

**Zeitschrift:** Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole  
**Herausgeber:** Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture  
**Band:** 29 (1967)  
**Heft:** 6

**Rubrik:** 40ème rapport annuel de l'Association suisse de propriétaires de tracteurs : 1er juillet 1965 au 30 juin 1966 [suite]

### **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:** 25.02.2026

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



## **40ème Rapport annuel**

**de l'Association suisse de propriétaires de tracteurs**

pour la période allant du 1er juillet 1965

au 30 juin 1966

(Les chiffres entre parenthèses qui suivent un nombre représentent en général ceux de l'exercice précédent)

(Suite)

Nous tenons à remercier également M.R. Tognoni, professeur au Technicum de la Suisse centrale, à Lucerne, qui dirige aussi les expérimentations et procède aux comparaisons nécessaires avec les appareils de mesure du banc d'essai. Par suite d'un surcroît de travail, il ne lui est actuellement pas possible de rédiger un rapport au sujet desdites expérimentations. Nous reviendrons par conséquent sur ce problème dans le prochain rapport annuel. Enfin nous ne voudrions pas manquer non plus d'adresser de sincères remerciements aux services fédéraux compétents pour l'aide financière qu'ils ont bien voulu nous accorder pour ces essais pratiques.

Les efforts déployés en vue de la constitution de plus importantes réserves de carburants, efforts dont nous avons parlé dans les deux derniers rapports annuels, ne purent malheureusement pas être poursuivis au cours de cet exercice du fait que les directives concernant la protection des eaux doivent être encore uniformisées. En conséquence, il ne nous reste qu'à inviter à nouveau nos sociétaires à constituer des réserves de carburants pour une année au moins.

### **16. L'éducation à la circulation routière et l'accroissement de la sécurité du trafic**


Le Tableau 2 montre que malgré les mesures restrictives prises l'hiver dernier pour enrayer la propagation de l'épizootie de fièvre aphteuse, les sections sont arrivées à organiser 152 (319) cours destinés à préparer les jeunes conducteurs de véhicules automobiles agricoles (âge: 14—16 ans) à l'examen théorique qu'ils doivent subir. Ces cours comptèrent 5055 (7520) participants. Il y a lieu de se féliciter d'une telle fréquentation et les sections méritent des éloges particuliers pour ce résultat puisqu'il s'agit en définitive de ménager la santé et de protéger la vie tant des sociétaires que de nos semblables en général. Rester passifs, dans ce domaine, signifierait renoncer à l'une des tâches importantes qui nous sont dévolues. Il ne serait pas non plus admissible que l'éducation des jeunes à la circulation routière soit confiée à l'Etat. L'administration, en l'occurrence certains fonctionnaires d'offices cantonaux de la circulation routière ou de polices cantonales de la circulation routière, seraient les premiers à demander des mesures sévères dès que le comportement des conducteurs de véhicules automobiles agricoles laisserait à désirer. Ils se soucieraient alors très peu d'être respon-

sables d'une situation défavorable pouvant résulter de certaines dispositions arrêtées par eux.

En mettant les moyens d'enseignement constamment à jour (une 3<sup>ème</sup> édition de la publication no. 9 a paru au cours de l'exercice et les questionnaires ont été remaniés il y a un an), nous nous efforçons de faciliter le plus possible le travail didactique des sections.

Que tous ceux qui se font un devoir d'éduquer les jeunes à la circulation routière, en particulier les dévoués moniteurs de cours et les organisateurs de manifestations en relation avec cette importante tâche, soient sincèrement remerciés de leurs efforts. Par la même occasion, nous voudrions aussi exprimer notre gratitude aux fonctionnaires des offices cantonaux de la circulation routière, et aux agents de la circulation, qui collaborent de manière exemplaire avec nos sections.

