

<b>Zeitschrift:</b>	Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole
<b>Herausgeber:</b>	Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
<b>Band:</b>	30 (1968)
<b>Heft:</b>	7
<b>Rubrik:</b>	41ème rapport annuel de l'Association suisse de propriétaires de tracteurs : 1er juillet 1966 au 30 juin 1967 [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:** 11.01.2026

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



## 41ème Rapport annuel

de l'Association suisse de propriétaires de tracteurs  
pour la période allant du 1er juillet 1966  
au 30 juin 1967

(Les chiffres entre parenthèses qui suivent immédiatement  
d'autres chiffres représentent en général ceux de l'exercice  
(Fin)

Le tableau 5 reproduit plus loin montre clairement qu'il n'est pas possible, en Suisse romande, de commencer les cours aussi tôt qu'à Riniken. D'un autre côté, le nombre des participants permet de se rendre compte que l'opinion erronée, selon laquelle les cours sur les machines agricoles sont superflus ou de trop longue durée, existe malheureusement encore chez nous. Les nouvelles expériences que nous ferons au cours de l'hiver 1967/68 nous indiqueront les conclusions à tirer pour l'avenir de cet état de choses. Il nous faudra tout d'abord essayer de faire davantage de propagande que jusqu'ici en prévision de ces cours. Dans cet ordre d'idées, nous serions reconnaissants aux sections fribourgeoise, genevoise, jurassienne, neuchâteloise et valaisanne de nous prêter leur appui. Il nous semble en effet que les participants provenant de ces régions devraient être plus nombreux. D'une manière générale, on peut dire que les cours sur les machines agricoles furent moins suivis que les autres. Quant aux cours sur les moissonneuses-batteuses, ils se sont ressentis quelque peu de la concurrence que leur font les mises au courant gratuites des représentants à la clientèle. A la demande de plusieurs participants, nous avons essayé de donner un cours s'appliquant à deux modèles de même marque, afin que chacun puisse travailler sur sa propre machine. Cette formule répond à certains besoins. Le cours relatif à des machines horticoles déterminées a rencontré beaucoup de succès, puisque pas moins de 24 jardiniers-paysagistes l'ont suivi.

Nous ne pouvons que nous réjouir du bon esprit qui régnait parmi les 124 participants aux cours de cet hiver 1966/67. Chacun fut attentif et assidu, et cela aussi bien pendant les quelques heures d'enseignement théorique que pendant les nombreuses heures d'enseignement pratique. Beaucoup d'élèves firent part de leurs expériences et de leurs mésaventures avec telle ou telle machine, ce qui anima les cours et apporta un enrichissement pour tous. En outre, cela contribua à établir une relation de cause à effet entre les recommandations que nous faisons et les travaux pratiques à la ferme. De nombreuses discussions s'engagèrent d'autre part sur des exemples de bon et de mauvais entretien, avec toutes les conséquences pécuniaires qui en résultent. Les quelques calculs relatifs au coût d'utilisation de plusieurs matériels qui furent présentés, de même que les remarques faites sur la rentabilité de telle ou telle chaîne de mécanisation, éveillèrent beaucoup d'intérêt. Cette matière pourrait peut-être faire l'objet d'un cours spécial. Soulignons par ailleurs que toujours préoccupés de ce que nos cours soient

utiles, nous restons ouverts à toute suggestion susceptible d'en accroître l'efficacité.

Je remercie très sincèrement Monsieur Michel Pichonnat, enseignant comme moi, de l'activité dont il ne cesse de faire preuve. Il me faut adresser aussi des remerciements à la direction de l'école, en particulier à Monsieur Mottaz, secrétaire-comptable, pour s'être si bien occupé des travaux administratifs. Un grand merci aussi à Monsieur Jaccoud, enseignant, avec qui nous partagions nos locaux le mercredi, ainsi qu'à Monsieur Besson, mécanicien, auquel nous avons souvent fait appel lors de notre installation. Par ailleurs, l'entrée en activité du Centre de cours de Grange-Verney a représenté un surcroît de travail pour le Secrétariat central de l'association suisse. Aussi notre gratitude va-t-elle également à son personnel, pour son précieux appui. Au nom des participants, je tiens d'autre part à remercier qui de droit pour le vivre et le couvert, aussi appréciés l'un que l'autre. Nous assurons enfin de notre gratitude tous ceux qui contribuent à asseoir la réputation du Centre de cours de Grange-Verney sur Moudon.

