

**Zeitschrift:** Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole  
**Herausgeber:** Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture  
**Band:** 24 (1962)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Conduire un tracteur n'est pas un jeu d'enfant  
**Autor:** Dupuis, H.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1083417>

### **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:** 13.12.2025

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

# **Conduire un tracteur n'est pas un jeu d'enfant**

par H. Dupuis, ingénieur, Bad Kreuznach (Allemagne)

**Avant-propos de la Rédaction** — Certains praticiens nous taxent parfois de pessimisme au sujet des recommandations que nous faisons dans le but de réduire le nombre des accidents. C'est la raison pour laquelle nous donnons aujourd'hui la parole à un étranger. Ses observations ne manqueront pas de se montrer de quelque utilité. Nous recommandons avant tout aux exploitants possédant des terrains en pente d'être particulièrement prudents en roulant avec le tracteur sur des sols mouillés et glissants. On ne sait que trop que de graves accidents se produisent régulièrement aux champs au printemps et en automne.

Au cours de cet été, où les touristes ont été plus nombreux que jamais sur les routes, la sécurité du trafic a fait le sujet de toutes les conversations, du fait de l'effrayante augmentation des accidents où des véhicules automobiles étaient impliqués. Des accidents arrivent malheureusement aussi avec des tracteurs agricoles, et cela non seulement sur les routes, mais également lorsqu'ils roulent dans les champs et sur les chemins de campagne. Ainsi que le montrent les statistiques, le nombre des accidents de tracteurs ne s'accroît heureusement pas d'une manière proportionnelle à l'augmentation de l'effectif de ces véhicules. Ils font cependant toujours plus de victimes. En Allemagne, par exemple, il y a eu 6582 accidents de tracteurs en 1955. Quatre années plus tard, soit en 1959, on comptait déjà 9077, qui coûtèrent la vie à 211 conducteurs de tracteurs. Les rapports publiés à ce sujet par les associations professionnelles agricoles, ainsi que les photos prises sur les lieux, sont cruellement éloquentes et font réfléchir.

## **Causes de ces accidents**

Abstraction faite des défaillances mécaniques, les accidents de tracteurs sont surtout dus à un comportement irréfléchi, au manque d'expérience dans la conduite de ces véhicules, à la négligence et à l'inobservation des règles de sécurité les plus élémentaires. Quelques exemples illustreront mieux ce que nous venons de dire.

### **1. Freinage du tracteur sur un sol glissant**

Un agriculteur roule avec son tracteur et une remorque vide sur un chemin détrempé très raide et partiellement recouvert d'herbe. Lorsqu'il freine, le tracteur dérape sur ce sol glissant et prend une position oblique. La poussée exercée par la remorque le fait alors basculer et il écrase l'agriculteur et son fils en se renversant.

