

Zeitschrift: Technique agricole Suisse
Herausgeber: Technique agricole Suisse
Band: 76 (2014)
Heft: 9

Artikel: Camion : la loi leur serre les freins
Autor: Burkhalter, Ruedi
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1085753>

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: 25.03.2026

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



Jörg Kenel (à d.) ne peut rouler qu'à 30 km/h avec son camion à lisier neuf, portant des plaques vertes. Sur la photo, Ruedi Schnider, l'apprenti et Fabian, le fils. (Photo : Jörg Kenel)

Camions : la loi leur serre les freins

Le nombre de transports agricoles effectués en camion va croissant. La loi ne permet cependant pas d'immatriculer les poids lourds bridés à 40 km/h avec des plaques vertes comme les tracteurs. Les trois exemples qui suivent démontrent qu'il faut choisir au cas par cas le type d'immatriculation et la vitesse maximale du camion pour qu'il soit le plus rentable possible.

Ruedi Burkhalter

« Nos premiers essais sont plus concluants que prévu », se réjouit Willi Wittwer. Agriculteur et agro-entrepreneur à Raperswilen (TG), il a enrichi en avril 2014 son parc de véhicules d'un tracteur à sellette. Il suit ainsi une tendance déjà très ancrée à l'étranger. Vu les distances de transports qui s'allongent pour des volumes croissants de marchandises, les agro-entreprises, les grands exploitants et les communautés complètent leur parc de tracteurs par des camions. Il y a de solides raisons à cela : pour acheminer des marchandises sur des longues distances, les poids lourds sont plus compétitifs, plus rapides et plus sûrs que les tracteurs et remorques.

Trois exploitations et autant de cas particuliers

Nous avons interrogé trois agro-entrepreneurs et agriculteurs suisses qui viennent chacun d'investir dans du poids lourd. Ces

trois exemples montrent que les besoins peuvent différer fortement d'un cas à l'autre. L'opportunité d'investir dans du poids lourd repose à chaque fois sur des considérations différentes. Ils ont toutefois des points communs. Les trois utilisateurs constatent d'une seule voix que pour traverser des quartiers habités avec du lisier, un camion paraît beaucoup plus discret qu'un tracteur et il suscite bien moins de réactions négatives.

D'une pierre deux coups

Depuis 1998, le transport et l'épandage de lisiers – auxquels est venue s'ajouter de la chaux liquide – sont parmi les activités principales de l'agro-entreprise de Willi Wittwer, par ailleurs spécialisée dans les travaux de broyage. Notre interlocuteur a commencé avec un tracteur et une citerne. A l'arrivée des « 40 tonnes », Willi Wittwer n'a pas hésité : pour améliorer le rendement de ses prestations, il devait s'y

mettre. Acheter des remorques agricoles neuves aurait nécessité d'énormes investissements. « Recourir à des citernes semi-remorques d'occasion et à des Dolly (chariots à sellette, n.d.t.) était la solution la plus économique », rapporte Willi Wittwer. De surcroît, la combinaison Dolly-semi-remorques est très flexible à l'usage et ouvre d'autres perspectives. Un Dolly permet de tracter à peu près n'importe quelles semi-remorques, bennes ou autres, qui sont également compatibles avec des tracteurs poids lourds. « La robustesse et la fiabilité souvent perfectibles des structures et des freins des remorques agricoles jouaient aussi en leur défaveur. » Willi Wittwer a donc acquis un, puis deux Dolly et trois citernes semi-remorques offrant des capacités de 22 à 25 m³. Ces dernières années, en périodes de pointe pour l'épandage des lisiers, il a même loué un Dolly supplémentaire. On travaille aussi de plus en plus avec des semi-re-



Le tracteur à sellette de Willi Wittwer est doté d'une transmission intégrale mécanique avec réducteur. (Photo : Willi Wittwer)

morques pour les récoltes, à l'instar des betteraves, et Willi Wittwer s'est demandé s'il n'allait pas acheter un troisième Dolly. « Il nous aurait alors manqué un gros tracteur. » Il est vite apparu que l'achat d'un tracteur routier à sellette d'occasion ne revenait guère plus cher qu'un Dolly neuf et qu'un tel investissement résolvait du coup le problème du tracteur manquant. C'est ainsi que Willi Wittwer a jeté son dévolu sur un MAN TGA 18.440 d'occasion. Ce tracteur poids lourd à sellette est doté d'une transmission intégrale mécanique avec réducteur qui lui permet de circuler dans le terrain. Il est bridé à 40 km/h.