**Tableau 5**  
**Liste des cours donnés au Centre de cours II**

		Nombre de participants	Durée (jours)
<b>1966</b>			
21.11. – 26.11.	Cours sur les tracteurs pour les agriculteurs	7	6
28.11. – 9.12.	Cours sur les machines agricoles pour les agriculteurs	5	12
11.12. – 17.12.	Cours sur les tracteurs pour les agriculteurs	16	6
19.12. – 21.12.	Cours sur le dépannage et l'entretien de véhicules automoteurs agricoles	8	3
<b>1967</b>			
5. 1. – 7. 1.	Cours sur l'entretien de machines horticoles	24	2
9. 1. – 21. 1.	Cours sur les machines agricoles pour les agriculteurs	8	12
30. 1. – 4. 2.	Cours sur les tracteurs pour les agriculteurs	16	6
6. 2. – 11. 2.	Cours sur les tracteurs pour les agriculteurs	9	6
20. 2. – 22. 2.	Cours sur le dépannage et l'entretien de véhicules automoteurs agricoles	15	3
23. 2. – 25. 2.	Cours sur le dépannage et l'entretien de véhicules automoteurs agricoles	4	3
27. 2. – 1. 3.	Cours sur la conduite des moissonneuses-batteuses	7	3
2. 3. – 3. 3.	Cours sur l'entretien des moissonneuses-batteuses	5	2
	<b>Total</b>	<b>124(81)</b>	<b>61(31)</b>

Ces chiffres correspondent à 604 (81) journées de participants

### **13. Le service de renseignements et de conseils**

Comme à l'ordinaire, un nombre important de nos sociétaires ont tenu à profiter de la possibilité qui leur est offerte de se faire conseiller gratis pro Deo auprès du Secrétariat central, soit par téléphone ou par écrit, soit en nous rendant directement visite. En ce qui concerne les renseignements d'ordre général ou de caractère juridique, nous les donnons nous-mêmes la plupart du temps. Quant aux conseils en vue de l'achat de machines, il y a maintenant 17 ans que nous avons chargé l'Institut suisse de machinisme agricole (IMA) de ce soin. Durant l'exercice 1966/67, l'institut

précité a donné au total 65 (68) fois des renseignements d'ordre technique à ce propos (AG 31, ZH 10, BE 8, LU 6, SO 3, BS+BL 2, VD 2, FR 1, JB 1, SH 1). Nous remercions les collaborateurs de l'IMA pour le très utile travail qu'ils ont accompli là.

Les expertises concernant les réparations à effectuer durant la période de garantie des machines ont été effectuées comme d'habitude par M. Hermann Beglinger, d'Emmen (LU), avec le doigté qu'on lui connaît. On dut recourir à ses bons offices lors de 36 (19) litiges, dont certains représentaient des affaires soit très compliquées, soit très difficiles à liquider en raison de l'intransigeance des parties (BE 15, AG 4, LU 4, JB 2, SO 2, VD 2, FR 1, GR 1, SG 1, SH 1, SZ 1, ZG 1, ZH 1).

Les cas desquels notre expert dut s'occuper montrent une fois de plus avec quelle légèreté certains tracteurs sont achetés et l'importance des factures qu'il faut parfois payer pour des réparations lors d'acquisitions inconsidérées. Etant donné qu'il existe maintenant aussi des conseillers cantonaux en machinisme agricole, on est en droit de penser que les agriculteurs ont largement la possibilité de se faire conseiller lors de l'achat de matériels.

Monsieur Beglinger mérite de sincères remerciements pour le travail très souvent désagréable, mais toujours consciencieux, qu'il a accompli. Nous comprenons toutefois le désir qu'il a exprimé d'en être déchargé à partir de l'automne 1967 et espérons pouvoir lui donner satisfaction jusque-là.

#### **14. Les analyses de carburants et de lubrifiants**

Après s'être fait délivrer le bon nécessaire par l'association suisse, 16 (8) agriculteurs (BE 6, AG 4, ZH 3, LU 1, SO 1, TG 1) ont fait analyser gratuitement (par le Laboratoire fédéral d'essai de matériaux et Institut de recherches pour l'industrie, le génie civil et les arts et métiers – EMPA, Dübendorf ZH) 11 échantillons d'huiles à moteurs et 1 de graisse à châssis, ainsi que 3 échantillons de gasoil et 1 d'additif pour gasoil.

