

Zeitschrift: Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole
Herausgeber: Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
Band: 19 (1957)
Heft: 6

Rubrik: Rapport annuel : de l'Association suisse de propriétaires de tracteurs
[suite et fin]

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: 10.01.2026

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

Rapport annuel de l'Association suisse de propriétaires de tracteurs pour la période allant du 1er juillet 1955 au 30 juin 1956. (Suite et fin)

10. Notre contrat avec la Mutuelle Vaudoise Accidents

Par suite du caractère obligatoire de l'assurance-accidents prévue par la loi sur l'agriculture à dater du 1er janvier 1956, notre contrat avec la MVA subit une modification en ce sens que seules les primes d'assurance concernant le personnel faisant partie de l'exploitation bénéficient désormais du rabais de 10 %. Malgré l'intervention immédiate des dirigeants de l'association, la direction de la MVA fut malheureusement dans l'impossibilité de tenir compte de cette démarche du fait que la mesure en question avait été décidée par la Conférence des directeurs-accidents. Etant donné toutefois que les exploitations familiales prédominent chez nous, cette décision ne devrait pas être fortement ressentie par nos sociétaires. D'autre part, la MVA appliquant un barème favorable pour le calcul des unités de travail, les rabais perdus se trouvent ainsi presque compensés.

Grâce à notre contrat avec la MVA, les membres de notre association ont pu réaliser les intéressantes économies habituelles lors de l'acquittement des primes d'assurance relatives au personnel faisant partie de l'exploitation. Quant au secrétariat central, les remises correspondant à ces primes sont toujours les bienvenues puisqu'elles permettent de financer ses efforts en vue d'améliorer les conditions de sécurité dans la circulation routière et les exploitations agricoles. Nous renouvelons nos sincères remerciements à la Direction de la MVA pour son obligeance. En outre, nous tenons également à la remercier pour les plaques réfléchissantes qu'il nous fut possible de répartir au cours de l'été 1956 entre ceux de nos sociétaires qui sont assurés par la dite compagnie d'assurances.

11. Education routière des conducteurs de tracteurs et accroissement de la sécurité du trafic

Ainsi que nous avons pu l'indiquer brièvement dans notre dernier rapport annuel, le comité directeur avait décidé en mars 1955 d'entreprendre une campagne en vue d'une meilleure signalisation nocturne des véhicules agricoles. Avec le slogan «Des vies humaines sont en jeu ... dont la vôtre !», la population rurale fut invitée par des affiches, par les journaux quotidiens et la presse professionnelle, à mieux signaler les véhicules de nuit. Afin de ne pas nous borner à des paroles seulement, il fut décidé d'organiser conjointement la vente de dispositifs réfléchissants à prix réduits. En collaboration avec la section de la prévention des accidents de l'IMA, quelques modèles rationnels furent tout d'abord conçus, puis essayés. Les fédérations de coopératives agricoles, ainsi que les syndicats agricoles, voulurent bien nous promettre leur précieuse collaboration pour la vente des dispositifs en question aux agriculteurs. Nous avons aussi apprécié de façon toute particulière l'aide efficace apportée par certains sociétaires qui organisèrent spontanément des démonstrations locales ou se chargèrent de vendre directement des dispositifs à leurs collègues. Tous ceux qui nous ont soutenus dans nos efforts sont assurés de notre reconnaissance.

Le succès rencontré par cette campagne a été inespéré puisqu'un total de 49'105 dispositifs réfléchissants à prix fortement réduits furent cédés aux agriculteurs jusqu'à fin mai 1956.

La clôture de cette campagne, dont la durée avait été tout d'abord prévue pour deux mois, et qui dut être prolongée à plusieurs reprises au cours de l'exercice pour faire face aux incessantes commandes de dispositifs qui nous parvenaient, fut finalement fixée au 31 mai 1956. Cependant, étant donné l'efficacité de ces dispositifs, et, d'autre part, les prix excessifs demandés par le commerce de détail après la clôture de la campagne, le comité directeur prit la décision de poursuivre la vente à prix réduits seule. A ce propos, nous invitons à nouveau les membres de notre association à munir de dispositifs réfléchissants tous les véhicules qu'ils utilisent sur les routes et à user de leur influence pour engager leurs collègues moins compré-

hensifs à agir de même. Le fait qu'environ 3'000 factures ont été envoyées montre déjà à lui seul le travail que représenta cette campagne pour le personnel du secrétariat central. A part cela, l'effectif inchangé du dit personnel devait effectuer les différents contrôles, s'occuper de la comptabilité et de la correspondance.

