km/h. Dans tous les autres rapports, la pleine puissance du moteur est maintenue. Pour autant que la transmission soit équipée de paliers, on peut bloquer la plus grande vitesse sans influencer les autres rapports de façon négative.

### Un changement de tracteur suscite-t-il un investissement supplémentaire dans de nouvelles remorques ou de nouveaux outils?

Le besoin de puissance d'un tracteur dépend du poids garanti du train de remorque et de la vitesse de transport. Selon le graphique 1, un tracteur de 80 kW/100 CV tire un train de remorque d'un poids total de 19 500 kg sur terrain plat à 40 km/h. Le besoin de puissance croît avec la pente; ainsi, par rapport à un terrain plat, ce besoin augmente d'un tiers par pourcentage d'inclinaison (fig. 2). A l'inverse, la puissance du moteur et la charge de la remorque feront baisser la vitesse.

et des remorques roulant à 30 km/h maximum. Dans ce cas, il est impératif de s'en tenir strictement à cette vitesse.

Afin de profiter à fond de la vitesse maximale de 40 km/h, il faudra investir dans de nouvelles remorques à moins que celles à disposition remplissent déjà les exigences plus élevées requises pour ralentir (distance), freiner (sécurité) et rouler (pneuma-

tiques). Tout cela éclairci, il sera possible de faire immatriculer la remorque avec une plaque verte. Les remorques immatriculées sont contrôlées régulièrement, ce qui entraîne à nouveau davantage de coûts.

### Les jeunes désirant conduire des tracteurs ont-ils le savoir-faire nécessaire pour rouler plus vite et où peuvent-il se former?

Ce n'est que le détenteur du tracteur, le maître d'apprentissage et les parents qui sont en mesure de dire si l'on peut se fier à leurs jeunes et s'ils possèdent les caractéristiques psychi-

Fig. 1:  
Puissance en rapport avec la vitesse et la masse (poids).

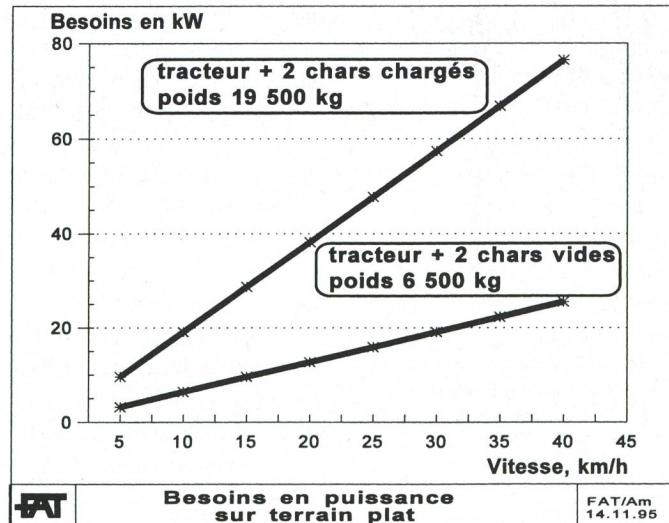
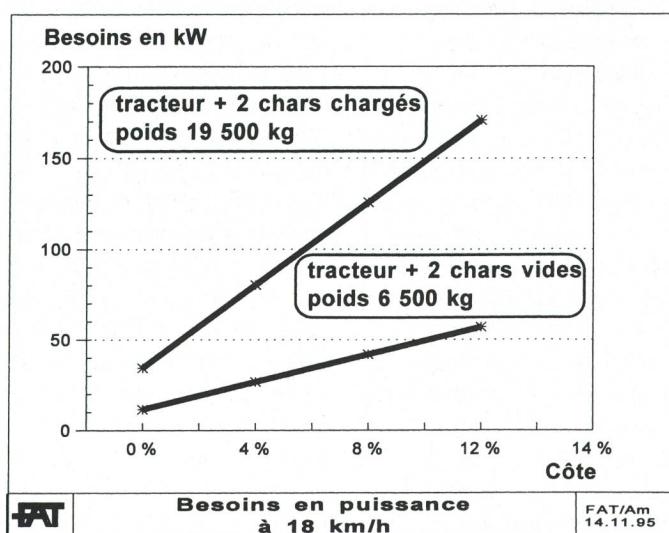


Fig. 2:  
Puissance en rapport à la pente et à la masse.



ques et physiques nécessaires à cette aptitude. L'augmentation de 10 km/h peut paraître faible; elle requiert toutefois de hautes compétences. La distance d'arrêt, par exemple, est pratiquement doublée. Et puis, les systèmes de guidage sophistiqués qui équipent les puissants tracteurs demandent un esprit clair. Sans formation appropriée, une course avec un tracteur rapide est risquée. C'est pourquoi, l'ASETA recommande le cours de conduite G40 approuvé par l'Office fédéral des routes.

