

Zeitschrift: Technique agricole Suisse
Herausgeber: Technique agricole Suisse
Band: 75 (2013)
Heft: 8

Artikel: Tracteur à saute-frontières
Autor: Senn, Dominik
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1085802>

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>



Chargement du 6115R à Mannheim: Albert Gerber avance au centimètre près. (Photos: Dominik Senn)

Tracteur à saute-frontières

Comment un tracteur arrive-t-il en Suisse ? Par la douane, évidemment. Mais ça, c'est l'affaire de vingt minutes. Avant et après s'enchaînent une multitude d'étapes bien rôdées, qui vont du premier contact de l'agriculteur avec son agent jusqu'à la livraison du véhicule immatriculé à la ferme.

Dominik Senn

Technique Agricole a suivi la route d'un 6115R de Mannheim à l'exploitation d'un agriculteur soleurois de Matzendorf.

« Un peu plus de chevaux, s.v.p ! »

Lundi 29 octobre 2012, 10 h 30

Depuis des semaines, il s'informe, discute, étudie des offres, négocie, téléphone. Cette fois, les deux parties sont tombées d'accord et, ce lundi matin, Heinz Leder-mann, agriculteur à Matzendorf (SO), signe le contrat d'achat dont il tend l'original à son vis-à-vis, Ernst Jenzer, vendeur chez Gerber & Reinmann, concessionnaire John Deere à Schwarzhäusern (BE). Le

producteur de lait s'est décidé pour un 6115R, d'une puissance nominale de 115 ch à 97/68/EC, équipé d'un moteur de dernière génération en technologie Illb, avec filtre à particules et transmission à variation continue AutoPowr. « J'ai besoin de chevaux supplémentaires pour mes cultures, en zone de collines », rappelle-t-il. « Mon choix est aussi pensé pour la génération qui suit, pour mon fils qui veut un jour reprendre la ferme. » D'autres arguments confortent Heinz Jenzer dans son choix et la justesse de sa décision: « John Deere est une marque mondiale. Elle a bonne réputation. Et à

Schwarzhäusern, chez Gerber & Reinmann, ils ont une bonne équipe de service et d'entretien. » La génération précédente acquiesce. Le grand-père Hans, 77 ans, en est convaincu: cette acquisition est nécessaire. Il ira même labourer avec cet engin hightech. « Mais pas question de rouler sur la route ! », ajoute-t-il prudemment.

Un clic, la commande est partie

Mardi 30 octobre 2012, 7 h 45

A Uetendorf (BE), Andreas Rutsch vient de recevoir le courriel d'Ernst Jenzer qui confirme la commande avec le détail des

options du tracteur. Andreas Rutsch est responsable commercial de secteur pour Matra à Lyss (BE), succursale de Robert Aebi AG et principal importateur des produits John Deere pour la Suisse. Andreas Rutsch transmet ce message à Lorenz Scheurer, le chef de produit compétent pour cette commande. Il s'occupe de la mettre en ligne sur la plateforme interne que John Deere a spécialement créée pour accueillir les ordres d'achats. Un numéro de commande est alors généré automatiquement ; il permettra de suivre le déroulement des opérations jusqu'à la livraison du tracteur. Dans un deuxième temps, cette commande se voit attribuer une place sur la liste de production de Mannheim, qui peut être consultée et vérifiée en ligne. Cet ordre venu de Suisse figure en queue de la liste des commandes ; il va régulièrement en gravir les échelons. Mais déjà avant que la construction du tracteur proprement dit ait commencé, l'usine de Bruchsal reçoit l'ordre de fabriquer la cabine. Elle va être élaborée selon les vœux du client, puis sera transportée à Mannheim.

Lorenz Scheurer commente : « En temps qu'importateur général, notre travail est très varié. Il commence très en amont et englobe tout le processus : organiser des cours de formation pour nos partenaires, préparer les listes de prix pour la Suisse, mettre le matériel publicitaire à disposition. A cela s'ajoute le service complet des pièces de rechange, le service à la clientèle et le marketing. Nos spécialistes produits se mettent aussi à disposition de nos agents en cas de besoin. »

« Certificat de baptême » 13.20A

Mercredi 13 mars 2013, 9 h 00

18 semaines se sont écoulées. Un courriel arrive chez Gerber Transports GmbH à Schwarzhäusern, annonçant que trois tracteurs attendent d'être pris en charge à l'usine de Mannheim. Le 6115R est parmi eux. Depuis des décennies, la firme Gerber réalise la majorité des transports entre Mannheim et la Suisse. Elle a été fondée par l'octogénaire Albert Gerber, son propriétaire, et Martin Reinmann en 1963, voici cinquante ans et collabore avec John Deere depuis les premiers jours. Albert Gerber préside encore le conseil d'administration de Gerber & Reinmann AG qui compte aujourd'hui onze collaborateurs, vend, répare et entretient l'ensemble du programme John Deere, de la tondeuse à gazon à la moissonneuse.

