

**Zeitschrift:** Technique agricole Suisse  
**Herausgeber:** Technique agricole Suisse  
**Band:** 71 (2009)  
**Heft:** 9

**Artikel:** Débat à Olten : Agriculture dans le trafic  
**Autor:** Monnerat, Gaël / Zweifel, Ueli  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1086001>

### **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>**



Scènes du trafic agricole. (Photos: Ueli Zweifel et Gaël Monnerat)

# Débat à Olten: Agriculture dans le trafic

La tendance à la concentration de la production et de la transformation des denrées agricoles génère des exigences élevées en matière de logistique et de transport. Le trafic routier agricole étant l'une des préoccupations principales de l'ASETA, Technique Agricole désirait faire le point sur les attentes et les difficultés des professionnels de la logistique et des transports agricoles. Dans ce but, un débat a été organisé à Olten.

Gaël Monnerat, Ueli Zweifel

À l'époque, tout était plus simple: la vitesse était limitée à 25km/h, ensuite,

elle a passé à 30km/h. Pour les tracteurs «agricoles», les plaques d'immatriculation étaient (et sont toujours) vertes et les remorques étaient exemptées d'immatriculation, bien que les standards en matière de sécurité et de signalisation devaient être remplis. Aujourd'hui, avec l'augmentation des largeurs, vitesses et puissances, tout est devenu plus compliqué. Nos participants ont débattu autour du thème de l'immatriculation des véhicules:

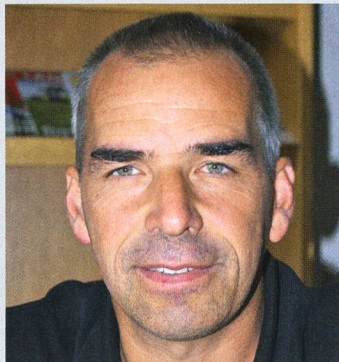
## Couleurs des plaques d'immatriculation

L'expert du Service des automobiles zurichois Rudolf Streuli donne un aperçu des différentes possibilités d'immatriculation d'un véhicule agricole:



Discussions animées au buffet de la gare de Olten.



**Ueli Brauen, entrepreneur agricole à Suberg BE.**

Travail du sol, semis, technique de récolte et transport occupent une place importante dans les services proposés par son entreprise. L'atelier mécanique est aussi un de ses atouts. Instigateur de l'un des premiers cercles de transport de betteraves en Suisse, Ueli Brauen organise chaque année le chargement et le transport de la récolte de sa région pour la sucrerie d'Aarberg.

**Technique agricole:** *Quels sont les conditions préalables à remplir en tant qu'agriculteur et betteravier pour participer aux transports des betteraves effectués par votre organisation?*

**Ueli Brauen:** Lors de la dernière assemblée du cercle, nous avons décidé de n'utiliser plus que des trains routiers permettant une charge utile de 15 tonnes. Cette décision a pour but de diminuer de manière significative le nombre de convois sur les routes et de rentabiliser au mieux le matériel roulant disponible. De plus, cela devrait limiter l'utilisation de remorques trop faibles pour supporter les charges transportées.

- **Les plaques vertes** sont affectées au secteur agricole,
- **Les blanches**, aux transports professionnels,
- **Les bleues** à tous les véhicules de travail qui respectent les dimensions usuelles pour les véhicules à moteur,
- **Les brunes** aux véhicules et remorques qui ne respectent pas les dimensions ou poids usuels. Elles sont donc valables pour les tracteurs d'une largeur comprise entre 2,55 et 3 m.

Les critères d'attribution de la couleur posent parfois quelques difficultés dans la pratique: Oskar Schenk nous fait part des problèmes qu'il rencontre lors des transports de boues d'épuration et de lisier. Équipé de pneumatiques larges, son tracteur dépasse les 2,55 m de large, il ne peut donc pas être immatriculé avec une plaque blanche. Cette immatriculation lui permettrait d'améliorer le taux d'utilisation de son tracteur en transportant des boues d'épuration. En immatriculation blanche, le tracteur ne peut pas dépasser 2,55 m de large, il est donc plus étroit que la remorque et ne peut de ce fait plus y être attelé.

