

Zeitschrift: Technique agricole Suisse
Herausgeber: Technique agricole Suisse
Band: 82 (2020)
Heft: 5

Artikel: Il y a toujours quelque chose à transporter
Autor: Hunger, Ruedi
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1085405>

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>



En raison de leur taille, les convois agricoles sont souvent considérés par les autres usagers de la route comme des dangers. Photo: Idd

Il y a toujours quelque chose à transporter

À côté des tracteurs, les remorques sont les véhicules les plus utilisés en agriculture. L'évolution continue des structures induit une augmentation des distances de transport et des poids. Dans le même temps, la densité du trafic routier a fortement augmenté. Des conflits sont donc prévisibles.

Ruedi Hunger

Il y a quarante ans, l'autochargeuse, une citerne à lisier utilisée en commun et un épandeur à fumier étaient les remorques les plus fréquentes. À l'inverse, les remorques basculantes figuraient sur les listes de vœux, mais nous n'en rencontrions pas encore sur toutes les exploitations suisses. À l'époque déjà, un changement de structure était en cours et les capacités de transport se sont améliorées avec un certain retard. Les produits agricoles et les intrants sont aujourd'hui véhi-

culés sur des distances toujours plus grandes. Les limites de vitesse sont tombées les unes après les autres. Aujourd'hui, les transports « rapides » et sur « de longues » distances se font à 40 km/h. La limitation de la vitesse maximale n'est pas la seule règle à avoir changé ces dernières années. De nombreux autres obstacles juridiques ont été revus à la hausse. Un nouveau sommet a été atteint il y a près d'un an avec l'entrée en vigueur de plusieurs modifications législatives.

Il faut charger avant de transporter

Il y a toujours quelque chose à transporter sur une exploitation agricole. Cette tendance est un peu moins marquée dans les régions de montagne, où l'on ne transporte quasiment que la récolte des fourrages, les engrains de ferme pour les exporter sous forme de lisier ou de fumier ainsi qu'occasionnellement du bétail. Avant de pouvoir transporter, il faut charger. Le groupe des véhicules de chargement s'est aussi « adapté » aux besoins



Avec des équipements adaptés, les convois agricoles peuvent atteindre la limite des 40 tonnes. Photos: Ruedi Hunger

croissants des transports. Le chargeur frontal, anciennement le numéro 1 des moyens de chargement, n'a pas seulement souffert de l'arrivée des valets de ferme, chargeuses et autres télescopiques. Il a parfois été purement et simplement remplacé. Les chariots élévateurs jouent aussi un grand rôle dans les cours de ferme et les zones de stockage.

Ce qui est chargé doit être assuré

La loi stipule qu'aucun chargement ne doit tomber d'un véhicule de transport. C'est pourquoi la sécurisation du chargement reste un thème d'actualité. La diversité des chargements agricoles exige différents systèmes de sécurisation adaptés. De l'herbe ou du maïs haché s'envolant

d'une remorque d'ensilage constituent-ils déjà une « perte de chargement » ? La situation est bien plus claire dans le cas de céréales dégringolant d'une remorque dans un rond-point, de betteraves perdues ou d'une botte de fourrage tombée de son char. La sécurisation du chargement n'est pas qu'une question de sécurité pour les autres usagers de la route. Le chauffeur qui assure son chargement dans les règles contribue aussi à améliorer l'image de l'agriculture. Toute personne transportant des balles de fourrage doit savoir si elle préfère investir du temps pour assurer son chargement au moyen d'une kyrielle de sangles ou disposer d'une remorque munie d'un dispositif coûteux de sécurisation du chargement

(à la condition que le dispositif en question respecte les exigences légales). Celui qui souhaite effectuer régulièrement des transports professionnels sur route sera tôt ou tard confronté à la décision d'équiper ses remorques de bâches enroulées ou de couvercles hydrauliques.

Après le transport, le déchargement

Certains agriculteurs, parmi les plus âgés, se souviennent encore de la fierté ressentie après avoir acquis leur première remorque basculante. Enfin, en une minute tout est déchargé ! On n'entend plus cette remarque de nos jours. Les remorques basculantes sont devenues des classiques. Basculante sur deux ou trois côtés ou à caisse monocoque, la benne est encore et toujours un outil polyvalent très apprécié pour les transports agricoles. Il est possible de charger et de décharger des palettes, des balles de foin, de paille ou d'ensilage sur les remorques à ridelles dotées de parois à vantaux ou hydrauliques. Des équipements supplémentaires permettent de répondre à presque tous les souhaits.

Le poids d'adhérence définit la charge remorquable maximale possible d'un tracteur.

Le gros inconvénient des bennes basculantes réside dans leur instabilité quand la caisse est en position haute, en particulier si le sol s'affaisse ou n'est pas plat. Les bennes monocoques ne sont donc pas les plus adaptées pour décharger sur les silos-tranchées.