John Deere est pressé et donne trois jours



Le convoi et son conducteur, sur une aire d'autoroute.

pour enlever la marchandise. Ni une, ni deux, Albert Gerber décide : « J'y vais après-demain, vendredi 15 mars ! » Et il avise Mannheim par courriel de la date et l'heure de son arrivée. Il remplit dans la foulée le formulaire 13.20A (rapport d'expertise avec les normes du véhicule). « C'est un peu le certificat de baptême du 6115R, explique-t-il. Il le faut pour dédouaner le véhicule. Il est ensuite remis à l'agent. » Ne sont valides que les formulaires remplis par des entreprises de transport habilitées.

Le camion

Judi 14 mars, 16 h 45

Albert Gerber effectue le contrôle de son camion, un Iveco Stralis 450. Il est équipé par son constructeur (deuxième producteur de camions européen, derrière Daimler-Benz) d'un 6 cylindres en ligne Cursor 10 de 10,3 l pour 450 ch, à la norme Euro-5. « La semi pour les tracteurs vient de chez Lanz+Marti à Sursee. C'est du solide ! », observe Albert Gerber, qui connaît bien ce constructeur, présent depuis 54 ans. Les papiers, les bons pour les trois tracteurs, les « Spannsets », le porte-monnaie avec des euros, la carte d'identité et une boîte de cigares : tout est prêt ! Albert peut aller dormir.

Départ à l'aube

Vendredi 15 mars, 4 h 45

Un tressautement et le Cursor démarre. Les phares illuminent la route : Albert Gerber quitte Schwarzhäusern dans la nuit glaciale, marquée par une masse d'air polaire arrivant de Russie. Tout le nord de la Suisse grelotte avec des tem-

pératures qui descendent à -10 degrés par endroit. Le chauffeur s'arrête brièvement sur l'aire d'autoroute de Pratteln pour laisser monter le reporter et lui annonce : « On boira le café sur l'aire de Brisgau ».

Vendredi 15 mars, 5 h 45

Les camions passent sans encombre la douane autoroutière de Bâle-Weil-am-Rhein. On roule maintenant vers le nord sur l'autoroute allemande, dans la lueur de l'aube hivernale. Chose promise chose due, on s'arrête à sept heures tapantes. Albert Gerber dévore un sandwich. « Un Villiger Kiel pour la route ? » « Euh, ben, à cette heure... Oh, et puis va pour un Kiel ! » Albert Gerber devient plus bavard. Il évoque ses déplacements dans l'Europe à demi dévastée dans les années d'après-guerre, certaines aventures vécues. Il raconte comment il a senti venir le vent de la mécanisation agricole et su prendre le train en marche en créant son entreprise de vente et de réparation de machines en 1963. Le temps passe à toute vitesse, et un deuxième Villiger Kiel est à peine consommé qu'on atteint la sortie « John Deere Mannheim ».

Vendredi 15 mars, 10 h 05

Albert Gerber s'engage dans l'entrée de l'usine. Mario Jockers, l'agent de sécurité, enregistre cette arrivée, note l'heure, puis laisse entrer le convoi. Il est manifestement au courant de cette venue. Tout à coup une mer verte apparaît, ondulant devant le camion : les « vagues » sont, en fait, les toits scintillants des cabines de tracteurs, alignés par dix à la douzaine.



Villiger Kiel au bec, Albert Gerber est un roi de la route.

« Toutes les trois minutes, un tracteur quitte la chaîne de montage », explique Albert Gerber qui circule maintenant au milieu de cette marée. « Des tracteurs sont entreposés ici pour cinq ou six pays, dont la Suisse. » Trois engins portent, en effet, une étiquette « CH ». Le chauffeur descend et se dirige vers le bureau des expéditions. « Ciao André, ciao Rainer ! » « Hello Albert ! » André Delameilleure et Rainer Wirth, actifs respectivement depuis six et dix ans comme agents d'expédition dans la maison, sont tout réjouis de voir un « client » arriver. Albert remet à Rainer Wirth le descriptif et le bon de chargement des trois tracteurs qu'il a reçus de chez John Deere. Il les a déjà utilisés pour remplir la déclaration de douane dont il aura besoin pour l'entrée des véhicules en Suisse. Rainer Wirth prépare les factures pour le chargement et les papiers de transit douanier.