Du point de vue de la loi, la polyvalence des tracteurs est un problème, constate Willi von Atzigen. Il appartient à l'entrepreneur de décider quelle immatriculation conviendrait à son véhicule en fonction des travaux qu'il accomplit. L'ASETA, en collaboration avec d'autres organisations en lien avec les transports

routiers agricoles, a émis des recommandations dans le but d'obtenir une plus grande liberté dans l'application des différentes exigences. Pour les convois agricoles dont les tracteurs n'atteindraient pas la largeur des remorques immatriculées avec des plaques brunes, on propose, par exemple, une signalisation particulière de la largeur de la remorque par un gabarit monté à l'avant du trac-

teur. Cette solution ne serait applicable que pour les trajets agricoles.

Ueli Brauen critique les directives. D'un point de vue agricole, celles-ci sont souvent trop restrictives et ne laissent aucune marge de manœuvre. Elles ne tiennent pas compte des besoins spécifiques de l'agriculture. Nicolas Pavillard soutient la remarque et cite l'exemple des récolteuses à betteraves. Alors que celles-ci sont conçues pour travailler dans les champs avec des charges par essieux très élevées, certaines de ces machines ont besoin d'un essieu supplémentaire lors des trajets sur route afin de ne pas dépasser la limite maximale de 12 tonnes par essieu. Des normes incompréhensibles ou irréalisables, voire difficilement justifiables, incitent au non-respect. Rudolf Streuli rappelle que les ordonnances concernent tous les acteurs du trafic routier. Le secteur de la construction rencontre les mêmes difficultés que les agriculteurs.

Chaque fois qu'elle le peut, l'ASETA s'engage pour obtenir des améliorations, explique Willi von Atzigen. La législation suisse sur la circulation routière est plus souple que dans de nombreux autres pays et les experts des pays voisins nous envient. D'un autre côté, il faut savoir que l'adaptation de certains paragraphes d'un texte de loi demande beaucoup de temps. Les progrès techniques et le développement agricole de ces dernières années ont été tellement

**Nicolas Pavillard est partenaire de Josy Pavillard à Orges VD, agro-entreprise et domaine agricole.**

Il est à l'origine de la collaboration de trois exploitations importantes. Ce rapprochement a permis le regroupement des procédés techniques et conduit à l'amélioration de la productivité du groupe.



**Technique agricole:** *Comment ont évolué ces dernières années vos besoins en véhicules, tracteurs, remorques, types de remorques, etc., suite au rapprochement des trois exploitations agricoles?*

**Nicolas Pavillard:** C'est principalement la vitesse de 40 km/h qui est devenue primordiale. Nous en profitons depuis son introduction (1995). Nos tracteurs effectuent près de la moitié de leurs temps de travail sur les routes, le potentiel d'économie est donc important. La productivité des chauffeurs et des véhicules est ainsi fortement augmentée. Le regroupement des exploitations n'a pas eu d'incidence importante sur le parc roulant. Les chars et remorques basculantes sont remplacés en fonction de leur état. L'évolution va vers une augmentation de la taille et les 40 km/h deviennent la règle. Bien qu'il soit important de pouvoir circuler plus vite, il est tout aussi nécessaire de garder un taux d'utilisation optimal.



rapides que la législation n'a pas réussi à suivre le rythme.

### De 30 à 40km/h – peine perdue!

Pour Erich Guggisberg, c'est clair: d'un point de vue technique, tout est possible. Avant de faire remarquer que l'adaptation d'installations de freinage, de moyeux, d'essieux et de châssis s'avère dans la plupart des cas difficile et surtout coûteuse. De plus, aucun constructeur n'accepte de donner les garanties nécessaires pour l'immatriculation d'une remorque transformée pour rouler à 40km/h. La discussion entre les participants laisse apparaître qu'une adaptation de 30 à 40 km/h n'est pratiquement pas réalisable. Le montage de freins hydrauliques par les agriculteurs est aussi considéré comme critique. Erich Guggisberg attire l'atten-

**Oskar Schenk, entrepreneur agricole à Schwarzenburg BE, emploie quatre personnes à plein temps plus jusqu'à six auxiliaires supplémentaires. Il s'est spécialisé dans le transport et l'épandage de lisier.**



**Technique agricole:** Quelles stratégies suivez-vous de manière générale pour votre entreprise et plus particulièrement au niveau du trafic agricole?

