

**Zeitschrift:** Technique agricole Suisse  
**Herausgeber:** Technique agricole Suisse  
**Band:** 37 (1975)  
**Heft:** 6

**Rubrik:** Statistique des accidents mortels survenus lors de l'emploi de véhicules automobiles agricoles

### **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:** 05.02.2026

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

# Statistique des accidents mortels survenus lors de l'emploi de véhicules automobiles agricoles

par J. Hefti, Service consultatif pour la prévention des accidents dans l'agriculture (BUL), Brougg

La statistique établie chaque année par le BUL concernant les accidents mortels qui se sont produits lors de l'utilisation de véhicules automobiles agricoles — il n'est malheureusement pas possible de recenser les accidents d'un autre genre — a surtout pour but de faire connaître les causes de ces accidents, et, ce qui s'avère encore plus important, d'indiquer les mesures de sécurité appropriées qu'il convient de prendre en vue de les prévenir. A ce propos, nous attirons particulièrement l'attention des intéressés sur le fait que le nombre des accidents mortels annoncés dans la presse représente un minimum. Généralement parlant, il n'englobe en effet pas les accidents dont les victimes sont décédées

## I. Accidents mortels s'étant produits lors de l'utilisation de véhicules automobiles agricoles

	1972	1973	1974
Total de ces accidents mortels	56 <sup>1)</sup>	57 <sup>1)</sup>	49
Ce total comprend les genres d'accidents suivants:			
Chutes de tracteurs	25	27	22
Chutes de chars automoteurs	5 <sup>2)</sup>	1 <sup>3)</sup>	1
Passagers transportés sur le tracteur (marchepied)	1	2	1
Enfants transportés sur le tracteur (sièges auxiliaires)	4	4	3
Personnes assises sur le timon de la remorque ou sur la remorque	—	2	5
Tamponnement par derrière	1	1	3
Bifurcation à gauche ou débouchement sur une route	2	3	—
Ecrasement après une forte poussée de la remorque	7	8	4
Conduite du tracteur en marchant à côté	—	2	—
Happé par l'arbre à cardans en rotation	3	—	1
Collision avec un train sur un passage à niveau	—	2	2
Blessures mortelles par des pièces de machines en mouvement	—	—	2
Autres accidents mortels (causes inconnues ou partiellement connues)	10	8	5

<sup>1)</sup> Ce total ne représente pas la somme des chiffres mentionnés dans la colonne car les enfants transportés sur des sièges auxiliaires de tracteurs sont aussi compris en partie dans la rubrique «Chutes de tracteurs».

<sup>2)</sup> Il s'agissait dans deux cas du renversement de l'avant-train et dans trois cas de celui de l'arrière-train.

<sup>3)</sup> Renversement de l'avant-train.

ultérieurement, c'est-à-dire non pas sur le lieu de l'accident mais seulement plus tard, soit à la maison soit à l'hôpital. Selon des estimations valables, le nombre total réel des accidents mortels qui interviennent lors de l'emploi de véhicules automobiles agricoles devrait être en tout cas de 10% supérieur. Lors de la détermination des causes des accidents figurant sur les Statistiques I et II (ci-dessous), il y a lieu de faire preuve d'une très grande réserve en raison des données incomplètes dont on dispose en ce qui concerne à la fois les accidents mortels et les accidents à conséquences plus ou moins graves. Ce n'est que lorsqu'on connaîtra les chiffres enregistrés au cours des deux ou trois prochaines années qu'il sera possible de fournir des indications plus sûres.

## II. Chutes de tracteurs et de chars automoteurs ayant causé des accidents mortels

	1972	1973	1974
Total de ces accidents mortels			
Ce total comprend les genres d'accidents suivants:			
— Renversement latéral sur des routes fréquentées	2	2	—
— Renversement latéral sur d'autres routes et des chemins avec pente ou fossé contigu	20	16	10
— Renversement latéral sur le terrain	4/26	3/21	4/14
Renversement du véhicule tracteur causé par la chute de la remorque	22	1	—
Renversement du véhicule tracteur dû à une forte poussée de la remorque	6/8	8/9	7/7
Renversement en arrière du véhicule tracteur (cabrage)	1	1	—
Autres accidents mortels par renversement (causes inconnues ou partiellement connues)	5	2	3

<sup>1)</sup> Ce total ne correspond pas à la somme des chiffres inscrits dans la colonne car les accidents par renversement latéral englobent aussi ceux qui furent provoqués par la chute ou la forte poussée de la remorque.