Tu sais mieux charger que nous ! Vendredi 15 mars, 10 h 20

Cela fait des années que les deux hommes connaissent ce Suisse qui leur a déjà apporté du chocolat et des petits cadeaux. Ils le savent : il n'a pas besoin d'eux pour charger les tracteurs. C'est l'affaire du chauffeur. Et aujourd'hui, ils n'en sont pas fâchés. Ils sont bien contents de rester dans leur bureau chauffé, vu les -5 degrés mesurés sur l'aire de l'usine. Albert Gerber a enfilé ses gants et tire les rampes de chargement de la semi-remorque. Il démarre le plus petit des trois tracteurs et l'avance « au poil près » sur le pont, jusqu'à ce que ses roues avant touchent la ridelle, en laissant assez de place pour les deux autres engins. Albert mesure toute la hauteur, du sol au toit de la cabine : « C'est bon, on est à moins de 4 m. Il faut que ça joue pour passer le gabarit de contrôle de la douane. Si on dépasse,

la police nous empêche de partir et nous met à l'amende. » Le deuxième tracteur a bientôt rejoint le pont du camion, en marche arrière cette fois, dos à dos avec le premier. Puis l'arrière du troisième s'encastre entre les roues avant du précédent. Albert Gerber remet en place la plaque arrière de la remorque, range les rampes et passe à l'arrimage réglementaire. C'est six « Spannssets » par véhicule, car leur poids dépasse les sept tonnes. Albert Gerber est d'une agilité incroyable pour mettre en place et tendre les sangles en s'accrochant à des roues aussi hautes que lui.

Vendredi 15 mars, 11 h 05

Le camion quitte l'usine avec son précieux chargement seulement une heure après y être arrivé. L'agent de sécurité l'arrête. « Contrôle de sortie », annonce-t-il. Il relève les numéros de châssis, vérifie l'arrimage du chargement, puis donne le feu vert pour la sortie. Enfin libres ! Un coup d'œil sur la montre : on ne prolongera pas la pause de midi parce que la douane autoroutière de Bâle-Weil-am-Rhein ferme à 17 h 30. Il faut y être un quart d'heure plus tôt pour y retirer les documents.

« Le transit pour les camions est bien ouvert jusqu'à 22 h 00. Mais, sans les papiers de douane, je risque d'attendre dans le véhicule jusqu'à demain matin à 7 h 30 », explique Albert Gerber. Un nouveau sandwich et deux Villiger Kiel plus tard, Bâle est en vue. Albert Gerber est un peu anxieux à l'approche de la frontière. « On risque à chaque fois l'inspection de détail. Une question de chance. Mais s'ils se décident, on est bon pour y passer la nuit ! » En clair, le dédouanement ne se terminerait pas aujourd'hui.

Pas d'inspection en vue ! Vendredi 15 mars, 16 h 45

Le temps est effectivement compté quand Albert Gerber entre sur l'aire de dédouanement, quitte le véhicule et disparaît dans le bureau des douaniers allemands. Détaxe de sortie, contrôle de la marchandise, tampons sur les papiers. Les tracteurs peuvent quitter l'Allemagne et l'Union européenne. Dans le même bâtiment, il y a le guichet de la douane suisse pour le dédouanement d'entrée. Les Suisses ont besoin des factures originales et de la déclaration électronique, respectivement du formulaire 13.20A qu'ils vérifient avant de le tamponner.

« Sans tampon sur le formulaire 13.20A, impossible d'expertiser un tracteur et de le mettre en circulation chez nous. La douane attribue un numéro d'identification à chaque tracteur, numéro qui est reporté sur le formulaire », explique Albert



Thomas Amrein entreprend l'inspection finale précédant la livraison du tracteur chez Gerber & Reinmann.

Gerber. Les droits de douane sont prélevés directement au passage de la frontière, virés d'un compte spécial au nom de Matra. Le camionneur a maintenant l'attestation qui lui permet de poursuivre sa route (où qui lui sert lors d'une éventuelle inspection qui n'aura pas lieu aujourd'hui). Les formalités ont duré une vingtaine de minutes, le camion repart.

Vendredi 15 mars, 18 h 00

Albert Gerber arrête le camion dans la cour de l'atelier Gerber & Reinmann AG à Schwarzhäusern. La nuit est tombée. Le tachygraphe indique 675 km de plus que ce matin. La journée est terminée. Il la établira la facture du transport avec les péages demain matin. « Combien de fois suis-je déjà allé chercher des tracteurs à Mannheim ? », demande-t-il, « 300, 500

fois? Combien de temps pourrai-je encore le faire? » Jusqu'à maintenant, tout s'est toujours plutôt bien passé. Il retire la clé de l'Iveco, parcourt les quelques mètres jusqu'à chez lui. Ce soir non plus, il ne veillera pas tard.