## Prescriptions selon les différents permis de conduire:

- Jeunes dès 14 ans avec permis G Véhicules agricoles à moteur jusqu'à 30 km/h
- Jeunes dès 14 ans avec permis G et le cours G 40 Véhicules agricoles à moteur jusqu'à 40 km/h
- Jeunes dès 16 ans avec permis F Tous les véhicules jusqu'à 45 km/h\*
- Détenteurs de permis A/A1/A2/B/C/C1/D/D1/D2 Tous les véhicules jusqu'à 45 km/h

\* Si l'examen pour le permis F a été fait sur un scooter automatique, le détenteur n'est pas autorisé à rouler avec un tracteur.

## Ne serait-il pas plus opportun de choisir d'autres moyens pour les gros transports?

Dans certaines circonstances, il est en effet préférable de faire exécuter les transports sur de longues distances par une entreprise spécialisée, un entrepreneur agricole bien équipé ou même par un cercle de machines. La forte concurrence dans le secteur des transports libère des offres qui sont intéressantes à examiner et qui, tout bien considéré, seront sûrement plus économiques.

*Est-il judicieux de changer de tracteur sur la base de ces nouvelles possibilités?*

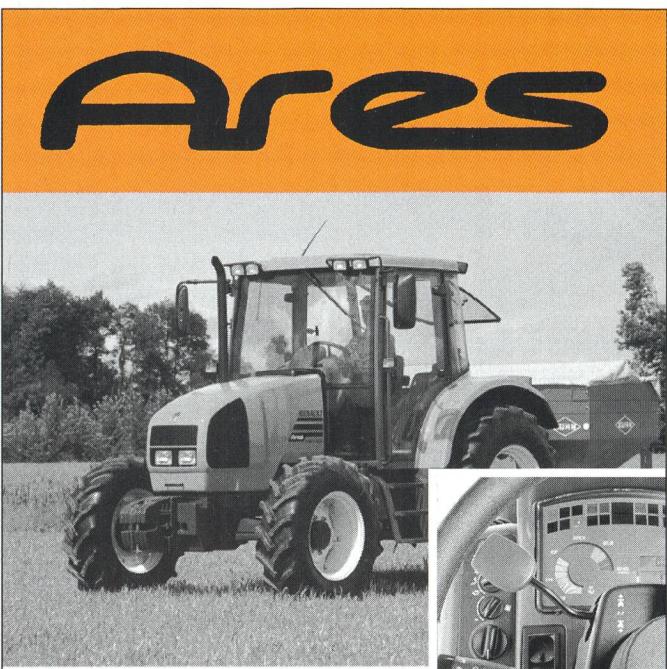
Uniquement si les réflexions esquises ici seront analysées de manière positive. Si le changement n'est opéré que pour le plaisir de conduire, il faut accepter que le plaisir se paie.

*Quelles sont les différences d'immatriculation entre 30 et 40 km/h?*

La plus importante de ces différences est que l'immatriculation industrielle d'un tracteur roulant à 30 km/h appartient à une catégorie qui ne touche que l'agriculture. En cela, le tracteur profitera aussi des avantages dont jouit ce secteur.

Il en va autrement pour les 40 à l'heure. Dans cette catégorie (machines de travail) sont recensés les tracteurs de tous les secteurs industriels. Pour des raisons juridiques, le législateur n'autorise pas, jusqu'à présent, un régime particulier pour les tracteurs industriels roulant à 40 km/h. Une différence fondamentale réside dans le fait que cette catégorie est soumise à «l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs...» (OTR) laquelle précise que le véhicule doit être équipé d'un tachygraphe ou d'un enregistreur de fin de parcours. Pour des travaux agricoles, le tracteur industriel peut être utilisé sous les mêmes conditions comme s'il comportait une plaque verte. Une contrainte plutôt fastidieuse pour le détenteur: le tracteur sera équipé d'un tachygraphe et d'un disque pour les trajets agricoles et ... il devra tourner.

Rouler à 30 ou 40 km/h ne donne lieu à aucune différence quant à la taxe poids lourd: c'est le poids total mentionné sur le permis de circulation qui sera déterminant. Quels seront les effets de la redevance poids lourds liée aux prestations – RPLP – sur cette catégorie de véhicules? Pour l'instant, on ne peut encore le dire avant d'avoir pris connaissance du projet de l'ordonnance.



**RENAULT**  
**Ares 540**  
**Ares 550** Euro

85 et 95 CV  
 4 cylindres Turbo

Euro

**Le confort et  
 l'efficacité  
 du travail  
 au chargeur,  
 en culture et à la récolte**



## Nouveaux

- ◆ véritable inverseur sous couple Revershift
- ◆ relevage TCE
- ◆ couple moteur élevé
- ◆ faible consommation
- ◆ maniabilité exceptionnelle

## Notre offre vous étonnera!

Plus de 50 partenaires à votre service en Suisse. Contactez nous pour connaître votre représentant le plus proche.

**S.C.I.M.A.  
 Tracteurs RENAULT  
 3185 Schmitten FR**

Tél. 026 496 36 01  
 Fax 026 496 36 61



**RENAULT**