Les échantillons d'huiles à moteurs adressés à ce laboratoire n'ont pas donné matière à critique et les remarques d'ordre général figurant sur les rapports d'analyses avaient cette teneur: «L'échantillon d'huile de graissage envoyé est constitué en majeure partie par de l'huile paraffinique SAE 20 W-30 à moteurs. Cette huile possède les propriétés favorables suivantes: point de solidification assez bas, courbe viscosité-température aplatie, faible indice de cokéfaction (après élimination de la cendre). Si l'on se base sur la teneur en cendres pour formuler une appréciation, on peut dire qu'il s'agit vraisemblablement d'une huile HD Supplément 1. De telles huiles de graissage s'utilisent pour lubrifier les moteurs à gasoil montés sur des véhicules (avec ou sans forte alimentation sous pression) et éventuellement aussi des moteurs à essence. Aucune constatation défavorable ne résulte des analyses effectuées.» Le post-scriptum ajouté à l'un des rapports d'analyses présente un intérêt particulier pour les propriétaires de tracteurs. Il a la teneur suivante: «A notre avis, l'emploi d'une huile à usages multiples (pour le moteur, la transmission et le bloc hydraulique) ne doit pas être

recommandé sans quelques réserves, du fait qu'on prévoit la plupart du temps des huiles spéciales, ayant des propriétés différentes (en ce qui concerne la viscosité, les produits d'addition, etc.), pour ces buts d'utilisation.» Par ailleurs, les remarques ci-après de l'EMPA, formulées dans un autre cas, montrent combien il est important que les huiles à moteurs soient achetées exclusivement chez des fournisseurs sérieux possédant les connaissances techniques nécessaires. «Nous estimons que cette huile de graissage est trop épaisse pour être utilisée pendant la saison froide, car elle ne permet que difficilement d'atteindre la vitesse de rotation exigée pour le lancement du moteur. Dans le cas de basses températures, nous recommandons par conséquent au moins une huile du degré de viscosité correspondant à la désignation SAE 20 W-20 ou une huile multigrade portant l'appellation SAE 10 W-30.»

En ce qui touche les échantillons de gasoil, les réserves exprimées par le laboratoire en question dans un cas peuvent se révéler utiles pour les détenteurs de tracteurs. Les voici: «L'échantillon envoyé est trouble. Il contient de l'eau en suspension, laquelle peut éventuellement provoquer des obstructions.» A ce propos, il convient de relever que si de l'eau se mélange au carburant, c'est presque toujours à la ferme que cela se produit, du fait que le carburant est manipulé incorrectement lors de l'entreposage ou que le fût est déplacé. Dans un cas particulier, l'EMPA s'est prononcé comme suit: «Température d'ébullition et point d'inflammabilité très bas (l'échantillon contient environ 10% d'essence, exprimés en unités de volume). Etant donné sa faible viscosité, un gasoil de ce genre est susceptible de rendre la lubrification de la pompe d'injection plutôt difficile.» D'autre part, le même laboratoire faisait entre autres les constatations suivantes dans une lettre qui accompagnait le rapport d'analyses: «D'après nos expériences, les insuffisances dont se plaignent fréquemment les agriculteurs ne dépendent que rarement de la qualité du carburant fourni, mais bien davantage d'une manipulation incorrecte. Les pompes d'injection et les injecteurs sont des organes extrêmement sensibles qui ne peuvent bien fonctionner qu'avec du gasoil totalement exempt d'impuretés et de corps étrangers. Aussi importe-t-il, premièrement, qu'aucune impureté (poussières, eau, rouille, saletés) ne puisse se mêler au carburant lors de la manipulation de celui-ci ou des récipients qui le contiennent; deuxièmement, que les impuretés qu'il renferme éventuellement soient éliminées.»