**Oskar Schenk:** La sécurité revêt une importance particulière dans mon entreprise. Nous procédons quotidiennement au contrôle de l'éclairage et des freins. Nous vérifions la pression des pneumatiques et l'adaptions selon les travaux. La propreté des rétroviseurs et des vitres pour une bonne visibilité vers l'avant et l'arrière fait aussi partie de l'entretien régulier. La vignette du SPAA est une aide précieuse pour ces contrôles. Toutefois, certaines directives n'apportent, à mon avis, rien en matière de sécurité routière. C'est par exemple le cas des autocollants d'indication de la vitesse maximale 30 km/h et des rétroviseurs en V montés sur les outils frontaux.

**Dominique Berner est collaborateur technique à l'ASETA. Le trafic agricole fait partie des ses attributions.**



**Technique agricole:** Comment l'ASETA s'engage-t-elle dans la sécurité routière?

**Dominique Berner:** La principale action de l'ASETA se situe dans la formation des jeunes chauffeurs. Nous les sensibilisons à une conduite basée sur l'anticipation lors des cours préparatoires de cat. F/G et des cours de conduite G40. Les dépliants de l'ASETA relatent les informations les plus importantes en lien avec la circulation routière agricole. Ces fiches permettent une lecture claire des différentes exigences. Actuellement, au cours des différentes conférences, démonstrations de machines et expositions, nous mettons un accent particulier sur la sécurité des chargements, notamment par la distribution de notre brochure «Assurer la charge».

ses remorques, même neuves et homologuées pour rouler à 40 km/h ne sont pas conçues correctement. Il en résulte des dégâts et une usure importante. Lors de charges importantes à 40 km/h, les essieux, le châssis, les freins et les roues sont fortement sollicités. Ueli Brauen est formel: une remorque coûtant moins de CHF 20000.- ne peut pas remplir les conditions de sécurité.

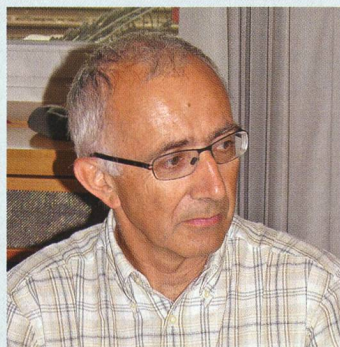
### 40km/h, c'est idéal

Oskar Schenk est convaincu de l'influence positive de la vitesse maximale de 40km/h des véhicules agricoles sur la fluidité du trafic routier. Il constate moins de tentatives de dépassement hasardeuses qu'auparavant. Toutefois, il plaide pour un arrêt des convois lorsque des

tion sur les ennuis que causent des éléments incompatibles sur une installation de frein. Ces erreurs influencent directement l'efficacité du freinage et peuvent entraîner rapidement des dégâts. Erich Guggisberg annonce l'arrivée de nouveaux modèles informatiques et de nouvelles techniques de mesure. Ces outils doivent permettre de définir les dimensions des différentes pièces en fonction de la remorque et du tracteur et garantir ainsi la sécurité du freinage.

Du point de vue sécuritaire, les freins hydrauliques sont pratiquement comparables aux freins pneumatiques. Ces derniers équipent toujours plus souvent les tracteurs de puissance supérieure. Ueli Brauen est d'avis que de nombreu-

**Willi von Atzigen est directeur de l'ASETA. Celle-ci défend, c'est bien connu, les intérêts de des agriculteurs dans le domaine du machinisme agricole.**



**Technique agricole:** Que signifie défense des intérêts pour tous les acteurs du trafic routier, compte tenu des itinéraires surchargés et des exigences accrues en matière de sécurité?

**Willi von Atzigen:** Les transports agricoles deviennent toujours plus volumineux et les poids augmentent. Ceci conduit inévitablement à des frictions dans le trafic routier. Notre rôle est d'anticiper ces conflits afin de pouvoir influencer la législation. Par nos relations avec l'Office fédéral des routes (OFROU), nous travaillons à intégrer au mieux les intérêts des agriculteurs dans le trafic routier.



**Hansueli Schmid est responsable du centre de cours ASETA de Riniken.**



**Technique agricole:** Les remorques de camion d'occasion sont souvent réutilisées pour les transports agricoles. Est-ce une bonne solution que de réviser ou adapter ces remorques pour une utilisation en agriculture?