Dans notre organe «LE TRACTEUR et la machine agricole», nous effleurons pour ainsi dire dans chaque numéro certaines questions touchant la circulation routière. En consultant le Tableau 2, on peut voir qu'à part les cours préparatoires pour les jeunes, 4 sections ont encore mis sur pied 21 (35) réunions régionales avec exposés concernant l'accroissement de la sécurité du trafic routier. Cet exemple devrait être suivi par les sections qui n'ont pas encore fait preuve de beaucoup d'activité dans ce domaine. A ce propos, nous tenons à rappeler qu'à l'heure actuelle, les réunions d'information mises sur pied par les organisations du monde automobile sont également destinées à la population rurale dans son ensemble. C'est pourquoi, lors de chaque cours, les enseignants des Centres I et II attirent l'attention de leurs auditeurs aussi bien sur les dangers de la route que sur les risques d'accidents auxquels on s'expose en utilisant certaines machines.

Les Tableaux 6, 7 et 8 reproduits plus bas prouvent que les efforts déployés durant cet exercice en vue de l'accroissement de la sécurité routière n'ont pas non plus été vains. Cette constatation réjouissante doit nous inciter à persévérer dans nos efforts. A ce propos, nous ne devons pas oublier l'appui que nous apporte la Section de la prévention des accidents de l'IMA et les services consultatifs cantonaux chargés de veiller à l'application, dans l'agriculture, des mesures de sécurité nécessaires. Nous les remercions du travail utile qu'ils accomplissent. 

### **Abaissement des frais de production**

**Il est hautement louable que l'on aide l'agriculteur à abaisser ses frais de production. Mais il ne faut alors pas provoquer à nouveau leur augmentation en recommandant l'acquisition de machines coûteuses dans les exploitations où cela n'est pas absolument nécessaire. D'autre part, il ne faudrait pas non plus que l'on cherche à récupérer les rabais accordés sur le prix de vente des machines en majorant de plus de 300 % le prix des pièces de rechange. Ce qui compte, en définitive, ce ne sont pas les apparences, mais bien les réalités!**

**R. Piller**

**Tableau 6**  
**Tracteurs impliqués dans des accidents routiers**

Tracteurs agricoles				
Année	Effectif total	Tracteurs impliqués	En % par rapport à l'effectif	En % par rapport au total des accidents
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	24'894	311	1,25	0,38
1955	29'709	381	1,28	0,44
1956	33'149	357	1,07	0,47
1957	36'998	360	0,97	0,47
1958	41'172	450	1,09	0,56
1959	45'083	463	1,02	0,54
1960	48'890	533	1,09	0,56
1961	52'700	526	0,99	0,52
1962	59'000	476	0,82	0,46
1963	63'000	514	0,81	0,49
1964	67'000	549	0,81	0,51
1965	68'000	512	0,75	

Tracteurs industriels				
Année	Effectif total	Tracteurs impliqués	En % par rapport à l'effectif	En % par rapport au total des accidents
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	2,24
1956	1'174	165	15,0	0,22
1957	1'106	136	12,3	0,17
1958	1'088	116	10,7	0,14
1959	1'102	102	9,3	0,12
1960	1'102	96	8,7	0,10
1961	1'179	82	6,9	0,08
1962	1'336	158	11,7	0,15
1963	1'468	69	4,7	0,07
1964	1'678	138	8,6	0,12
1965	1'817	147	8,1	0,13

**Tableau 7**  
**Tracteurs impliqués dans des accidents routiers (1965)**  
(Les chiffres entre parenthèses concernent l'année 1964)

Canton	Tracteurs agricoles	Tracteurs industriels
Zurich	47 ( 52)	29 ( 31)
Berne	72 ( 76)	18 ( 12)
Lucerne	30 ( 19)	5 ( 2)
Uri	1 ( 2)	1 ( 1)
Schwytz	9 ( 14)	1 ( 2)
Obwald	2 ( 6)	— ( —)
Nidwald	1 ( 4)	— ( —)
Glaris	3 ( —)	— ( 1)

