

Zeitschrift: Technique agricole Suisse
Herausgeber: Technique agricole Suisse
Band: 85 (2023)
Heft: 4

Artikel: Analyser à temps les projets d'aménagement routiers
Autor: Röthlisberger, Heinz
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1085717>

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>



Un exemple positif: l'îlot de séparation tout comme le trottoir de gauche sont pourvus de bordures biseautées. De la sorte, les grandes machines de récolte peuvent passer sans grand problème. Photo: Heinz Röthlisberger

Analyser à temps les projets d'aménagements routiers

Lorsque sont prévues des mesures de modération du trafic, comme des rétrécissements de chaussée ou des îlots de séparation, il vaut la peine pour les agriculteurs et les agro-entrepreneurs de les analyser d'un œil critique. Avant les travaux. Une fois ceux-ci réalisés, le passage des machines agricoles peut devenir très compliqué, au pire quasi impossible.

Heinz Röthlisberger

Les mesures de modération du trafic sont dans l'air du temps. Des rétrécissements de chaussée, des ralentisseurs, des îlots de séparation, il s'en aménage partout. Le but: réduire la vitesse des véhicules et augmenter la sécurité des routes. Ce qui est bon pour la sécurité ne l'est pas forcément pour l'agriculture. Malheureusement, de nombreux projets de construction routière ne tiennent pas suffisamment compte des engins agricoles. Les rétrécissements et les îlots peuvent avoir des conséquences fâcheuses pour les agriculteurs et les entrepreneurs de travaux agricoles: ils ne parviennent plus que très difficilement, voire plus du tout, à passer avec leurs véhicules. Selon les dispositions juridiques relatives à la construction des routes et au droit du trafic, les routes doivent être construites de manière à ce que les véhicules agricoles, les machines

de travail et les trains routiers avec remorques puissent y circuler sans problèmes ni dommages, même si leurs dimensions et leurs poids atteignent les maxima autorisés par la loi.

Une fois le chantier achevé, il est souvent trop tard

Cela signifie que les routes doivent pouvoir être empruntées par des engins de récolte, tels que les moissonneuses-batteuses et les ensileuses, dont les dimensions maximales légales peuvent atteindre 3,50 mètres de large, mais aussi par des tracteurs munis de roues jumelées ou de pneus larges jusqu'à la largeur autorisée de 3 mètres, ou encore par des ensembles tracteurs-remorques jusqu'à 18,75 mètres de long.

Malheureusement, ce n'est souvent qu'une fois la construction achevée que

les problèmes sont constatés par les agriculteurs et les entrepreneurs. Il est alors très difficile d'intervenir et d'exiger une correction. Toute modification génère un surcroît de travail et de coûts. «Mieux vaut donc analyser d'un œil critique les projets d'aménagement (qui sont connus du public) dès leur phase de planification et de mise à l'enquête, qu'ils se trouvent dans les environs immédiats ou qu'ils aient une dimension suprarégionale. L'examen portera sur leur praticabilité (y compris le détail des bordures) par des véhicules ou des machines de travail spéciaux. Si nécessaire, contact sera pris à temps avec le service compétent», recommande Stephan Stulz, avocat à Baden (AG).

Pneus détruits sur des arêtes vives

Les mesures de modération du trafic sont particulièrement problématiques pour



Pour traverser ce rétrécissement de chaussée, la moissonneuse-batteuse est contrainte de grimper sur le trottoir délimité par une bordure haute, à arête vive, susceptible d'endommager les chenilles en caoutchouc (ou les pneus). Photos: Laurent Vernez

l'agriculture si le rétrécissement réduit à moins de 3 mètres la largeur de la voie de circulation, et que celle-ci est délimitée par des bordures à arêtes vives. Les conducteurs de tracteurs et de machines de récolte doivent alors grimper sur les bordures tranchantes, parfois très élevées, une manœuvre qui est susceptible de provoquer des coupures aux pneumatiques. Si ces derniers doivent être réparés ou remplacés, cela peut entraîner des coûts élevés et une perte de temps à un moment crucial de la récolte. «L'entrepreneur ou l'agriculteur concerné supporte bel et bien les risques et les coûts générés, alors que, dans la réalité, c'est la collectivité qui est responsable du défaut de la route», explique Stephan Stulz. Il serait donc souhaitable d'installer des bordures biseautées, sans arêtes vives. «Ce n'est pas possible partout, notamment parce que l'évacuation de l'eau n'est pas toujours garantie en présence d'arêtes de

faible hauteur ou de bordures inclinées», explique le juriste.