Au départ, notre agro-entrepreneur a pensé qu'en dépit de sa traction intégrale, ce camion peinerait souvent à s'en sortir hors des chemins carrossables. « Jusqu'à ce jour, ça se passe mieux que prévu »,

constate Willi Wittwer. Il n'a jamais été question d'immatriculer ce camion pour circuler sur l'autoroute : « Nous l'utilisons souvent dans des chaînes de transport qui intègrent aussi des tracteurs. On s'économise les contraintes de l'OTR (Ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles, n.d.t.), tout en gardant la possibilité, un jour, d'effectuer des transports non agricoles. »

Willi Wittwer laisse cependant entendre que le forfait RPLF (Redevance sur le trafic des poids lourds forfaitaire, n.d.t.), les taxes et les assurances pour les plaques blanches « 40 km/h » coûtent quelque 6500 francs de plus que pour un tracteur avec plaques vertes. « Pour compenser ce surcoût avec les économies de carburant, l'usure des pneus et les frais d'entretien, il faut qu'un poids lourd de ce type fasse au

moins 1000 heures par an », estime-t-il. Pour profiter au maximum du moindre coût du camion, il l'emploie le plus souvent possible en remplacement d'autres véhicules afin d'atteindre un taux d'utilisation aussi élevé que faire se peut.

Camion+plaques vertes=30 km/h

Deuxième exemple, Jürg Kenel évolue dans un contexte complètement différent. Il a une exploitation d'engraissement de porcs dans les collines environnant Arth (SZ). Pendant plus de dix ans, il a transporté le lisier de son élevage dans un vieux camion-citerne qui, souvent, servait aussi ailleurs que sur la ferme. A la fin, ce véhicule aurait demandé de grosses réparations. Mieux valait le changer. Dans les collines schwytzoises, les raidillons conduisent souvent à des aires de retournement exiguës et dans un tel environnement, Jürg Kenel juge que le camion a des arguments essentiels à faire valoir. Avec lui, la charge repose essentiellement sur des essieux moteurs et il offre une bien meilleure puissance de frein et de moteur qu'un ensemble tracteur-remorque. Jürg Kenel a donc opté pour un Renault Premium Lander 380.26 6x4 neuf de 380 chevaux.

Dialogue de sourds avec l'OFROU

Notre interlocuteur n'a pas choisi un véhicule neuf par hasard. Il espérait au départ l'immatriculer avec des plaques vertes, bridé à 40 km/h comme un tracteur. « Début janvier, j'ai envoyé une demande à l'Office fédéral des routes (OFROU) pour essayer d'immatriculer mon camion sortant d'usine avec des plaques vertes, bridé à 40 km/h. » Mais, dans une réponse écrite détaillée, l'OFROU lui a expliqué que la législation actuelle ne le permettait pas. Il n'avait que deux possibilités : soit l'immatriculer en plaques blanches, soit choisir les plaques vertes avec une vitesse limitée à 30 km/h. « J'ai eu de la peine à accepter qu'il soit impossible d'obtenir une dérogation pour monter des plaques vertes et rouler à 40 km/h avec un tel camion. Je me suis permis d'exposer mon point de vue : sur ce coup, la législation est en retard d'une guerre ! Mon véhicule ne fera que transporter du lisier d'une ferme à une autre et jusqu'en bordure de champs. » Jürg Kenel ne voit donc pas d'obstacle à l'utilisation de plaques vertes et fait valoir que les autorités envoient des signaux contradictoires : « Dans la presse et lors des journées de formation, les spécialistes nous rebattent



Un des deux tracteurs à sellette de Markus Schneider possède un dispositif d'aide hydraulique au démarrage. Markus Schneider circule essentiellement sur des routes asphaltées. (Photo : Markus Schneider)

les oreilles à propos des risques inhérents aux ensembles tracteurs-remorques : freinage, attelages, charge sur les timons. Et pourtant ces attelages peuvent rouler à 40 km/h, tandis que mon véhicule qui fait le même travail en étant x fois plus sûr ne peut dépasser le 30 km/h. Sans parler des économies de diesel, de l'usure moindre des pneumatiques et de son moteur Euro 5 peu polluant. Je me demande sérieusement pourquoi on ne tient pas compte, en pratique, des aspects sécuritaires – et environnementaux dont on nous abreuve. » D'après Jürg Kenel, il suffirait de compléter la loi ainsi pour régler le problème : « Les camions neufs immatriculés en tant que véhicules agricoles avec des plaques vertes peuvent circuler à 40 km/h comme les tracteurs. »

Pour le moment, Jürg Kenel s'est résigné : il a bridé son poids lourd à 30 km/h pour rouler avec des plaques vertes. A moins de 1000 t/min, le camion roule déjà à fond, ce qui permet de circuler assez économiquement. « Je ne fais que du transport agricole. Mais pour les 350 heures que je circule par an avec ce camion, ça ne vaudrait pas la peine de dépenser plus de 9000 francs supplémentaires par année pour rouler à 40 km/h avec des plaques blanches. » En service depuis début avril 2014, le véhicule a été équipé d'une citerne à lait d'occasion de 15000 litres. Prévu pour l'épandage direct de lisier avec des tuyaux, il possède une pompe radiocommandée à trois vitesses à entraînement hydraulique. Le brasseur intégré au tank est aussi mû par un moteur hydraulique.