En vue de parvenir à améliorer les conditions de sécurité également dans d'autres domaines, des campagnes furent aussi lancées au cours de l'exercice dans le but d'encourager la mise en place de dispositifs protecteurs autour de la prise de force et de sièges auxiliaires pour les personnes transportées à bord du tracteur, ces équipements étant cédés à des prix également réduits. Deux autres campagnes, la première concernant l'appareil de signalisation «Argus», à rétroviseur et clignoteur, la seconde, la commande hydromécanique «Tétrax» pour freins de remorques, furent également entreprises, et ces derniers accessoires vendus pareillement au rabais.

Nous espérons que de tels efforts, ainsi que les recommandations publiées dans notre périodique relativement aux égards envers autrui et à la discipline qu'il faut montrer dans le trafic routier, porteront leurs fruits en permettant de prévenir quelques accidents et d'éviter ainsi aussi bien des souffrances morales que physiques, de même que des pertes pécuniaires. Nous croyons que la plupart des conducteurs de tracteurs en sont venus maintenant à adopter une attitude raisonnable vis-à-vis des questions se rapportant à la circulation sur les routes. Il s'agit dorénavant de «s'attaquer» aux indisciplinés qui font partie de la catégorie des «fortes têtes» ou de celle des «j'm'en fichistes». Ici, nous en sommes réduits à devoir compter sur l'appui énergique de ceux de nos sociétaires qui sont armés de suffisamment de compréhension et de bonne volonté. Il s'en trouve heureusement dans chaque village. Nous leur demandons de bien vouloir placer adroitement, ici ou là, un mot bien choisi. Ainsi qu'on peut le voir au tableau 18, le nombre des tracteurs agricoles mêlés à des accidents routiers est toujours en augmentation. Cette augmentation est évidemment en rapport avec l'accroissement de l'effectif des tracteurs. Mais il faut cependant que des progrès soient réalisés à cet égard et nous ne devons pas nous arrêter dans nos efforts. Nous exprimons nos remerciements sincères aux nombreux conducteurs de tracteurs connus et inconnus à qui la sécurité du trafic routier tient à coeur et qui ne négligent rien en vue de l'accroître.

Tableau 17
Tracteurs impliqués dans les accidents de la route

Tracteurs agricoles				
Année	Effectif total	Tracteurs impliqués	% par rapport à l'effectif	% par rapport au total des accidents
1946*	14'700	293	2,0	0,89
1947*	16'000	301	1,88	0,68
1948*	17'400	320	1,84	0,66
1949*	18'600	277	1,49	0,55
1950	19'500	323	1,66	0,55
1951	19'000	238	1,25	0,37
1952	21'971	287	1,31	0,41
1953	24'229	297	1,22	0,40
1954	26'116	311	1,19	0,38
1955	31'605	381	1,20	0,44
Tracteurs industriels				
1951	1'008	137	13,6	0,21
1952	1'027	190	18,5	0,28
1953	1'118	182	16,5	0,24
1954	1'106	181	16,4	0,22
1955	1'149	208	18,0	0,24

A titre de comparaison, mentionnons le pourcentage d'autres véhicules à moteur impliqués dans les accidents de la circulation: *: y compris les tracteurs industriels.