### **2. Remorque trop chargée sur une forte pente**

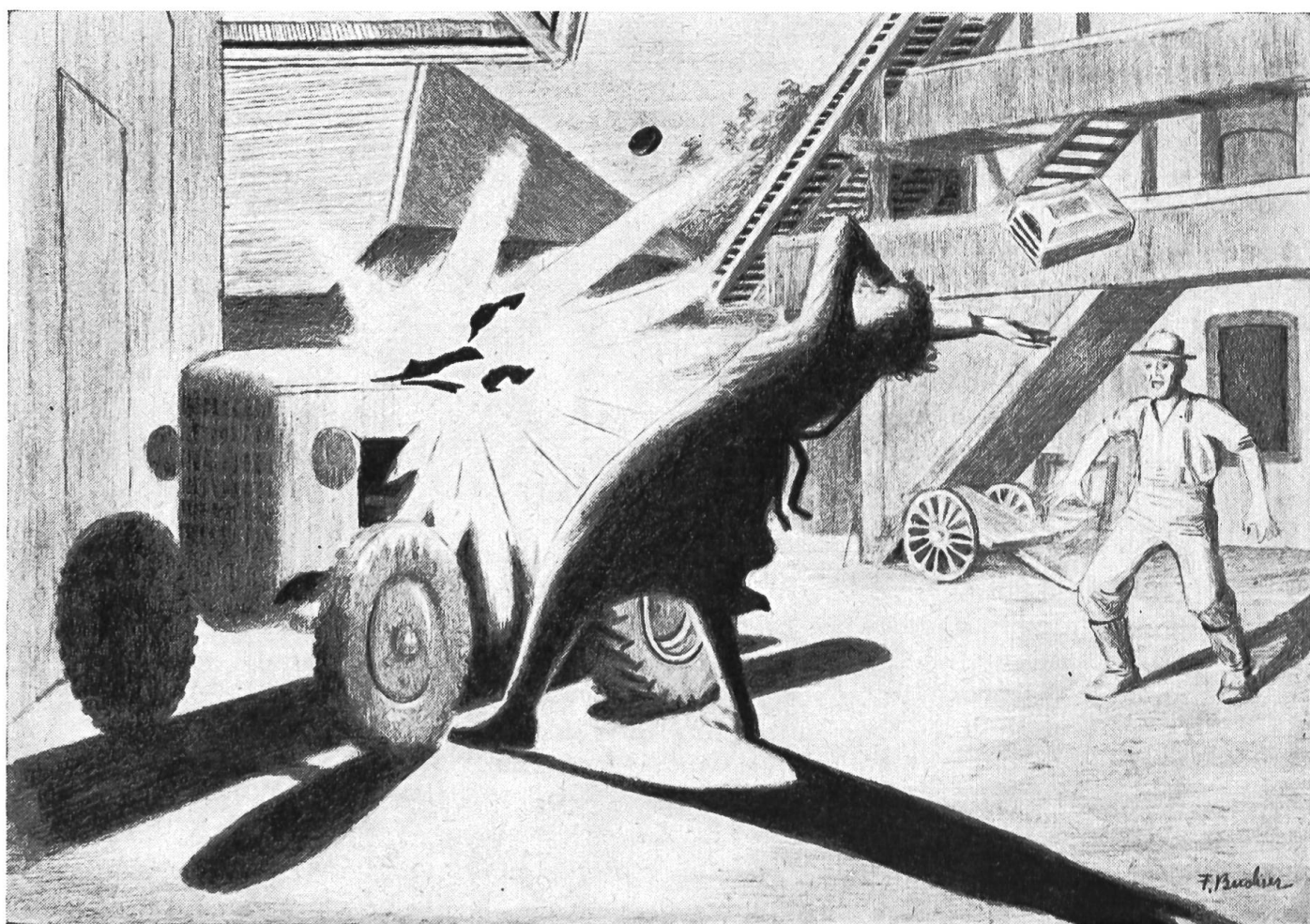
Afin d'abréger sa route, un jeune conducteur de tracteur circulant en forêt avec une remorque à pneus chargée de 5m<sup>3</sup> de bois prend un raccourci d'un taux d'inclinaison de 20%. Mais les freins du tracteur et le frein à inertie de la remorque n'arrivent pas à retenir cet énorme poids et le tracteur capote en écrasant aussi le conducteur sous lui.