Un des échantillons soumis à des analyses était de la graisse à châssis (graisse universelle). A ce propos, l'EMPA a fait les remarques suivantes: «Les analyses sommaires auxquelles il a été procédé ont montré qu'il s'agit d'une graisse à base de savon d'aluminium. Il convient de relever tout particulièrement la très faible consistance de ce lubrifiant, que viennent prouver son point de goutte peu élevé et sa faible résistance à l'eau. Si l'on porte un jugement sur cette graisse d'après les analyses sommaires effectuées, on peut dire qu'il s'agit bien d'une graisse universelle. Il faut toutefois souligner qu'une bonne étanchéification vers l'extérieur s'avère nécessaire avec une

telle graisse, vu sa très faible consistance et son point de goutte, lequel semble ne pas devoir lui permettre de résister spécialement bien à la chaleur. Quoi qu'il en soit, celle graisse telle qu'elle est peut s'employer pour lubrifier les paliers lisses ou à roulements à billes, en particulier lorsqu'ils ne sont soumis qu'à de faibles sollicitations. Nous voudrions cependant rendre les utilisateurs attentifs au fait qu'en ce qui concerne plus spécialement la lubrification des paliers de roue, où l'on ne trouve pas toujours une bonne étanchéification du côté de la garniture de frein, il vaudrait mieux renoncer à l'emploi d'une telle graisse semi-fluide et donner la préférence à une graisse pour paliers qui soit plus consistante et résiste mieux à la chaleur.»

## **15. Les mesures de prévoyance envisagées en vue d'une pénurie de carburants**

Au moment où les premiers essais d'alimentation de moteurs au gaz de bois étaient entrepris à la demande de notre organisation, certains essayèrent de nous faire comprendre discrètement qu'une visite de notre part à un psychiatre s'imposait. Ces gens n'ont certainement pas dû se sentir particulièrement à l'aise autour du 5 juin 1967. La guerre éclair des Israéliens a prouvé une fois de plus combien notre approvisionnement en dérivés du pétrole brut peut devenir subitement précaire. C'est la raison pour laquelle il apparaît plus que jamais indiqué de poursuivre les expérimentations en question dans le même cadre restreint que jusqu'ici.

Les essais de marche au gaz de bois furent également effectués dans la pratique au cours de cet exercice et on peut dire que les expériences faites ont continué de se solder par des résultats positifs.

Au moment où nous rédigeons le présent rapport, les dernières décisions sont prises en vue de procéder à des mesurages au banc d'essai avec un moteur de marque Fiat aimablement mis à disposition par une entreprise industrielle (Bucher-Guyer, Niederweningen ZH). En outre, le générateur Volvo actuellement monté sur l'un des tracteurs utilisés pour les essais pratiques doit être remplacé par un générateur Imbert. A la fin du mois de mai, M. le professeur R. Tognoni nous a remis un deuxième compte rendu détaillé au sujet des mesurages effectués avec le moteur Ford Major durant cet exercice. Le programme suivant avait été prévu pour lesdits mesurages au banc d'essai:

- A) Alimentation du moteur avec du gasoil seulement.
- B) Alimentation du moteur avec du carburant binaire, le gaz de bois étant produit par le générateur Imbert.
- C) Alimentation du moteur avec du carburant binaire, le gaz de bois étant produit par le générateur Volvo.
- D) Mesurages comparatifs effectués avec le générateur Volvo et le générateur Imbert.
- E) Essais sur route et sur terrain agricole avec un tracteur équipé d'un moteur marchant au carburant binaire (mélange composé de gaz de bois, de gasoil pulvérisé et d'air).

En ce qui concerne les essais mentionnés aux lettres B et C, ils furent exécutés avec plusieurs sortes de bois, dont chacune comportait en outre des lots d'un taux d'humidité différent.

Nous sommes très reconnaissants au Technicum de la Suisse centrale, à Lucerne, ainsi qu'à Messieurs R. Tognoni, Zwyr (son assistant), L. Moos et A. Siegrist (agriculteurs), de l'activité désintéressée dont ils ont fait preuve lors des mesurages et expérimentations en question, ainsi que du vif intérêt qu'ils témoignent pour ces essais d'alimentation de moteurs avec un carburant de remplacement.

Ainsi que nous l'avons signalé au chapitre 7, un cours à l'intention des moniteurs a été donné du 14 au 16 novembre 1966 au Centre de cours de Riniken concernant la marche de moteurs au gaz de bois. Nous espérons avoir posé ainsi des jalons en vue d'une campagne de vulgarisation et de préparation à lancer sur une plus large échelle.