Canton	Tracteurs agricoles	Tracteurs industriels
Zoug	5 ( 9)	2 ( 2)
Fribourg	41 ( 28)	1 ( 1)
Soleure	15 ( 11)	5 ( 4)
Bâle-Ville	2 ( 1)	11 ( 11)
Bâle-Campagne	8 ( 8)	12 ( 6)
Schaffhouse	3 ( 10)	2 ( 3)
Appenzell Ext.	4 ( 3)	1 ( —)
Appenzell Int.	1 ( —)	— ( —)
St-Gall	32 ( 44)	3 ( 4)
Grisons	14 ( 22)	3 ( 6)
Argovie	41 ( 46)	14 ( 15)
Thurgovie	25 ( 27)	4 ( 1)
Ticino	17 ( 12)	3 ( 4)
Vaud	65 ( 70)	9 ( 18)
Valais	50 ( 67)	5 ( 3)
Neuchâtel	20 ( 12)	14 ( 4)
Genève	4 ( 6)	4 ( 7)
	512 (549)	147 (138)

**Tableau 8**

**Objets impliqués en Suisse dans les accidents routiers (1965)**

(Les chiffres entre parenthèses concernent l'année 1964)

Chemin de fer	228	( 262)
Tramways	826	( 970)
Cars/Omnibus	932	( 959)
Voitures automobiles	73712	( 71210)
Camions	9854	( 9915)
Tracteurs agricoles	512	( 549)
Tracteurs industriels	147	( 138)
Motocyclettes	1827	( 2107)
Scooters	2070	( 2614)
Petites motos	2001	( 2343)
Motocycles	3407	( 3494)
Cycles	3507	( 4097)
Chars	105	( 124)
Voitures à bras	39	( —)
Piétons	6618	( 6574)
Traîneaux de sport	61	( 33)
Animaux	418	( 427)
Autres objets	419	( 420)
Total	106683	(106236)

Bureau fédéral de statistique

## 17. La santé des conducteurs de véhicules automobiles agricoles

Nous constatons avec satisfaction que les sièges pour conducteurs de tracteurs agricoles ont bénéficié d'importantes améliorations au cours de ces deux dernières années. Les vœux que nous ne cessons de formuler depuis très longtemps à ce sujet n'ont donc pas été sans effet. Les tracteurs agricoles qui sont mis maintenant en service ne compor-

tent pour ainsi dire plus de sièges de type traditionnel. Les sièges de conception moderne pour conducteurs de tracteurs possèdent notamment les caractéristiques suivantes:

**Suspension et amortissement des oscillations**

- Système de suspension à parallélogramme articulé (guidage vertical)
- Ressorts suffisamment souples
- Possibilité de régler la tension des ressorts suivant le poids du conducteur
- Amortissement efficace des oscillations

**Structure et forme du siège**

- Légère inclinaison du siège vers l'arrière (3 à 5 cm)
- Bord supérieur du dossier se trouvant à env. 24 cm du coussin de siège
- Dossier enveloppant (côtés pleins)
- Coussin de siège pas trop tendre

**Emplacement et réglage du siège**

- Hauteur maximale du siège au-dessus du plancher: 40 cm
- Possibilité de déplacer le siège sur 15 cm dans le sens longitudinal (au moyen d'un levier)

L'ordonnance technique prévue dans le cadre de la Loi fédérale sur la circulation routière (LCR) et à laquelle nous avons fait allusion dans les derniers rapports annuels n'a pas encore été promulguée. C'est la raison pour laquelle nous ne pouvons rien indiquer de précis pour le moment au sujet de l'admission des abris de sécurité. A ce propos, l'essentiel serait que la subdivision de la circulation routière du Département fédéral de justice et police ait réservé bon accueil à la requête que nous lui avons adressée il y a déjà un certain temps concernant les abris en question. On ne peut s'empêcher de trouver curieux que les abris de sécurité aient été rendus obligatoires dans un pays plat comme la Hollande et qu'ils soient défendus dans un pays montagneux comme la Suisse. Mais nous nous empressons d'ajouter que nous sommes opposés, quant à nous, à ce que l'on déclare ces équipements obligatoires. Chaque propriétaire de tracteur doit pouvoir décider librement s'il juge nécessaire ou pas de faire monter un abri de sécurité sur son tracteur. Au besoin, c'est à nos sections et à notre organisation centrale qu'il appartient de persuader les agriculteurs de l'utilité incontestable que présentent ces abris à divers points de vue.

