

Zeitschrift: Technique agricole Suisse
Herausgeber: Technique agricole Suisse
Band: 78 (2016)
Heft: 2

Rubrik: Redevance forfaitarie sur le trafic des poids lourds (RPFL)

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>

Redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds (RPLF)

Afin d'obtenir une meilleure utilisation de leurs véhicules, un nombre croissant d'agriculteurs pensent à les affecter également à des transports hors de l'agriculture. Dans quelles conditions une utilisation n'est-elle plus agricole, à partir de quand un agriculteur doit-il payer la RPLF?

Urs Rentsch et Dominik Senn



Meilleure utilisation, les emplois industriels peuvent aider.
Photo: Jan Hug

La deuxième partie de la série « Questions de la pratique » traite le problème de la RPLF auquel les membres sont souvent confrontés. La RPLF diffère de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations tenant compte du nombre de kilomètres parcourus et de la catégorie d'émission en tant que facteurs importants supplémentaires.

Que dit la législation ?

Les articles 86 et 87 de l'OCR (Ordonnance sur les règles de la circulation routière) spécifient les courses autorisées de véhicules agricoles sur la voie publique et les courses en relation avec les besoins d'une exploitation agricole. Les véhicules correspondants sont munis de plaques de contrôle vert clair et peuvent être conduits par des titulaires du permis de catégorie G (jusqu'à 30 km/h) et G40 (jusqu'à 40 km/h); les remorques roulant à une vitesse comprise entre 31 et 40 km/h ont également besoin de plaques de contrôle vertes. Ces courses ne sont pas soumises à la RPLF. Toutes les courses qui ne sont pas définies par ces deux articles sont de

nature industrielle, c'est-à-dire qu'elles ne peuvent être réalisées que par des véhicules immatriculés comme véhicules industriels (plaques de contrôle blanches) et qu'elles sont soumises à la RPLF. Voici les conséquences :

Coûts de l'immatriculation comme véhicule industriel

Selon l'Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV), les véhicules d'un poids total supérieur à 3500 kg et avec un poids remorquable supérieur à 3500 kg, les chariots à moteur* industriels et les tracteurs industriels jusqu'à 40 km/h sont soumis à la RPLF. La redevance annuelle pour les chariots à moteur industriels et tracteurs industriels s'élève à 11 francs par 100 kg de poids total du tracteur plus 11 francs par 100 kg de poids remorquable. La RPLF pour un tracteur de 5000 kg avec un poids remorquable de 25 000 kg s'élève alors à 3300 francs par an. Elle est calculée sur la base du poids total et de la charge remorquable qui figurent dans le permis de circulation. Une réduction des coûts n'est alors possible qu'en utilisant des véhicules plus légers ou en réduisant le poids remorquable. Pourtant, ces mesures limitent également l'ensemble des courses agricoles (l'entrée dans le permis de circula-

tion fait foi). Sur demande adressée à l'Office de la circulation routière, le code 270 peut être inscrit dans le permis de circulation. Ce code ne permet de tirer que des remorques qui ne sont pas soumises à la redevance sur le trafic des poids lourds (par exemple utilisation de tracteurs pour le service hivernal ou de remorques non immatriculées pour chariots à moteur). Ainsi, le poids remorqué est exempté de la RPLP.

En ce qui concerne les véhicules assujettis avec plaques interchangeables, la redevance n'est perçue que pour le véhicule le plus taxé. Finalement, le permis F est nécessaire pour les courses industrielles; le permis de conduire G40 n'est maintenant plus suffisant.

Inconvénients de l'immatriculation comme véhicule industriel

Les coûts sont évidemment un inconvénient, mais l'immatriculation comme véhicule industriel entraîne également des restrictions. Au contraire des courses agricoles, les courses industrielles sont soumises à la redevance sur le trafic des poids lourds, ainsi qu'à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit. Pour les tracteurs et remorques avec immatriculation industrielle, des intervalles d'expertise plus courts sont prescrits. De plus, les tracteurs doivent avoir des dimensions limitées au maximum à une largeur de 2,55 m et un porte-à-faux avant de 3 m, ce qui n'est pas le cas s'ils réalisent des courses agricoles (largeur de 3 m, par exemple roues jumelées, et porte-à-faux avant de 4 m). ■

Exceptions

Selon l'art. 90 de l'OCR, «l'autorité cantonale peut permettre l'emploi industriel d'un véhicule agricole (muni d'une plaque de contrôle verte):

- pour des courses à effectuer au service de l'Etat ou d'une commune, notamment pour la construction et l'entretien des routes et des chemins, pour l'enlèvement des ordures ou de la neige;
- pour d'autres courses répondant à un besoin général, par exemple pour le transport du lait vers un centre collecteur, puis de là vers une station ferroviaire, ou encore pour le camionnage du chemin de fer en faveur des communes isolées.

De telles autorisations ne seront accordées que pour des raisons impérieuses et seulement pour les endroits où il n'y a pas de véhicules industriels propres à effectuer des courses de ce genre».

* L'art. 11, al. g de l'OETV, stipule que «les chariots à moteur sont des voitures automobiles atteignant une vitesse maximale de 30 km/h (tolérance de mesure: 10 %), qui ne sont pas construites pour le transport de personnes».