## **16. Education à la circulation routière et accroissement de la sécurité du trafic**

En consultant le Tableau 2, on remarque qu'en prévision de l'examen théorique pour jeunes conducteurs (entre 14 et 18 ans) de véhicules automobiles agricoles, nos sections ont organisé en tout 318 (152) cours préparatoires avec un total de 5873 (5055) participants. A ces manifestations viennent encore s'ajouter 32 réunions régionales (1235 personnes) avec conférence sur la prévention des accidents. Tous ces chiffres sont réjouissants et la plupart des sections ont droit à des éloges mérités pour l'activité qu'elles déplient dans le domaine de l'éducation à la circulation routière et de l'accroissement de la sécurité du trafic. Ce qui nous a fait particulièrement plaisir, c'est que le canton d'Argovie a décidé d'en revenir aux examens plus sévères de naguère et de recourir à un expert en automobiles au lieu de faire appel comme jusqu'ici à l'agent local de la police cantonale. En ce qui touche la plus grande rigueur prévue lors de l'examen théorique à subir par les jeunes conducteurs, d'autres cantons devraient suivre l'exemple de celui d'Argovie. Les comités des sections feraient peut-être bien d'entreprendre une démarche à ce sujet auprès de l'autorité compétente. Quand on voit avec quelle application et quel intérêt plusieurs sections s'occupent de la formation des jeunes conducteurs, on est d'autant plus surpris et déçu de constater que certains cantons et sections sont encore bien en retard dans ce domaine.

La publication no. 9 de l'ASPT, intitulée «Circulation routière et responsabilités», a été légèrement remaniée. Elle a paru récemment en tant que 4ème édition.

Divers problèmes relatifs au trafic routier sont traités comme toujours, de façon sommaire, dans notre périodique «LE TRACTEUR et la machine agricole». Si les articles concernant ce sujet paraissent maintenant un peu moins fréquemment, c'est parce que plusieurs allusions faites ici et là indiquent une certaine lassitude de la part de nos lecteurs. Comme des constatations

analogues ont été faites à l'étranger, il semble que ce manque d'intérêt doive être attribué à une propagande maladroite en faveur de la prévention des accidents. C'est-à-dire qu'il apparaît erroné de prendre principalement des photos d'accidents comme base de discussion, car le lecteur ou l'interlocuteur se fatigue à la longue et son intérêt finit par s'émosser. A partir de l'automne 1967, nous tenterons de mener une nouvelle campagne de vulgarisation en utilisant des illustrations mieux appropriées au but à atteindre.

Par ailleurs, nous nous déclarons résolument opposés à la tendance que certains ont de vouloir pour ainsi dire jaloner nos voies de communication d'agents de police. On tomberait d'un extrême dans l'autre en créant ainsi une catégorie d'usagers de la route refoulés, qui, sitôt le képi de l'agent hors de vue, se défouleraient d'une façon ou d'une autre. Le remède serait alors pire que le mal. Etre conscient de ses responsabilités et avoir des égards pour autrui est une question de caractère et l'on n'arrive pas à modeler un caractère avec l'intervention de la police.

Nos lecteurs peuvent voir au Tableau 6 que le nombre des accidents de la route a augmenté en chiffres absolus mais non pas en proportion de l'effectif et du total des accidents. Cette réjouissante constatation doit inciter l'association suisse et les comités des sections, également durant l'hiver 1967/68, à ne pas ménager les efforts déployés en vue d'augmenter la sécurité de circulation sur les routes et à choisir cette fois de meilleurs moyens psychologiques.

Nous adressons de sincères remerciements à tous les agriculteurs qui, par la correction de leur comportement sur la voie publique, servent directement et indirectement les intérêts de l'agriculture. Nous les engageons à persévérer dans cette bonne voie et à exercer ainsi une heureuse influence sur ceux de leurs collègues qui observent moins les règles de circulation et ont moins d'égards envers les autres usagers de la route.