## **18. La législation suisse en matière de circulation routière**

Ainsi que nous l'avons dit dans un autre chapitre du présent rapport, une partie de la législation routière prévue n'a pas encore été promulguée. Il manque en effet l'ordonnance technique relative à la construction et à l'équipement des véhicules, ainsi que l'ordonnance administrative concernant l'immatriculation des véhicules, les permis de conduire et de circulation, les examens de conducteur et les contrôles de véhicules. Ces deux ordonnances seront publiées dans le cadre de la loi fédérale sur la circulation routière. Le fait que la première de ces ordonnances ne se trouve pas encore à disposition devrait inciter les fabricants et les conseillers en machinisme agricole à se montrer prudents dans leurs plans et leurs déclarations.

Quoi qu'il en soit, il est grand temps que cette lacune de la législation routière soit enfin comblée.

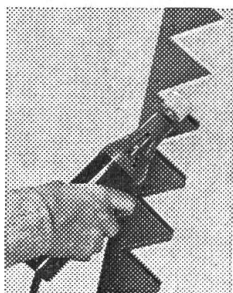
Ceux qui espéraient que la nouvelle législation routière serait appliquée de manière uniforme sur l'ensemble du territoire suisse sont malheureusement déçus. Ils constatent par exemple que la signalisation exigée pour certains véhicules spéciaux (moissonneuses-batteuses, presses à paille) n'est pas la même partout. En outre, il ne devrait pas être nécessaire de renouveler chaque année les autorisations d'exception. A notre avis, elles devraient être établies pour une durée indéterminée tout au moins en ce qui concerne les machines saisonnières et tant qu'il n'y a pas de changement de propriétaire.

Après avoir consulté la commission technique compétente et le Comité directeur, il nous a fallu prendre position au sujet des questions suivantes:

- Expertise des types de véhicules et de pièces détachées.
- Amendes d'ordre pour contraventions en matière de circulation routière.
- Plaques de contrôle réfléchissantes.

## 19. L'imposition des véhicules automobiles agricoles

Etant donné qu'il faut payer des taxes de circulation plus ou moins élevées dans les différents cantons en ce qui concerne plus particulièrement les véhicules agricoles spéciaux, nous avons entrepris le 23 juin 1966 une enquête à ce sujet. Le résultat de cette enquête pourra probablement être connu en août 1966. Comme l'administration établit volontiers des comparaisons avec l'étranger lors de divergences d'opinions, on nous permettra de relever qu'aucune taxe de circulation n'est perçue pour les véhicules automobiles agricoles en Belgique et en Hollande, par exemple. Vu la tendance qu'on a actuellement à augmenter les taxes de circulation, cette indication ne manque pas de présenter de l'intérêt. Nous demandons aux sections de s'opposer résolument à toute majoration excessive de la taxe de circulation frappant les véhicules automobiles agricoles. (A suivre)



### Affûteuse-perceuse UNIVERSAL

Machine combinée qui a fait plus de 30 000 fois ses preuves dans la pratique et fut la première de ce genre à être approuvée par l'IMA!

Multiples possibilités d'emploi: affûtage, perçage, tonte.

Economie de temps grâce à sa simplicité, à sa maniabilité et à la suppression des réglages d'un système de guidage!

..... A découper

#### BON 14

Le soussigné désire que la firme **HEINIGER S.A., 3360 HERZOGENBUCHSEE BE**, tél. 063/5 29 64, lui envoie gratuitement des prospectus ou lui fasse une démonstration sans engagement.

Nom: ..... Adresse: .....

NB. — Si vous commandez une affûteuse UNIVERSAL, ce bon vous donnera droit à un cadeau (accessoire utile et pratique)!