Consommation réduite de moitié

Troisième exemple, troisième contexte, encore une fois très différent. « Il n'a jamais été question d'un camion bridé à 30

ou 40 km/h », rapporte Markus Schneider, qui dirige une agro-entreprise à Thunstetten (BE). Depuis un peu plus d'un an, elle compte, en plus de 14 tracteurs agricoles, deux tracteurs à sellette non bridés homologués comme poids lourds. Markus Schneider a volontairement renoncé à des tractions intégrales mécaniques qui alourdissent jusqu'à 1 tonne la tare du tracteur. Un de ses engins est cependant équipé d'un dispositif hydraulique d'aide au démarrage « Xdrive », bien plus léger et d'un grand secours lorsque le train routier doit sortir d'un champ pour regagner la « terre ferme ».

Markus Schneider parcourt d'assez longues distances sur l'autoroute, surtout pour acheminer des digestats d'installations de production de biogaz. « Pour que nous puissions en exploiter tous les avantages, nos véhicules ne doivent pas être bridés, selon Markus Schneider. Pour transporter du lisier, nos camions consomment moins de la moitié de carburant par tonne-kilomètre que des attelages avec tracteurs agricoles. » Autre constat : comparé au tracteur, le coût des pneumatiques est deux fois moindre aussi. « Nous avons récemment changé, pour la première fois, le train de pneus d'un camion après 60000 km. Avec les 2500 francs que cela a coûtés au total, nous n'aurions pas même pu remplacer un pneu avant de tracteur. »

Markus Schneider considère que les camions relèvent surtout d'un choix économique et il compte bien augmenter régulièrement leur part dans les transports qu'effectue son entreprise. « Beaucoup de gens pensent encore que transporter des marchandises avec des tracteurs est plus avantageux qu'avec des camions. » Du coup, on continue d'assister sur la

route à des scènes risquées avec des tracteurs et leurs remorques. « En réalité, il n'y a que sur de très courtes distances et pour autant qu'on dispose déjà d'un tracteur, que ce dernier se révèle plus avantageux qu'un camion bien chargé », poursuit Markus Schneider. En tant qu'adhérent de l'ASTAG (Association suisse du transport routier), il est persuadé que l'avenir appartient à ceux qui disposent d'une solide formation à la conduite et à la sécurité.

Un choix complexe

Nos exemples montrent qu'il faut, pour choisir entre différents véhicules tracteurs, déterminer quel seront les coûts horaires globaux de chacun des engins en lices dans le cadre imparti. Si Markus Schneider doit compter avec un tarif horaire d'environ 150 francs (un montant normal dans la branche des poids lourds) pour un ensemble tracteur-semi-remorque sans conducteur, Jörg Kenel ne demande qu'une centaine de francs l'heure de location sans chauffeur, ceci sur la base d'un taux d'utilisation de 350 h/an et d'un amortissement étalé sur 20 ans. Connaissant le coût horaire, on peut calculer le prix global à la tonne-kilomètre. Malgré un prix à l'heure supérieur, Markus Schneider arrive sur les longues distances à un coût à la tonne-kilomètre plus avantageux que s'il utilisait, sur ces mêmes parcours, le camion de Jörg Kenel, qui lui ferait perdre beaucoup de temps.

A l'inverse, Jörg Kenel ne gagnerait guère de temps à parcourir ses collines avec le camion plus rapide de Markus Schneider. Finalement, le choix d'un système approprié dépend de l'ensemble des tâches auxquelles il va servir. Pour une tâche unique, comme chez Jörg Kenel, un camion doté d'un équipement fixe a l'avan-



Les vrais « Agro-Trucks » possèdent prise de force, circuit hydraulique et relevage ; en cas de besoin et si les conditions le permettent, ils peuvent servir à d'autres tâches que des simples transports.