**Tableau 6**  
**Tracteurs impliqués dans des accidents routiers 1966**

Année	Effectif total	Tracteurs agricoles		
		Tracteurs impliqués	En % par rapport à l'effectif	En % par rapport au total des accidents
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	0,48
1966	69'000	563	0,81	0,52

### Tracteurs industriels

Année	Effectif total	Tracteurs impliqués	En % par rapport à l'effectif	En % par rapport au total des accidents
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
1966	1'994	134	7,0	0,12

**Tableau 7**

**Tracteurs de différents cantons impliqués dans des accidents routiers  
1966** (Les chiffres entre parenthèses concernent l'année 1965)

Canton	Tracteurs agricoles	Tracteurs industriels
Zurich	68 ( 47)	34 ( 29)
Berne	71 ( 72)	14 ( 18)
Lucerne	34 ( 30)	3 ( 5)
Uri	1 ( 1)	2 ( 1)
Schwytz	16 ( 9)	1 ( 1)
Obwald	2 ( 2)	2 ( -)
Nidwald	1 ( 1)	1 ( -)
Glaris	1 ( 3)	— ( —)
Zoug	3 ( 5)	— ( 2)
Fribourg	28 ( 41)	4 ( 1)
Soleure	17 ( 15)	7 ( 5)
Bâle-Ville	1 ( 2)	9 ( 11)
Bâle-Campagne	11 ( 8)	5 ( 12)
Schaffhouse	8 ( 3)	— ( 2)
Appenzell Rh. Ext.	2 ( 4)	— ( 1)
Appenzell Rh. Int.	— ( 1)	2 ( —)
Saint-Gall	36 ( 32)	8 ( 3)
Grisons	21 ( 14)	1 ( 3)
Argovie	41 ( 41)	14 ( 14)
Thurgovie	26 ( 25)	1 ( 4)
Tessin	12 ( 17)	1 ( 3)
Vaud	66 ( 65)	14 ( 9)
Valais	73 ( 50)	4 ( 5)
Neuchâtel	14 ( 20)	— ( 14)
Genève	10 ( 4)	7 ( 4)
	563 (512)	134 (147)

(Bureau fédéral de statistique)

**Tableau 8****Objets impliqués en Suisse dans les accidents routiers (1966)**

(Les chiffres entre parenthèses concernent l'année 1965)

Chemins de fer	230	( 228)
Tramways	838	( 826)
Cars/Omnibus	995	( 932)
Voitures automobiles	76359	( 73712)
Camions	9340	( 9854)
Tracteurs agricoles	563	( 512)
Tracteurs industriels	134	( 147)
Motocyclettes	1808	( 1827)
Scooters	1917	( 2070)
Petites motos	1991	( 2001)
Motocycles	3911	( 3407)
Cycles	3329	( 3507)
Chars	103	( 105)
Voitures à bras	35	( 39)
Piétons	6581	( 6618)
Traîneaux de sport	36	( 61)
Animaux	562	( 418)
Autres objets	436	( 419)
<b>Total</b>	<b>109168</b>	<b>(106683)</b>

(Bureau fédéral de statistique)<sup>7</sup>

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

A la fin du mois de juin 1967, nous avons enfin reçu, pour préavis, le projet de l'Ordonnance sur la construction et l'équipement des véhicules routiers (OTV) prévue dans le cadre de la Loi fédérale sur la circulation routière (LCR) et aussi appelée Ordonnance technique relative aux véhicules routiers. On y constate avec satisfaction qu'il est désormais envisagé d'autoriser les toits-abris et les cabines sur les tracteurs agricoles. Si le conducteur est empêché de faire des signes de la main (lorsque la largeur des panneaux latéraux excède 25 cm, par exemple), des indicateurs de direction clignotants sont alors indispensables. Comme chacun le sait, cette exigence a été acceptée par les agriculteurs lors d'une enquête. La requête adressée depuis longtemps à l'autorité compétente dans l'intérêt de la santé des conducteurs de tracteurs serait ainsi satisfaite. Il va sans dire que cela va faciliter l'admission des cabines et châssis de sécurité.

L'amélioration des sièges de tracteurs agricoles, dans le sens d'une protection accrue de la santé du conducteur, ne cesse de se poursuivre. La normalisation de ces équipements par l'ISO (Organisation internationale de normalisation) fait actuellement l'objet de demandes de préavis aux autorités, institutions et organisations intéressées. Il semble donc que l'on soit sur le point de donner également satisfaction aux agriculteurs dans ce domaine.

