

Zeitschrift: Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole
Herausgeber: Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
Band: 31 (1969)
Heft: 9

Rubrik: 42ème rapport annuel de l'Association suisse de propriétaires de tracteurs agricoles (ASPT) : 1er juillet 1967 au 30 juin 1968. 3ème partie

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>



42ème Rapport annuel

de l'Association suisse de propriétaires
de tracteurs agricoles (ASPT)

pour la période allant du 1er juillet 1967

au 30 juin 1968

(Les chiffres entre parenthèses qui suivent immédiatement
d'autres indications numériques représentent en général ceux
de l'exercice précédent) (3ème partie)

Deux regrettables accidents de la route qui se produisirent à peu d'intervalle l'un de l'autre au printemps de 1968 parce que des conducteurs de tracteurs avaient indiqué leur intention d'obliquer à gauche soit trop tard, soit de façon insuffisante, nous ont incités à lancer un appel dans toute la presse agricole. Cet appel fut non seulement publié par l'ensemble de ces journaux, mais également diffusé par les postes d'émissions radiophoniques de Suisse alémanique et de Suisse rhéto-romane.

Peu avant le début des fenaisons, nous avons d'autre part engagé à nouveau les conducteurs de tracteurs, par l'intermédiaire de la même presse professionnelle, à redoubler d'attention et à montrer des égards particuliers lorsqu'ils roulent sur les routes durant la saison touristique de l'été et de l'automne. Nous leur avons aussi demandé d'éviter de circuler aux heures de pointe dans les agglomérations d'une certaine importance.

Nous ne voudrions pas terminer ce chapitre sans remercier sincèrement tous les conducteurs de véhicules agricoles qui se sont comportés correctement au cours de cet exercice (nous savons bien qu'il s'agit de la grande majorité) et contribuèrent ainsi à prévenir d'autres accidents sur les routes, dans les champs ou à la ferme. Puisse leur bon exemple être finalement suivi par certains conducteurs moins disciplinés et ne montrant pas suffisamment d'égards pour autrui.

Tableau 8

Tracteurs impliqués dans les accidents routiers de ces onze dernières années

Tracteurs agricoles				
Année	Effectif total	Tracteurs impliqués	En % de l'effectif	En % du 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
1967	71'000	657	0,92	0,57

Tracteurs industriels

Année	Effectif	Tracteurs impliqués	En % de l'effectif	En % du 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
1967	2'170	129	6,1	0,11

Tableau 9 Tracteurs des différents cantons impliqués dans les accidents routiers de 1967 (Les chiffres entre parenthèses sont ceux de 1966)

Canton	Tracteurs agricoles		Tracteurs industriels	
Zurich	82	(68)	38	(34)
Berne	86	(71)	10	(14)
Lucerne	35	(34)	2	(3)
Uri	2	(1)	—	(2)
Schwytz	19	(16)	2	(1)
Obwald	9	(2)	—	(2)
Nidwald	3	(1)	—	(1)
Glaris	3	(1)	—	(—)
Zoug	7	(3)	3	(—)
Fribourg	50	(28)	8	(4)
Soleure	17	(17)	6	(7)
Bâle-Ville	—	(1)	7	(9)
Bâle-Campagne	11	(11)	7	(5)
Schaffhouse	6	(8)	1	(—)
Appenzell Rh. Ext.	2	(2)	—	(—)
Appenzell Rh. Int.	—	(—)	—	(2)
Saint-Gall	37	(36)	1	(8)
Grisons	17	(21)	3	(1)
Argovie	52	(41)	7	(14)
Tessin	27	(26)	3	(1)
Thurgovie	16	(12)	3	(1)
Vaud	90	(66)	13	(14)
Valais	67	(73)	6	(4)
Neuchâtel	14	(14)	3	(—)
Genève	5	(10)	6	(7)
	657	(563)	129	(134)

(Bureau fédéral de statistique)

Tableau 10**Objets impliqués dans les accidents routiers de 1967**

(Les chiffres entre parenthèses sont ceux de 1966)