### 3. Freins à inertie mis hors fonctionnement

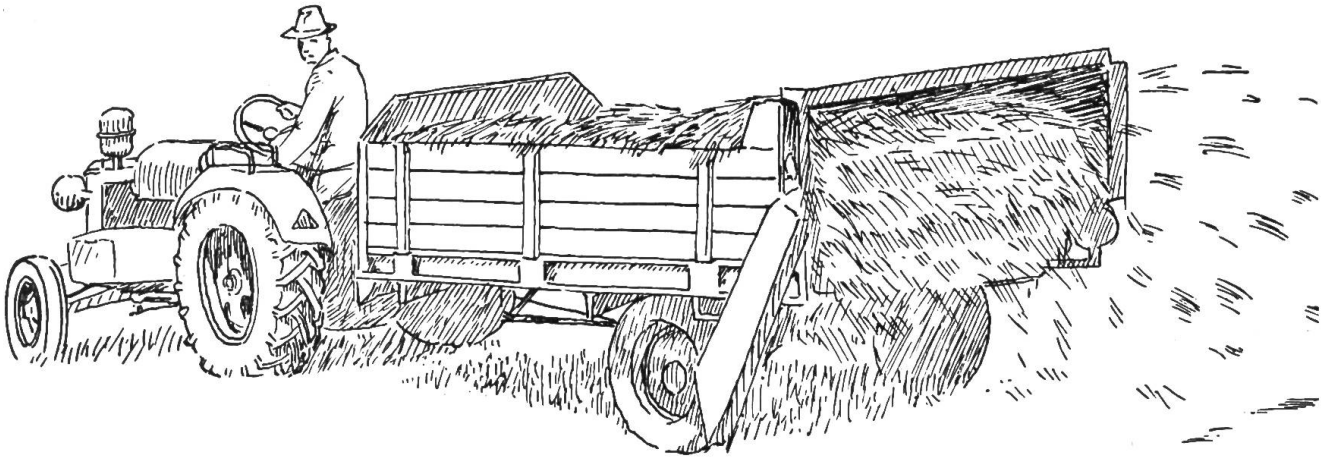
Pour faire marche arrière dans une carrière avec une remorque, un tractoriste met le frein à inertie en position de non-fonctionnement. Oubliant ensuite de le déverrouiller pour rouler de nouveau en marche avant, il descend dans la vallée avec sa remorque chargée. Comme les freins du tracteur se montrent incapables de retenir une telle charge, la machine est renversée par la remorque et le tractoriste trouve également la mort dans cet accident.

### 4. Freins difficiles à actionner

Lorsque l'effort exigé pour actionner le frein à pied d'un tracteur est important, il peut être fourni par un conducteur vigoureux et produire un freinage suffisant. S'il s'agit par contre d'un très jeune conducteur ou d'une conductrice, et que les freins sont mauvais, de surcroît, le ralentissement obtenu se montre alors insuffisant pour la sécurité du trafic routier. En outre, l'effet de freinage est encore moins bon lorsque les pédales ont été disposées de façon peu rationnelle.



Ne jamais remplir le réservoir de carburant lorsque le moteur est en marche ou que l'on a une cigarette à la bouche.



Aucune personne ne doit se trouver sur la remorque à fumier lorsque le dispositif épan-  
deur fonctionne. Si l'on veut remédier à un incident mécanique, il faut toujours arrêter  
le tracteur et débrayer la prise de force auparavant.

### 5. Virage pris à trop grande vitesse

Un conducteur de tracteur âgé de 18 ans débouche à forte allure d'une  
route latérale sur l'étroit chemin d'une digne. Comme la vitesse de la ma-  
chine est excessive par rapport à l'angle aigu du virage, il n'arrive plus à  
redresser son volant à temps, de sorte que le tracteur sort du chemin et  
dévale le remblai. C'est uniquement grâce au toit-abri de sa machine que  
ce conducteur parvient à s'en tirer.

### 6. Arbre à cardans dépourvu d'une protection

Il faut du temps et de la patience pour adapter ou enlever la gaine pro-  
tectrice de l'arbre de transmission à cardans de la prise de force. Mais en  
négligeant de mettre ce dispositif en place, il faut s'attendre à ce qu'il nous  
arrive la même chose qu'à ce conducteur de tracteur imprudent. Comme  
il descendait de son siège sans avoir pris auparavant la précaution de dé-  
clencher la prise de force, un pan de sa veste se trouva pris par l'arbre à  
cardans et s'enroula autour de celui-ci. Le malheureux conducteur fut  
effroyablement déchiqueté.

Les divers exemples précités montrent que la majorité des accidents de  
tracteurs sont dus à des défaillances humaines, seul un petit nombre étant  
attribuables à des défauts mécaniques.

### Comment éviter les accidents de tracteurs

Les mesures propres à prévenir les accidents concernent la construction  
du tracteur et de la remorque, les soins à donner à la machine et la sur-  
veillance à exercer vis-à-vis des conducteurs encore inexpérimentés.

1. Les freins des tracteurs, qui sont encore du type mé-  
canique, doivent comporter un système de leviers de commande à rapports  
favorables. Il faut en effet que l'on puisse arrêter la machine sur la distance  
légalement prescrite en exerçant un effort maximal de 35 kg, et cela non  
seulement avec un tracteur neuf, mais également avec un tracteur usagé.

D'autre part, un palonnier de frein du type mécanique ou hydraulique, permettant d'obtenir une répartition égale de l'effort, augmente la sécurité de circulation.