Le nombre des chutes de tracteurs indiqué sur la Statistique I vient confirmer une fois de plus que les accidents causés par les capotages représentent encore et toujours ceux qui s'avèrent les plus fré-

quents lors de l'emploi de véhicules automobiles agricoles. D'autre part, il ressort très nettement de la Statistique II que la plupart des chutes doivent être attribuées à des circonstances défavorables (véhicule tracteur sortant de la route et tombant dans un fossé ou dévalant une pente bordant cette route, forte poussée exercée par la remorque contre le véhicule tracteur) ainsi qu'à des imprévus.

Les conseils de prudence donnés au sujet de la conduite des véhicules et les recommandations adressées quant aux mesures préventives d'ordre technique à prendre n'arriveront pas à modifier un tel état de choses même dans l'avenir. Le seul remède applicable dans ce domaine est celui qui a fait ses preuves aussi bien en Suède qu'en Allemagne fédérale. Il s'agit du montage d'équipements de protection pour conducteurs sur les véhicules

automobiles (arceau de sécurité, cadre de sécurité, semi-cabine ou cabine de sécurité).

Tenant compte de l'efficacité de ces équipements, l'autorité fédérale compétente a décidé que les tracteurs agricoles et les chars automoteurs doivent être obligatoirement pourvus d'un tel équipement si l'acquisition des véhicules précités a lieu en partie avec une subvention ou un crédit d'investissement. Mais tous les autres utilisateurs de tracteurs et de chars automoteurs, en particulier ceux qui envisagent l'achat d'une machine neuve, sont instamment invités à la munir aussi de l'un des équipements dont il s'agit. Ils ne doivent pas oublier que sans un arceau, un cadre ou une cabine de sécurité, même le meilleur conducteur n'est pas protégé contre les conséquences, souvent très graves, d'un renversement de leur machine.

## **Derniers échos de la Foire suisse de la machine agricole**

### **Les rubans transporteurs de la Fabrique Blaser SA, à Kirchberg BE**

Cette firme, qui s'est spécialisée dans la production de rubans transporteurs et d'élévateurs de tout genre de conception moderne a accompli depuis longtemps une œuvre de pionnier dans l'agriculture suisse, c'est-à-dire à partir de sa fondation, intervenue il y a douze ans. Ses transporteurs à ruban et ses élévateurs ont permis de supprimer de pénibles travaux manuels en de nombreux endroits. Ces matériels ont donné la possibilité non seulement d'alléger le travail et de réaliser des économies de main-d'œuvre, mais encore d'augmenter les rendements horaires dans une très forte proportion.

La diversité des produits agricoles qui doivent être transportés et les diverses exigences posées tant aux rubans transporteurs qu'aux élévateurs en ce qui touche leurs caractéristiques techniques et leurs possibilités d'emploi (monovalence, polyvalence, capacité de travail horaire, etc.) ont eu pour conséquence d'inciter les fabricants à perfectionner sans cesse ces matériels de manutention. On peut dire qu'ils sont parvenus à de remarquables résultats.

C'est la raison pour laquelle la Fabrique Blaser est actuellement capable d'offrir à sa clientèle exigeante une gamme complète de rubans transporteurs et d'élévateurs de divers genres. Il s'agit notamment de transporteurs à ruban en caoutchouc (pour la manutention des betteraves, des pommes de terre, des sacs, des caisses, des fourrages en vrac, etc.), de tapis transporteurs (pour les fourrages, etc.), de transporteurs à chaînes et barres de poussée (pour l'alimentation d'élévateurs, de hacheurs, d'ensileuses, etc.), de transporteurs à tapis métallique (pour les betteraves, les pommes de terre, les fourrages hachés, etc.), d'élévateurs à chaînes avec barres de poussée (pour les fourrages longs ou courts, en vrac ou en balles, etc.), d'élévateurs à courroie en toile caoutchoutée avec griffes d'entraînement (pour les balles de foin et la paille, etc.), d'élévateurs à tapis métallique avec râteaux d'entraînement (pour les betteraves, les pommes de terre et le remplissage des silos-tours), d'élévateurs à tapis métallique avec trémie d'alimentation et roulette de transport, d'élévateurs avec extrémité articulée et d'élévateurs avec tambour répartiteur. D'autre part, la firme en question produit aussi des installations de transbordement pour les betteraves sucrières et les pommes de