Des virages en épingle à cheveux non pris en compte

Un autre problème peut survenir si on ne tient pas compte, lors de la phase de planification, de la trajectoire («épure de giration» dans le jargon des spécialistes) des véhicules agricoles dans les courbes. Ces projections graphiques permettent de représenter la trajectoire et le déport des véhicules et des trains routiers. Elles servent à garantir la praticabilité des routes par tous les véhicules autorisés, y compris donc les ensembles tracteurs-remorques ou les moissonneuses-batteuses tractant leur barre de coupe.

Cependant, «les épures de giration pour les véhicules agricoles ne sont pas intégrées dans les normes applicables au génie civil», explique Stephan Stulz. Par conséquent, elles ne sont généralement pas prises en compte lors de la planification. Souvent, les intérêts de l'agriculture et de ses véhicules restent ignorés, voire simplement oubliés. On pense peut-être qu'un camion avec remorque est le train routier le plus grand et le plus large à emprunter la route et que, si cet ensemble est pris en considération, tous les véhicules agricoles passeront aussi le virage. Tous les agriculteurs et tous les agro-entrepreneurs savent qu'on ne peut pas dire cela de façon aussi générale, remarque Stephan Stulz. Lorsque les routes doivent être modifiées ultérieurement pour les adapter aux trajectoires, cela peut nécessiter des améliorations importantes et coûteuses, ou des essais de circulation directement sur site.

Accotements mal stabilisés

Des problèmes peuvent aussi survenir avec les accotements, soit la zone longeant le bord de la chaussée. Impossible, dans bien des situations, de ne pas empié-

ter sur ces accotements avec les machines lourdes. S'ils ne sont pas assez solidement stabilisés, en règle générale la roue s'y enfonce, ce qui peut conduire à des situations dangereuses, des accidents et des dégâts aux machines. «Le problème, c'est que la propriété des routes est limitée à la chaussée aménagée et à une étroite bande latérale», explique Stephan Stulz. Pour aménager des accotements plus larges et consolidés, il faut en principe prévoir des cessions de terrain. «Cela relève, dans de nombreux cas, d'une entreprise presque sans fin, surtout si l'accotement concerne un long tronçon de route.» Selon l'avocat, il n'existe pas de recette miracle. On peut tout au plus suggérer que les agriculteurs concernés fassent preuve de bon sens et d'un peu de grandeur car, globalement, il est dans l'intérêt général de l'agriculture qu'une route soit à la fois praticable et sûre.

Conclusion

Les îlots de séparation, les rétrécissements de route avec des chaussées de largeur inférieure à 3 mètres et les bordures hautes à arêtes vives, ainsi que la non-prise en compte des épures de giration des machines de récolte et des ensembles tracteurs-remorques peuvent poser problème aux agriculteurs et aux entrepreneurs de travaux agricoles. Etant donné que les modifications ultérieures apportées à un projet de construction routière déjà approuvé, en cours de réalisation ou même achevé sont généralement coûteuses, voire souvent impossibles, les agriculteurs et les entrepreneurs de travaux agricoles doivent exercer leur influence le plus tôt possible auprès des services compétents. Il peut également être utile d'annoncer les projets de modération du trafic à l'ASETA ou à sa section cantonale concernée, afin que la faîtière ou sa section puisse prendre les dispositions nécessaires.

Trajectoire en aide-mémoire

Réalisée sur la base d'essais sur route, la notice *Intégration des véhicules agricoles dans le trafic routier* de l'Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture (ASETA) montre, par des graphiques, l'espace nécessaire à la circulation de véhicules agricoles. Elle se base sur la comparaison de la trajectoire d'un camion avec remorque et de celle d'une moissonneuse-batteuse tractant sa barre de coupe, puis d'un tracteur et deux remorques.

Cette notice peut être téléchargée sur le site www.agrartechnik.ch, rubrique «Technique», page «Flyers et notices explicatives», ou commandée à l'ASETA au tél. 056 462 32 00.