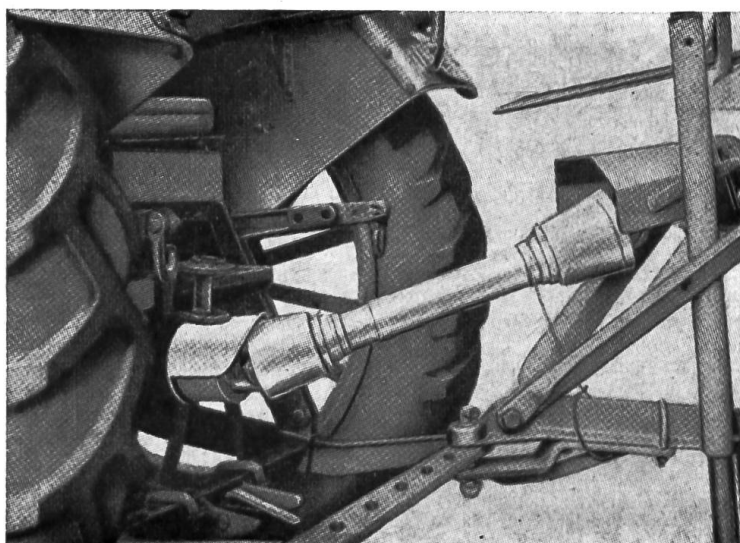
2. Les pédales de frein devraient se trouver à un endroit rationnel par rapport au conducteur, c'est-à-dire directement devant lui (pas de côté) et à proximité de son pied, afin qu'il ne soit pas obligé d'appuyer trop fortement.

3. Après que les roues avant ont été braquées à fond, il faut qu'elles reprennent immédiatement et d'elles-mêmes leur position rectiligne initiale.

4. Le frein à inertie à action automatique exige des soins d'entretien particuliers et un contrôle constant de son bon fonctionnement, étant donné qu'il est mis à rude épreuve dans l'agriculture. Des systèmes de freinage pour remorques qui soient d'une meilleure conception et d'une efficacité supérieure — même s'ils reviennent plus cher — se montrent toutefois nécessaires. Plusieurs prototypes ont déjà été réalisés, du reste.

5. Pour des raisons d'économie, les tambours de frein des remorques agricoles ont été généralement prévus jusqu'ici avec des surfaces de freinage insuffisantes. Il n'en sera heureusement plus ainsi désormais (tout au moins en Allemagne) puisque les nouvelles dispositions de la loi sur les véhicules automobiles exigent un permis de circulation pour toutes les remorques. On ne pourra utiliser à l'avenir que des essieux de type officiellement expertisé, dont les freins sont conformes aux normes prescrites.

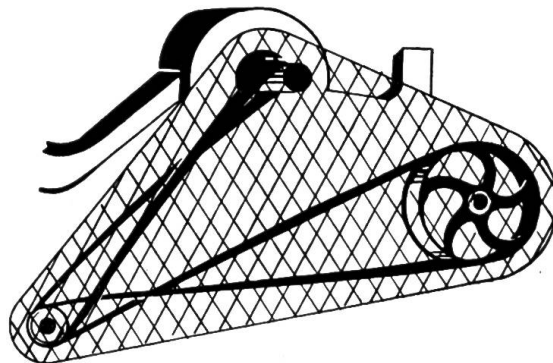
6. Le frein à pied et le frein à main du tracteur, à commandes indépendantes, doivent être aussi entretenus avec soin et régulièrement contrôlés quant à leur efficacité et à leur bon fonctionnement.



La prise de force, l'arbre de transmission à cardans et tous les autres organes en mouvement doivent être dûment isolés par des dispositifs protecteurs efficaces.



Il faut que les arbres, les poulies et les courroies de transmission que comportent les batteuses soient entourés d'une cage de protection ou de tout autre dispositif de sécurité approprié.



7. Pour pouvoir utiliser un tracteur agricoles avec sûreté, il faut posséder une expérience suffisante comme conducteur. Aucun cours donné par une auto-école ne familiarisera un débutant avec la conduite du tracteur sur les terrains agricoles. Il est donc indispensable de suivre un cours de conduite organisé par une Ecole d'agriculture (si ces écoles prévoient aussi ce genre de cours), puis de rouler fréquemment en étant accompagné d'un conducteur de tracteur expérimenté.