Tableau 18

Autres véhicules à moteur impliqués dans les accidents de la route
(en % par rapport à leur effectif)

Genres de véhicules	1938 %	1946 %	1948 %	1950 %	1951 %	1952 %	1953 %	1954 %	1955 %
Voitures automobiles	21,2	18,7	21,0	17,7	16,6	16,3	15,4	16,1	16,2
Camions	—	28,4	32,5	31,1	32,3	33,5	30,5	30,5	31,1
Motocycles (scooters y compris)	9,5	10,4	9,6	8,3	7,8	7,2	7,6	7,3	8,3

Tableau 19

Autres véhicules à moteur impliqués dans les accidents de la route
(en % par rapport au total des accidents)

Genres de véhicules	1938 %	1946 %	1948 %	1950 %	1951 %	1952 %	1953 %	1954 %	1955 %
Voitures automobiles	40,0	35,7	40,4	43,8	43,3	43,8	44,5	47,2	49,0
Camions	—	12,5	12,1	10,5	10,6	10,6	9,6	9,2	9,4
Motocycles (scooters y compris)	6,5	9,0	9,7	10,7	12,6	14,7	18,0	17,0	15,4

Au 30 septembre 1955, on comptait en Suisse 544,331 véhicules à moteur sans les tracteurs agricoles. Les différents genres de véhicules à moteur étaient impliqués comme suit dans les 85,440 accidents de la circulation enregistrés:

Tableau 20

Véhicules à moteur autres que les tracteurs, impliqués dans les accidents de la route en 1955

	Effectif	Nombre de véhic. impliqués
Voitures automobiles	270'821	41'899
Camions	26'038	8'084
Cars et autobus	2'502	1'113
Motocycles	80'586	9'172
Scooters	76'654	4'030
Vélos à moteur	59'201	1'581

Même en réduisant de 381 (nombre des tracteurs mêlés à des accidents routiers en 1955) le chiffre correspondant à chaque catégorie, on voit la quantité des accidents qui restent encore. Loin de nous la pensée de vouloir minimiser la proportion des tracteurs agricoles mêlés aux accidents de la circulation. Il nous est toutefois permis de relever que chaque catégorie de ces véhicules à moteur est encore impliquée à un tel degré dans les accidents — après la soustraction en question —, que certains feraient bien mieux de «balayer devant leur propre porte» avant de déclencher une offensive de grand style contre les conducteurs de tracteurs agricoles, ainsi que l'ont fait récemment quelques journaux de la presse automobile. C'est la première fois que nous attirons l'attention sur le nombre des accidents correspondant aux différentes sortes de véhicules à moteur, et nous ne le faisons pas volontiers, estimant que c'est commettre une grave faute psychologique que d'opposer des catégories d'usagers de la route les uns aux autres. Mais nous nous voyons cependant obligés à cette mise au point par égard pour les nombreux conducteurs de tracteurs agricoles qui se comportent dans la circulation routière d'une façon aussi disciplinée et aussi correcte que les autres usagers motorisés de la route.

12. Vers la nouvelle loi sur la circulation routière

Les douze premiers articles du projet de la nouvelle loi sur la circulation routière publié à la fin de juin 1955 par le Conseil fédéral furent discutés par le Conseil national au cours de sa session de juin dernier. Le premier des deux articles qui intéressent particulièrement les propriétaires de tracteurs (art. 24 et art. 82) sera probablement mis en discussion lors de la

session de septembre. Etant donné la formulation actuelle de l'article considéré, nous ne voyons pas pourquoi la position spéciale des tracteurs agricoles ne pourrait être maintenue. Le Conseil fédéral a en effet la faculté d'abroger en tout temps la disposition prévoyant cette position spéciale. C'est la raison pour laquelle notre organisation et nos sociétaires, en veillant avant tout au comportement correct des conducteurs de tracteurs dans le trafic routier, devront faire en sorte que la position spéciale du tracteur agricole ne vienne pas à être supprimée.

13. Réduction des droits de douane sur l'essence

On n'ignore pas que la 29^e assemblée générale, tenue le 26 novembre 1955, avait décidé de présenter à nouveau un postulat aux Chambres fédérales en vue d'obtenir une détaxation douanière sur l'essence dite agricole. Cette décision fut prise sur proposition de M. Marmy, président de la section fribourgeoise. Lors de la session de mars, M. Henri Gendre, conseiller national et membre de la section fribourgeoise, déposa à ce sujet un postulat que nous publierons dans le no. 9/56 de notre périodique. Puisque M. le Dr Max Weber, ancien conseiller fédéral, a adopté une attitude positive à l'égard de l'abaissement des frais de production, il y a probablement lieu de s'attendre à ce que les services fédéraux compétents se décident enfin à s'occuper de la question.