Chemins de fer	233	(230)
Tramways	804	(838)
Cars/Omnibus	920	(995)
Voitures automobiles	81'733	(76'359)
Camions	9'022	(9'340)
Tracteurs agricoles	657	(563)
Tracteurs industriels	129	(134)
Motocyclettes	1'834	(1'808)
Scooters	1'607	(1'917)
Petites motos	2'054	(1'991)
Motocycles	4'145	(3'911)
Cycles	3'143	(3'329)
Chars	91	(103)
Voitures à bras	42	(35)
Piétons	6'720	(6'581)
Traîneaux de sport	43	(36)
Animaux	623	(562)
Autres objets	512	(436)
Total	114'321	(109'168)

(Bureau fédéral de statistique)

17. Primes d'assurance-responsabilité civile pour les détenteurs de véhicules automobiles agricoles

A la fin du mois de septembre 1967, les propriétaires de véhicules automobiles agricoles ont été informés par les assureurs qu'en raison de l'augmentation des dommages, une majoration des primes de l'assurance contre les risques de la responsabilité civile (RC) s'avérait inévitable à partir du 1er janvier 1968. Etant donné que la majoration des primes intervenue en son temps pour les monoaxes avait été précédée de discussions avec des représentants de la Conférence des directeurs de compagnies d'assurance contre les accidents (CDA), il aurait été indiqué de procéder de la même façon dans ce cas. C'est la raison pour laquelle l'Union suisse des paysans (USP) et nous-mêmes avons adressé conjointement une lettre de protestation au président de la CDA. La nécessité de l'augmentation des primes de l'assurance RC nous fut expliquée ultérieurement dans une réponse à notre lettre ainsi que lors d'un entretien. Les explications fournies ont cependant montré que la majoration touchant les détenteurs des véhicules en question qui n'ont pas eu d'accident (ils bénéficient d'une bonification dite bonus) n'est pas aussi élevée qu'on pouvait le penser au début. Un bonus de 50 % devant être accordé à un grand nombre de propriétaires de véhicules auto-

mobiles, la nouvelle prime effectivement payée par ces derniers sera de Fr. 65.— en moyenne, ce qui représente tout de même 10 francs de moins que la prime de base versée en 1961. Remarquons à ce propos que l'octroi d'une sorte de récompense aux conducteurs qui n'ont pas été cause d'un sinistre apparaît comme une mesure propre à faire diminuer le nombre des accidents. Nous n'ignorons toutefois pas que même le meilleur des conducteurs peut avoir de la malchance.

Au cours de l'entretien susmentionné que nous avons eu avec des représentants de la Conférence des directeurs-accidents, on nous a promis que d'éventuelles augmentations des primes à l'avenir seraient motivées et discutées au préalable avec des représentants de l'USP et de l'ASPT. A cette occasion, nous avons aussi appris avec satisfaction que les primes acquittées pour les moissonneuses-batteuses allaient être encore réduites.