8. Sur les chemins privés et dans les champs, bien des agriculteurs se voient parfois obligés de confier la conduite du tracteur à des jeunes qui ne possèdent pas encore de permis de conduire. Ces agriculteurs ne doivent alors pas perdre de vue que rouler avec un tracteur sur des terrains agricoles est particulièrement difficile et demande une grande expérience. Les jeunes n'ont justement pas l'expérience voulue. Ils sont au contraire impulsifs et „possédés“ par la machine, qu'ils veulent voir réaliser des performances. Autrement dit, leur comportement est irréfléchi. Aussi ne devrait-on les laisser au volant d'un tracteur qu'après les avoir mis dûment au courant des dangers qui les guettent et leur avoir donné tous les conseils indispensables.

9. On rencontre cependant aussi des conducteurs de tracteurs expérimentés dont le comportement laisse à désirer. Il faut qu'ils n'oublient en tout cas pas d'être particulièrement prudents: sur les sols glissants; sur les chemins ou pentes à forte déclivité; avec des remorques lourdement chargées; enroulant selon les sens des courbes de niveau; lorsqu'ils ne freinent qu'une seule roue à la fois.

Les remorques doivent pouvoir être freinées efficacement sans que le conducteur du tracteur soit obligé de quitter son siège. Sur les sols glissants, soit en particulier sur les chemins et les terrains en pente, on évitera de freiner brusquement.



10. Quand un tracteur se renverse, cela signifie en général la mort du conducteur, car il n'arrive presque jamais à sauter suffisamment vite à bas de sa machine. D'après une statistique suédoise, le 70 % de ces accidents sont à issue mortelle. Il existe cependant un moyen de remédier largement à cette situation, et c'est d'utiliser un toit-abri parfaitement rigide, ou, mieux encore, le dispositif de sécurité contre les chutes dit cage de protection. Depuis que la loi suédoise a rendu cette cage obligatoire, il ne s'est plus produit d'accidents mortels par renversement de la machine avec les 12 000 nouveaux tracteurs mis en service. Il ne semble donc pas que l'on fasse fausse route en introduisant le dispositif de sécurité en question dans d'autres pays. Si les agriculteurs dépensent chaque année des sommes énormes pour acheter des machines, on ne voit pas pourquoi ils se refuseraient à donner encore un billet de 500 francs pour assurer leur propre sécurité. On peut dire que presque tous les autres véhicules automobiles — à part le tracteur agricole et les voitures de sport — protègent plus ou moins le conducteur grâce à leurs superstructures qui jouent le rôle d'une cage de sécurité.

11. Bien que l'adaptation de la gaine protectrice de l'arbre à cardans se montre un peu compliquée, il ne faut jamais négliger d'exécuter cette petite opération. Pour se convaincre de la nécessité absolue de fixer ce dispositif, on n'attendra certes pas d'avoir vu de ses propres yeux comment un homme peut être effroyablement mutilé — jusqu'à ce que mort s'ensuive — par l'arbre à cardans dépourvu de sa protection.

Les mesures préventives contre les accidents ne sont pas prises volontiers par les agriculteurs. Ils ne doivent toutefois pas les considérer comme des entraves, mais bien comme une chose indispensable permettant de sauver des vies humaines et d'éviter de graves dommages corporels. La collaboration des conseillers agricoles et des enseignants des écoles d'agriculture s'avère absolument nécessaire dans ce domaine.

## **Perkins** pour vous, Monsieur l'Agriculteur !

Beaucoup de vos collègues possèdent un moteur diesel PERKINS particulièrement étudié pour des tracteurs. — Avant de réviser votre vieux moteur, envisagez le montage d'un moteur PERKINS. Nous vous renseignons avec plaisir et réalisons également toute transformation. Un stock bien assorti en pièces de rechange, ainsi qu'un service rapide, sont à votre disposition.

**PROMOT S.A., SAFENWIL/AG**

Représentation Générale  
Tél. (062) 6 22 41/42