Le tracteur gagne en largeur

Lundi 18 mars, 7 h 00

Ernst Jenzer, vendeur et membre de la direction de Gerber & Reinmann AG depuis 1996, commence sa semaine de travail. Sa première opération du jour consiste à confier à Thomas Amrein, chef d'atelier, la prise en main du 6115R arrivé de Mannheim vendredi. Il nécessite quelques adaptations et la pose d'accessoires impossibles à obtenir en usine. Heinz Ledermann souhaite un élargissement de la voie du tracteur de 182 à 192 cm pour le rendre plus maniable dans les pentes. Thomas Amrein se met au travail. Lorsque la fin des ajustements est en vue, Ernst Jenzer prend rendez-vous par téléphone avec le Service des automobiles de Bützberg, pour aller y expertiser le tracteur. C'est bien pratique que ce service ne soit éloigné que de six kilomètres, à peine un quart d'heure en tracteur.

Revue de détail, svp!

Lundi 25 mars, 7 h 00

Thomas Amrein entreprend l'ultime inspection avant livraison. Ce n'est pas une mince affaire avec ses 40 points de contrôle et la consignation écrite des résultats. Il vérifie les niveaux du moteur, de la transmission, de l'hydraulique, du pont avant et du liquide de refroidissement. Puis il contrôle à la clé dynamométrique le serrage des vis et boulons. Le graissage selon le plan de lubrification est passé en revue, suivi des équipements de sécurité, de la charge de la batterie et des commandes dans la cabine avec la climatisation, toutes les commandes du moteur et de la transmission. Le volant, la prise de force, le relevage, les chapes d'attelage, les freins, la pression des pneus, le verrouillage de parking et le fonctionnement du frein pneumatique de remorque sont aussi examinés, sans oublier l'étanchéité des circuits de refroidissement et hydrauliques. Thomas Amrein emmène le tracteur pour une course d'essai finale: Roger, RAS, rien à signaler!

L'expertise

Mercredi 3 avril, 12 h 00

Le rendez-vous pour l'expertise du 6115R est communiqué par téléphone par le

Service des autos de Bützberg. Cinq mois et demi ont passé depuis la commande du tracteur. Heinz Jenzer feuillette les papiers à emporter: le formulaire 13.20A avec le tampon de Matra certifiant que le véhicule correspond bien au type convenu. Gerber & Reinmann y joint le carnet de contrôle des gaz. Heinz Jenzer prend le volant et rejoint le service des autos à 12 h 55. Dans l'heure qui suit, le véhicule va être mesuré, pesé, son poids total (9,5 t) et sa charge utile (3,4 t) contrôlés. Tout fonctionne! Le service ajoute ces données sur le formulaire 13.20A et y appose un troisième tampon (après ceux de la douane et de Matra). C'est à ce moment que l'engin est prêt à être immatriculé.

Heinz Jenzer peut appeler son client et convenir d'un rendez-vous pour la remise du tracteur. Ce sera le 11 avril dans l'après-midi.

La remise des clés: une vraie fête

Jeudi 11 avril, 10 h 00

Avant la remise du tracteur, Ernst Jenzer commande par téléphone une attestation d'assurance auprès de la compagnie indiquée par le client. Comme ce dernier est soleurois, l'attestation est transmise électroniquement à l'Office de la circulation routière du canton de Soleure, à Bellach. Cette fois, le tracteur est immatriculé de manière valable. Deux jours plus tard, Heinz Ledermann recevra de ce même office sa plaque d'immatriculation et son permis de circulation établi d'après le formulaire 13.20A.

Jeudi 11 avril, 13 h 15

Heinz Jenzer met le 6115R en marche et rejoint la ferme des Ledermann à Matzendorf. Toute la famille – Heinz, sa femme, leurs enfants et le grand-père – attendent le nouveau venu. La remise dure une heure et demie. Heinz Jenzer fournit un grand nombre d'explications à son client,



Les clés sont remises au-dessus de l'abondante documentation et du carnet de service.



Heinz Ledermann, son père Hans et sa famille posent devant leur nouvelle acquisition.

avant que ce dernier ne fasse un premier tour autour de la ferme.

Jeudi 11 avril, 15 h 00

Madame Ledermann a préparé des « quatre heures » qu'on arrose d'un verre de rosé. Heinz Ledermann signe le bon de livraison attestant que le véhicule a été inspecté, qu'il dispose des options voulues et qu'il a reçu toutes les instructions nécessaires. L'apothéose de l'après-midi est la remise des clés de Heinz Jenzer à Heinz Ledermann, suivie d'une poignée de mains. « C'est maintenant que commencent les choses sérieuses », déclare Heinz Jenzer en fixant son interlocuteur et en songeant à la collaboration qui devrait unir le fournisseur et son client pour de longues années.

Jeudi 11 avril, 15 h 30

Ernst Jenzer retourne à Schwarzhäusern. Il annonce en ligne à John Deere à Mannheim que la remise du tracteur a bien eu lieu. Le 6115R a maintenant changé de propriétaire. Le délai de garantie débute ce jeudi. ■
D'autres photos sur www.coursdeconduite.ch