**Hansueli Schmid:** Les cas pratiques que nous rencontrons dans le cadre de nos activités ne sont guère réjouissants. Nous remarquons souvent qu'il n'est pas possible de rénover ou réparer les remorques trop bon marché. Les investissements pour les pièces de rechange des essieux, moyeux et freins sont importants... pour autant que ces pièces existent encore! De plus, la corrosion est parfois telle que des réparations ne sont plus possibles. Nous désirons publier une check-list contenant les points importants à observer lors de l'acquisition d'une remorque de camion d'occasion.

lentissement du trafic. Ils n'ont que peu d'impact sur les voitures, mais ralentissent très fortement les convois agricoles.

### **Nous devons être fiers du travail déjà fait!**

Ueli Brauen résume la situation ainsi: il reste beaucoup à faire dans le domaine de la sécurité routière agricole. Il insiste sur l'importance de tracteurs et de remorques en bon état. Notamment par la visibilité claire sur la route et les outils. La propreté des vitres ainsi que des éclairages appropriés sont importants.

Oskar Schenk relève un problème auquel il a été confronté au volant de sa moissonneuse-batteuse dans une zone de chantier. Il n'a réussi à traverser la zone qu'après de pénibles manœuvres, parce que les barrières du chantier ne permet-

colonnes se forment. Il voit ces manœuvres comme une amélioration de l'image des entrepreneurs agricoles. Dans toutes les entreprises de transport, les chauffeurs peuvent influencer cette image de manière positive ou négative. Il ajoute encore qu'à 40 km/h dans les localités, les convois agricoles sont presque aussi rapides que le reste du trafic. De manière générale, les installations de régulation du trafic ne sont pas perçues comme de gros problèmes lors des transports. Il est naturellement important de tenir compte des dimensions et des besoins du trafic agricole lors de la planification de ces ouvrages. Les dos d'âne sont perçus comme la pire des mesures de ra-

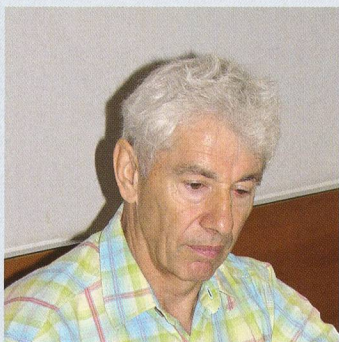
**Erich Guggisberg est responsable technique chez Paul Forrer AG à Zurich.**



**Technique agricole:** Quels sont selon vous les points sensibles dans la construction de véhicules agricoles?

**Erich Guggisberg:** Le problème de base des véhicules agricoles vient de la combinaison des déplacements sur route et des travaux dans les champs. Cette particularité influence la conception des véhicules et engendre des compromis dès la conception. Dans les faits, les véhicules agricoles ne sont à la base pas conçus pour les trajets routiers. Pour augmenter la sécurité des convois, une attention particulière doit être apportée aux freins, aux essieux et à la signalisation.

**Rudolf Streuli est chef de la division du Service des automobiles du canton de Zurich.**



**Technique agricole:** Quelle part de votre travail représentent les véhicules agricoles et quelle est la marge de manœuvre des Services automobiles cantonaux dans l'interprétation des lois fédérales?

**Rudolf Streuli:** Le trafic agricole couvre environ un tiers des tâches de notre département. Le reste de notre travail concerne les véhicules spéciaux de génie civil, les transports lourds, les grues mobiles, etc. Quant à la deuxième question: c'est la loi qui fait foi! Les textes des ordonnances et la loi sur la circulation routière, LCR, valent pour les fonctionnaires des Services des automobiles ainsi que pour la police. Nous nous référons donc toujours à ces ordonnances. Toutefois, une certaine marge de manœuvre existe dans l'interprétation. Les véhicules agricoles nécessitent parfois une connaissance approfondie.

taient pas le passage de véhicules d'une largeur supérieure à 2,55 m. Willi von Atzigen lui rappelle qu'il est du devoir du chauffeur d'un véhicule spécial de s'informer des conditions de route et des difficultés présentes sur l'itinéraire choisi. En fonction de l'état de la route, il peut s'avérer payant de parcourir un chemin plus long mais mieux adapté au véhicule plutôt que d'emprunter le chemin le plus court. Nicolas Pavillard apprécie la conclusion de ces discussions engagées. Il se souvient comment se déroulaient les trajets avec tracteurs et remorques dans son enfance. Avec le recul, il constate qu'autrefois l'on prenait davantage de risques. Les progrès réalisés dans le domaine de la sécurité et du confort des chauffeurs sont énormes. Nous devons être fiers des progrès accomplis! ■