14. Contrôle de la puissance des moteurs

Lors de la 29^e assemblée générale, également, MM. Pottu (Genève) et Wüthrich (Deux-Bâles), ont notamment attiré l'attention sur les données des prospectus relatives à la puissance des moteurs, lesquelles ne correspondent souvent pas à la puissance effective. Le comité directeur fut chargé de faire les démarches nécessaires auprès de l'IMA aux fins d'activer les essais de moteurs.

Nous avons immédiatement entamé des discussions à cet effet avec l'IMA et, le 19 janvier 1956, le comité directeur en était venu à la conviction qu'il fallait arriver au plus vite à déterminer la puissance réelle du plus grand nombre possible de moteurs de tracteurs. Attendu que de telles mises à l'épreuve prendraient trop de temps si l'on suivait la méthode complète habituelle, le comité directeur demanda à l'IMA de se limiter pour le moment au contrôle de la puissance à la prise de force. Jusqu'à la fin de juin 1956, l'IMA fut à même de fournir les résultats de 18 mesurages de ce genre. Une deuxième série d'essais pourra être entreprise prochainement. La publication des 30 premiers résultats est envisagée pour février 1957. Nous exprimons nos sincères remerciements à l'IMA pour le travail rapide et précieux qu'il a effectué. MM. Fritschi, contremaître, et Signer, ing.-méc., méritent particulièrement notre reconnaissance à cet égard.

15. Le problème du vieillissement du parc suisse des tracteurs

Nous avons déjà fait allusion à ce problème au chiffre 5 et y revenons en nous référant au tableau 6. Il ressort des indications contenues dans ce dernier que la proportion des tracteurs achetés antérieurement à 1952 correspond au 70 %. Cela signifie qu'à peu près le même pourcentage de l'effectif actuel des tracteurs est inapte à une utilisation multiple et doit donc être considéré comme vieilli d'après les conceptions actuelles. Une adaptation à l'état actuel de la technique par l'acquisition de machines modernes ne se justifie que pour le 30 %, au maximum, de l'effectif total. En ce qui concerne le 40 % restant (modèles de 1940 à 1956), il faut donc chercher des solutions transitoires. C'est la raison pour laquelle nous avons demandé à l'IMA, au printemps 1956, de bien vouloir déterminer quels tracteurs de construction ancienne pouvaient être munis du relevage hydraulique avec système d'attelage en 3 points. Cette étude est encore en cours. La maison Auto-Magnét, à Genève, s'est obligeamment déclarée prête à nous fournir les équipements nécessaires. Il va de soi que la question du vieillissement du parc suisse des tracteurs agricoles ne doit pas être prise au tragique. La traction animale peut naturellement aider à résoudre le problème. Cette solution semble d'ailleurs être actuellement la plus rationnelle et la plus répandue.

16. Les organes et les commissions

ont siégé comme suit, au cours de l'exercice, pour s'occuper des problèmes esquissés dans le présent rapport, ainsi que d'autres affaires:

Les délégués	1 fois	La commission technique	3 fois
Le comité central	1 fois	La commission de vérification des comptes,	
Le comité directeur	3 fois	au complet	1 fois
		Le réviseur permanent, seul	4 fois

D'autre part, quelques affaires furent liquidées par écrit.

17. Les questions techniques

furent l'objet essentiel des discussions de la commission technique. Les ordres du jour des 3 séances qui ont eu lieu pendant l'exercice comportaient les points suivants:

- Le prix des tracteurs d'occasion.
- Les protocoles d'estimation pour les tracteurs d'occasion.
- Les caractéristiques de réglage des tracteurs, moteurs de tracteurs et autres moteurs d'usage agricole.
- Les plaquettes d'identification pour les machines agricoles.
- L'évolution des machines de traction et des machines agricoles proprement dites.
- Les moteurs à essence, à pétrole, et les Diesel.
- Le refroidissement à air et à eau des moteurs.
- Le programme du cours d'instruction sur le contrôle des tracteurs d'occasion.
- Les postes de service pour tracteurs et machines agricoles.
- La propagande en vue du contrôle des carburateurs.
- La sécurité d'exploitation des tracteurs à un essieu.
- Le contrôle de la puissance des moteurs de tracteurs à la prise de force.