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

Le Comité directeur et la Commission technique I ont eu la possibilité de donner un avis préalable en ce qui concerne les arrêtés suivants pris par le Conseil fédéral:

- ACF sur l'expertise de véhicules et pièces de véhicules ainsi que sur le contrôle ultérieur de véhicules.
- ACF sur le permis d'élève conducteur pour ceux qui apprennent à conduire des camions automobiles.
- ACF sur les moniteurs de conduite et les auto-écoles.

Ainsi que nous l'avons déjà mentionné au chapitre 17, l'Ordonnance technique relative aux véhicules routiers (OTV), destinée à compléter la Loi fédérale sur la circulation routière (LCR), a été soumise aux organisations intéressées à la circulation routière pour qu'elles donnent leur préavis jusqu'au 30 septembre 1967. Un exemplaire de cette ordonnance fut remis aux présidents des Commissions techniques I, II et III, ainsi qu'à tous membres de la Commission technique I. Cette dernière a déjà procédé le 14 juillet 1967, conjointement avec des représentants de l'Union suisse des paysans et de l'IMA, à un premier examen de l'ordonnance technique. Dans l'ensemble, on peut dire que le projet soumis est acceptable pour l'agriculture. Des exceptions doivent être cependant demandées, en premier lieu pour les miroirs rétroviseurs et le signal de panne. Lorsque l'ordonnance dite administrative également prévue entrera en vigueur, la législation routière suisse sera enfin complète. Il aura fallu plus de dix ans pour y arriver. Si l'on envisage les choses du point de vue des conditions particulières de l'agriculture, on doit dire que celle-ci a montré de la compréhension pour les besoins du trafic routier tel qu'il est à l'heure actuelle, mais qu'elle a refusé de se perdre dans des considérations purement théoriques et un conformisme stérile.

## **19. L'imposition des véhicules automobiles agricoles**

L'enquête commencée le 23 juin 1966 au sujet de l'imposition des véhicules agricoles spéciaux a fait apparaître que la taxe de circulation perçue pour ces matériels varie de la façon suivante selon les cantons:

de 10 à 20 fr. dans 2 cantons	de 60 à 70 fr. dans 7 cantons
de 20 à 30 fr. dans 3 cantons	de 70 à 80 fr. dans 0 canton
de 30 à 40 fr. dans 0 canton	de 80 à 90 fr. dans 1 canton
de 40 à 50 fr. dans 0 canton	de 90 à 100 fr. dans 1 canton
de 50 à 60 fr. dans 3 cantons	

Une chose que nous ne savions pas auparavant est que certains cantons imposent même les remorques de travail. La taxe de circulation frappant ces véhicules peut aller jusqu'à Fr. 60.—, ce qui est vraiment excessif.

Les taxes perçues pour les autorisations spéciales concernant les moissonneuses-batteuses vont jusqu'à Fr. 40.— et celles relatives aux remorques de travail jusqu'à Fr. 80.—. Les résultats de l'enquête dont il s'agit montrent que les comités des sections ne seront jamais assez vigilants dans ce domaine. En ce qui concerne la taxe de circulation à payer pour un tracteur industriel, elle correspond en moyenne à 50 cts par heure de service. A ce propos, il apparaît absolument anormal que la taxe de circulation frappant une ramasseuse-presse haute densité de plus de 3 m de large, notamment, équivaille à plus de 1 franc par heure d'utilisation, et cela pour des travaux effectués aux champs.

Ce qui importe, dans cet ordre d'idées, c'est que les sections informent aussi rapidement que possible le Secrétariat central lorsqu'une majoration de la taxe de circulation est envisagée dans leur rayon d'activité, afin que leurs efforts puissent être soutenus en temps utile.