De plus en plus de marques proposent des outils spécialement conçus pour les « Agro-Trucks », comme ici le « Joskin Truck », issu d'une collaboration avec la fabrique de véhicules utilitaires Paul.

tage d'être très maniable. Mais on cherchera plus souvent un système permettant d'utiliser des contenants variés aussi bien avec des tracteurs agricoles qu'avec des camions. En plus des semi-remorques, des équipements interchangeables et des remorques portes-bennes à crochets peuvent aussi faire l'affaire, même si leur charge utile et leur volume sont moindres. Pour répondre aux pointes d'activité, la location de semi-remorques ou de bennes supplémentaires chez un transporteur est envisageable.

Résumé

Un tracteur à sellette de base neuf, développant entre 400 et 500 chevaux, coûte entre 120 000 et 150 000 francs, soit à peu près la moitié du prix d'un gros tracteur avec Dolly. D'accord, ce n'est pas un outil universel, mais dans le contexte d'un parc déjà bien doté, les avantages spécifiques d'un poids lourds ne devraient pas être négligés. Dans l'agriculture, le recours croissant à des camions est une tendance bien établie, que démontre la réaction des fournisseurs. Rien qu'en Allemagne, six marques au moins proposent déjà des « Agro-Trucks » (« agro-camions »). Ils sont élaborés sur la base de tracteurs à sellette



Cet attelage composé d'un « Agro-Trucks » et d'une autochargeuse à rotor pourrait aussi intéresser des séchoirs à herbe et des entreprises suisses. Mais on ne peut pas encore, en Suisse, immatriculer de camion avec des pneus de terrain ; sa largeur dépasserait les 2,55 m réglementaires. L'ASETA va se saisir de cette problématique et proposer des solutions.

(Photo : www.futtertrocknung-altendorf.de)

de série, postéquipés d'accessoires agricoles : pneus agraires, relevages, circuits hydrauliques, prises de force et on en passe. En Allemagne, on en voit déjà tourner beaucoup sur des grosses exploitations, pour des centrales à biogaz et chez des agro-entrepreneurs. De fait, chez nos voisins, les « Agro-Trucks » peuvent être

immatriculés comme des tracteurs dans la catégorie « engins de traction à usage agricole ou forestier », bridés à 60 km/h. Ils ne rivalisent évidemment pas partout avec les tracteurs, mais interviennent en complément. Chez nous, de tels engins pourraient fort bien servir à tracter, par exemple, des autochargeuses.

L'immatriculation poids lourd et ses corrélations économiques

Immatriculation / vitesse	Avantages	Inconvénients
Immatriculation comme chariot à moteur, plaques vertes, bridage à 30 km/h	<ul style="list-style-type: none"> • La variante de loin la plus avantageuse • Un permis de cat. G suffit, pas d'ORT/RPLP • Utilisation possible de remorques sans plaque • Possibilité de transformer un ancien camion 	<ul style="list-style-type: none"> • Performances limitées en rapport avec la vitesse réduite • Véhicule lent, acceptation problématique dans le trafic • Courses à vocation autre qu'agricole interdites
Immatriculation comme chariot à moteur, plaques blanches, bridage à 30 km/h	<ul style="list-style-type: none"> • Transports à vocation non agricole possibles • Redevance poids lourd forfaitaire peu coûteuse • Permis cat. F • Non soumis à l'ORT, expertise tous les cinq ans 	<ul style="list-style-type: none"> • Transformation d'un ancien camion impossible • Performances limitées en rapport avec la vitesse réduite • Véhicule lent, acceptation problématique dans le trafic
Immatriculation comme tracteur, plaques vertes, bridage à 40 km/h		<ul style="list-style-type: none"> • Impossible actuellement. Nécessiterait une homologation du type comme tracteur (ROPS), avec arceau de sécurité
Immatriculation comme véhicule à moteur, plaques blanches, bridage à 40 km/h	<ul style="list-style-type: none"> • Non soumis à l'ORT 	<ul style="list-style-type: none"> • Coûts de la RPLP, taxes et assurances jusqu'à 10 000 francs/an, selon les cantons
Immatriculation comme véhicule à moteur, plaques blanches, bridage à 45 km/h	<ul style="list-style-type: none"> • S'insère bien dans le trafic en localités • Peut servir à des transports non agricoles • Permis cat. F, dès 18 ans 	<ul style="list-style-type: none"> • Coûts de la RPLP, taxes et assurances jusqu'à 10 000 francs/an, selon les cantons • Soumis à l'ORT
Immatriculation comme poids lourd, vitesse max. 80 km/h	<ul style="list-style-type: none"> • Capacité de transport maximale pour une consommation minimale • Dérange peu le trafic • Peut rouler sur les autoroutes • Peut servir à des transports non agricoles sans limitation 	<ul style="list-style-type: none"> • Soumis à l'ORT • Le conducteur doit avoir le permis poids lourd et suivre les cours OACP • Expertise annuelle • Licence de transport souvent nécessaire