La situation est différente pour les remorques à poussoir, appréciées pour leur stabilité. Plusieurs constructeurs ont introduit ce système de vidange dans leur assortiment. Les vérins de basculement ont disparu. Le plus souvent, le chargement est poussé vers l'arrière par la paroi frontale sous l'action d'un vérin hydraulique. Même s'ils sont plus rares, certains épandeurs à fumier ou à compost sont aussi équipés de ce système de poussoir. Les remorques dont le fond est constitué d'un tapis roulant présentent le même avantage (maintien du centre de gravité bas pendant le déchargement). Elles sont même mieux adaptées au transport de produits délicats qu'une remorque bascu-



Lors de la récolte des fourrages, les transports de balles sont souvent dans le collimateur des organes de contrôles.

lante ou à poussoir. Elles sont particulièrement appréciées pour le déchargement en douceur des pommes de terre ou de légumes. Leur aspect extérieur ressemble beaucoup à celui des modèles basculants ou à poussoir, mais leur caisse diffère. Le fond de cette dernière est en effet constitué d'un tapis roulant sur toute sa largeur. Ce tapis peut être actionné vers l'avant ou l'arrière pour permettre le chargement ou le déchargement. Une remorque à fond mouvant peut être déchargée à l'intérieur d'un bâtiment (hauteur de passage suffisante). Elle ne convient toutefois pas au transport de matériaux coupant comme des gravats.

Poids d'adhérence: 22 % du poids de service d'un convoi conçu pour rouler entre 25 et 40 km/h doit reposer sur les essieux moteurs.

Les remorques à timon fixe ont l'avantage

La réglementation entrée en vigueur l'an passé démontre l'avantage des remorques sur les chars. «À l'époque», quand une remorque à timon haut était attelée à un tracteur, le risque de cabrage était toujours présent à l'esprit du chauffeur. Ceci était particulièrement vrai quand la remorque était surdimensionnée par rapport au tracteur. La nouvelle prescription qui exige que 22 % du poids de l'ensemble conçu pour rouler entre 25 et 40 km/h repose sur les



Les fertilisants qui sont arrivés à la ferme doivent être évacués sous une autre forme.

essieux moteurs a quelque peu changé la donne. Ce pourcentage est appelé poids d'adhérence. Grâce à la charge sur le timon, transférée de la remorque sur le tracteur par le timon, le poids sur les essieux moteurs peut être augmenté (pour autant que les capacités du tracteur soient respectées). La règle exigeant que 20 % du poids du tracteur soit soutenu par l'essieu avant reste valable.

La surcharge coûte parfois le permis

Le poids pour chaque véhicule de transport et combinaison de véhicules est limité. Il convient d'éviter les surcharges, certes pour respecter les indications du permis de circulation ou de la plaquette du véhicule, mais surtout pour assurer la sécurité. Le poids total du tracteur, celui

de la remorque ainsi que la charge par essieu doivent être conformes aux prescriptions. Enfin le poids total de l'ensemble est restreint. Celui qui ne prend pas garde à ces limites ou les ignore ne joue pas seulement avec la sécurité, mais risque des amendes, des dénonciations, voire un retrait de permis (voir *Technique Agricole* 4 2020, pages 62 et 63).

Conclusion

En agriculture, il y a toujours quelque chose à déplacer. Les transports de produits divers font partie du quotidien des agriculteurs. Ils ne doivent pas devenir une routine incitant à oublier les aspects de sécurité essentiels. Les vitesses, les poids et la densité actuels du trafic ne laissent aucune place pour les compromis. ■



Pour plus d'informations, contactez votre concessionnaire LEMKEN ou vos représentants LEMKEN:

Karl Bühler, GSM: 079 8 24 32 80, Email: k.buehler@lemken.com

Andreas Rutsch, GSM: 079 6 06 00 05, Email: a.rutsch@lemken.com

LEMKEN
The Agrovision Company



Agrar LANDTECHNIK

Hauptstrasse 68
CH-8362 Balterswil
+41 (0) 52 631 16 00
info@agrar-landtechnik.ch
www.agrar-landtechnik.ch

LE TRAVAIL DU SOL SANS COMPROMIS.

- Large champ d'application, que ce soit pour scalper la culture ou pour un mélange intensif du sol avec des profondeurs de travail comprises entre 5 et 30 cm.
- Grâce à la conception de ses socs, la faible demande en puissance de traction du Terrano FX a forgé sa renommée.
- En raison de sa construction stable sur 3 rangées avec un grand dégagement, les résidus de récolte sont incorporés de manière homogène.



McCORMICK X7.624 VT-DRIVE. TOTAL PERFORMANCE.

Un tracteur conçu pour répondre aux besoins les plus exigeants des agriculteurs et entrepreneurs modernes: moteur 6 cylindres Stage V de 240 CV, une transmission à variation continue ZF à 4 plages pour un meilleur rendement, un nouveau toit de cabine avec 12 phares de travail LED, un frein moteur actionnable en cabine et une ergonomie exceptionnelle grâce à l'accoudoir multifonction avec écran tactile DSM 12 pouces et joystick à commandes personnalisables.



Samuel STAUFFER SA
1607 Les Thioleyres
www.stauffer-cie.ch

McCORMICK
Power Technology.

Conseillers de vente en Suisse-romande:
Jean-Daniel Cantin: 079 342 37 75
Frederic Petermann: 079 342 37 66