Cette énumération permet de se rendre compte de la variété des problèmes dont s'occupe la commission technique. Son président, M. Frizzoni, prévoit en outre d'intensifier les travaux.

18. La collaboration avec d'autres organisations et des instances

a été active et profitable, comme de coutume. Nous mentionnerons ci-après les instances et organisations avec lesquelles nous entretenons des relations particulièrement bonnes:

- Département fédéral de justice et police, Berne
- Division de l'agriculture du DEP, Berne
- Service de la motorisation de l'armée du DMF, Berne
- Mutuelle Vaudoise Accidents (MVA), Lausanne
- Union suisse des paysans (USP), Brougg
- Institut suisse pour le machinisme et la rationalisation du travail dans l'agriculture (IMA), Brougg
- Union des associations coopératives agricoles de la Suisse, Winterthour
- Société suisse pour l'étude des carburants, Berne
- Bureau suisse d'études pour la prévention des accidents (BPA), Berne
- Association suisse des fabricants et commerçants de machines agricoles (ASFCMA), Berne
- Groupement suisse des paysans montagnards (SAB), Brougg
- Association suisse de colonisation intérieure et d'agriculture industrielle (SVIL), Zurich
- Fédération routière suisse (FRS), Berne
- Fédération suisse de l'industrie des transports automobiles (TAG), Berne
- Union suisse des maîtres forgerons et charrons (USMFC), Zurich
- Touring-Club suisse (TCS), Berne
- Union suisse des garagistes (USG), Berne.

Nous exprimons nos remerciements très sincères aux représentants des instances et organisations précitées — de même qu'à celles qui n'ont pas été mentionnées — pour leur précieuse collaboration et la compréhension dont elles font preuve à l'égard de la mécanisation et de la motorisation de l'agriculture.

19. Quelques mots de remerciement

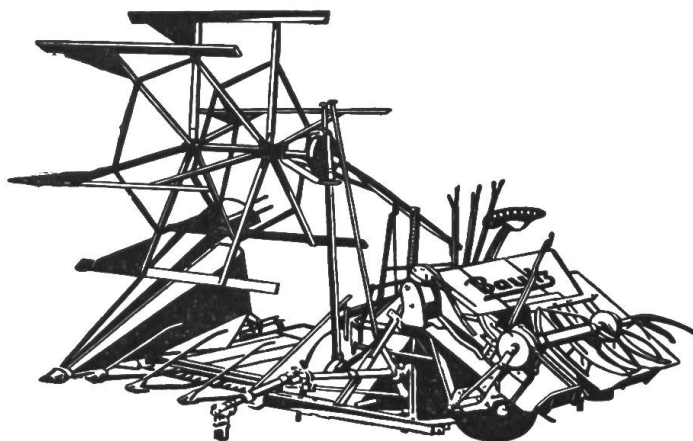
En terminant, nous tenons à remercier tous les sociétaires qui nous furent fidèles durant cet exercice ainsi que ceux qui sont venus grossir nos rangs. Nous voudrions dire aussi un merci particulier à nos collaborateurs occasionnels, lesquels, par leurs suggestions ou leurs interventions, nous ont fourni un appui très apprécié. MM. les présidents et gérants de nos sections, de même que les membres des comités des sections, méritent en outre des éloges spéciaux et de chaleureux remerciements pour leur inlassable et précieuse collaboration. N'oublions pas, également pour l'avenir, que l'union fait la force et permet d'accomplir ce qui paraissait impossible au début. N'oublions pas non plus que toute organisation dont les dirigeants s'efforcent de remplir, au plus près de leur conscience, les tâches qui leur ont été confiées se voit obligée de compter sur la collaboration active de ses membres.

Areuse et Brougg, août 1956.

ASSOCIATION SUISSE DE PROPRIETAIRES DE TRACTEURS

Le président: E. Schwaar

Le gérant: R. Piller



**Moissonneuse-
lieuse
Bautz**

Etudiée et perfectionnée pendant des dizaines d'années,
elle est en tête du progrès.

U. AMMANN S.A.

Machines Agricoles

Langenthal

Tél. 063 / 2 27 02