## **20. Les droits de douane grevant les carburants**

On sait que la surtaxe douanière perçue sur les carburants en vue de financer la construction des routes nationales, ainsi qu'une partie de la taxe douanière de base, sont remboursées quand il s'agit de carburants utilisés à des fins agricoles. L'année dernière, nous avons pu annoncer que le projet du système des normes élaboré en son temps pour l'application de ce remboursement avait fait l'objet de simplifications. Une autre bonne nouvelle en provenance du Palais fédéral nous est parvenue le 7 juin 1967. Après la lutte opiniâtre menée durant 34 ans par l'ASPT, l'autorité compétente a finalement accédé à une ancienne demande de l'agriculture (requête adressée le 25 janvier 1933). Ainsi que nous l'a appris une lettre du Département fédéral des finances et des douanes, il est envisagé, par une décision de ce département, d'accorder aux agriculteurs également une restitution partielle de la taxe douanière de base payée sur l'essence. Ainsi ce sera la première fois qu'on traitera de la même façon, du point de vue des droits de douane acquittés, le gasoil et l'essence employés par l'agriculture. Sans vouloir nous prononcer pour le moment sur l'importance du remboursement désormais prévu, nous devons reconnaître le désir qui se manifeste en haut lieu de traiter les deux carburants sur un pied d'égalité.

## **21. Les droits de douane frappant les tracteurs agricoles**

Après la suppression des droits d'entrée de Fr. 20.— par 100 kg qui étaient encore payés sur les tracteurs agricoles importés de pays de l'AELE, il semble que le sort des taxes douanières grevant jusque-là ces machines soit définitivement réglé. Il est certain que personne ne s'en plaindra. Si l'on se souvient de l'époque où nous nous défendions contre l'augmentation du taux des droits d'entrée lorsqu'il fut porté de Fr. 20.— à Fr. 100.— par quintal, on ne peut s'empêcher de penser que l'on accomplit parfois du travail inutile également au Palais fédéral.

## **22. Le contrôle de la puissance des tracteurs à 4 roues à l'embrayage et à la prise de force**

Si l'on se reporte à l'état de choses qui existait il y a une quinzaine d'années, on constate avec satisfaction que d'énormes progrès furent réalisés depuis quant aux indications relatives à la puissance des tracteurs agricoles. A l'heure actuelle, il est possible d'affirmer que l'on ne trouve pour ainsi dire plus aucun tracteur dont on ne connaisse la puissance réelle. Il faut souligner aussi que les exigences posées dans ce domaine par les organisations agricoles se sont certainement révélées utiles.

Des données numériques concernant la puissance des moteurs de 23 autres tracteurs agricoles (à l'embrayage et à la prise de force) ont été publiées dans le numéro 14/1966 du «Tracteur» (Courrier de l'IMA no 10/66). Il s'agit de résultats de mesurages effectués selon le code normalisé de l'OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques) pour les essais de tracteurs agricoles. Nous remercions sincèrement les techniciens de l'IMA de nous avoir fourni ces données.

Dans le dernier rapport annuel, nous avions relevé que quelques fabriques commençaient de nouveau à indiquer la puissance des moteurs non pas en ch DIN, mais en ch CUNA ou SAE. Nous ne pouvons nous contenter de cela et demandons à nos sociétaires d'adopter la même attitude. Si un représentant ne veut pas faire le petit calcul de conversion nécessaire, qu'il renonce donc à importer des tracteurs. A ce propos, ils nous faut attirer une nouvelle fois l'attention des praticiens sur le fait que la puissance déterminée selon les normes CUNA et les normes SAE est inférieure de respectivement 5 à 10 % et 12 à 20 % à celle établie suivant la norme DIN.

## **23. L'utilisation collective des matériels agricoles**

Ainsi qu'on peut le constater en se reportant aux chapitres 6 et 7, la Commission technique III, présidée par M. Fritz Gerber, de Schüpfen (BE), a déployé beaucoup d'activité et accompli du travail utile depuis sa création. Afin que l'idée de l'emploi des machines en commun se propage encore mieux, il est indispensable que les comités des sections fassent davantage de propagande en faveur de ce mode d'exploitation. A ce propos, nous voudrions les mettre en garde contre l'adoption d'un système d'emploi collectif uniforme. Pour arriver à ce que cette façon d'utiliser les matériels agricoles fasse son chemin, il s'agit plutôt de prévoir un système adapté à la région en cause et aux circonstances. Nous espérons qu'un nombre de sections aussi élevé que possible organiseront des conférences sur ce thème au cours de l'hiver 1967/68.

Areuse et Brougg, le 27 juillet 1967.

ASSOCIATION SUISSE DE  
PROPRIÉTAIRES DE TRACTEURS  
Le président: Etienne Schwaar  
Le gérant: Rodolphe Piller