18. Législation routière

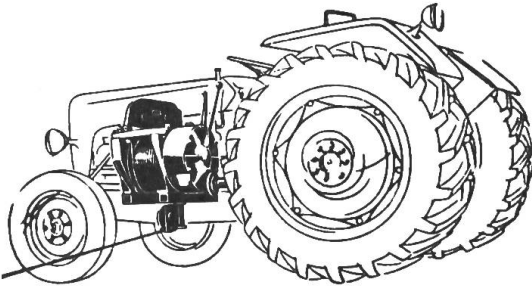
Comme nous l'avions déjà brièvement indiqué dans le dernier rapport annuel, le délai imparti aux organisations intéressées à la circulation routière pour donner un préavis au sujet du projet de l'ordonnance sur la construction et l'équipement des véhicules routiers dite Ordonnance technique relative aux véhicules (OTV), venait à échéance le 30 septembre 1967. La prise de position de la Commission technique I, élaborée d'entente avec des représentants de l'Union suisse des paysans et de l'IMA, fut remise avant l'expiration du délai fixé. Les premières tractations devant se dérouler au sein de la Commission permanente de la circulation routière n'eurent lieu que les 3, 4, et 5 juillet 1968. Une autre séance dut être renvoyée au 16 août 1968. Ainsi que nous pouvons en juger d'après la situation actuelle, les propriétaires de véhicules automobiles agricoles ne réussiront pas à éviter qu'on leur impose le triangle de panne. Pour suivre l'exemple des pays voisins, il est probable que les installations de clignoteurs seront aussi déclarées obligatoires pour les véhicules automobiles agricoles à 2 essieux et les remorques agricoles à cadres (en particulier les remorques autochargeuses). Cette disposition s'appliquera aussi bien aux véhicules déjà en service qu'à ceux devant être mis en circulation. Il ne nous a malheureusement pas été possible d'obtenir une exemption totale dans ce domaine. On peut dire que les propriétaires de tracteurs sont eux-mêmes partiellement responsables d'un tel état de choses. Premièrement parce que passablement d'accidents se produisent lorsqu'ils obliquent à gauche, secondement parce que de nombreux détenteurs de tracteurs qui sont aussi automobilistes se seraient déclarés partisans des feux clignotants lors de discussions se déroulant à la table des habitués ou à l'occasion de réunions. Pour notre part, nous veillons à ce que les moniteurs de cours des sections soient dûment mis au courant du principe de construction et du mode de fonctionnement des installations de clignoteurs, afin qu'ils puissent instruire

ultérieurement les agriculteurs en conséquence. Comme nous l'avons déjà mentionné plus haut, un premier cours sur les équipements en question, à l'intention des moniteurs, a été donné durant l'automne 1967. Dans cet ordre d'idées, nous voudrions rappeler aux services publics compétents et aux milieux qui demandent avec tant de véhémence qu'on rende les installations de clignoteurs obligatoires pour les véhicules automobiles agricoles, que les modèles actuels ne sont pas faits pour supporter les très dures conditions de l'agriculture. De sorte que ces installations ne permettront probablement pas d'accroître la sécurité du trafic et pourront même produire l'effet contraire.

Par ailleurs, nous avons dû aussi donner notre avis au sujet de divers décrets officiels, après avoir consulté soit le Comité directeur, soit la Commission technique I, et prendre seulement connaissance de certains autres.

A la fin de cet exercice, une photocopie indiquant l'état actuel de la législation suisse en matière de circulation routière au 1er avril 1968 a été adressée à Messieurs les Présidents et Gérants.

Treuil d'adaptation **PLUMETT**
type TA-20



pour tracteurs à 4 roues

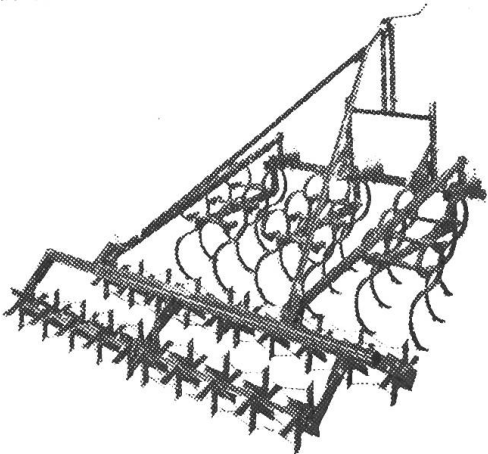

- Jusqu'à 300 m de câble
- Force de traction 2 à 3 tonnes
- 2 vitesses du câble
- Guide-câble entièrement automatique
- Traction sur 180° (devant, derrière et sur le côté du tracteur)

Plumettaz SA. 1880 Bex/VD
Fabrique de machines
Tél. (025) 5 26 46

Quelle satisfaction d'avoir
des champs bien aplanis avec le

Vibroculteur universel

un élément de plus au groupe
de construction HARUWY

HARUWY
HANS-RUDOLF WYSS
Vernand 021/91 11 41
Constructions mécaniques
1032 Romanel s/Lausanne