

Zeitschrift: Technique agricole Suisse
Herausgeber: Technique agricole Suisse
Band: 48 (1986)
Heft: 11

Rubrik: Courier ASETA

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>

Optimiser la mécanisation!

Les répercussions de l'augmentation de la vitesse des véhicules automobiles agricoles de 25 km/h à 30 km/h ne sont pas encore exactement connues, que ce soit dans le domaine juridique ou technique. En Suisse, on soumet actuellement les prescriptions sur le freinage et l'éclairage, ainsi que d'autres ordonnances y relatives, à une révision. On ne sait pas non plus grand'chose sur les effets de cette augmentation de vitesse concernant les questions d'ordre technique, car l'usure des véhicules et des outils portés devrait certes être plus importante.

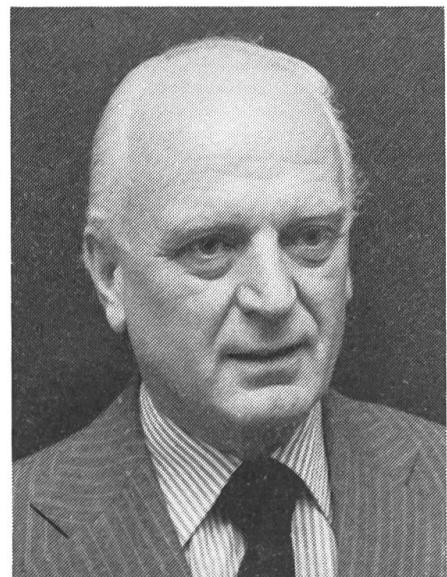
Du côté de l'industrie des tracteurs, néanmoins, on observe des efforts en vue d'élargir la gamme en offrant des types de tracteurs qui pourraient atteindre les 40–50 km/h. Le groupe de travail «Mécanisation et problèmes techniques» de la Confédération Européenne de l'Agriculture CEA s'est réuni au printemps pour savoir, entre autres, si cette augmentation de vitesse est judicieuse. La Suisse était représentée par l'ASETA. Dans le rapport ci-après, le président de ce groupe de travail, le Dr. Ing. F. Geiger, Autriche, rapporte les avis des différents pays.

W. Bühler, ASETA

La situation de revenu des exploitations agricoles exige une réduction des coûts des moyens de production. Il en va de même pour les prix des machines agricoles. Ces derniers ont fortement augmenté en comparaison des prix à la production de l'agriculture. Afin d'obtenir une production à coûts optimaux, de nouveaux moyens de financement en mécanisation doivent être trouvés; il faudrait p.e. encourager l'emploi commun de machines. Seul le génie rural peut aider à la préparation du sol en prenant soin de l'environnement et ainsi éviter la compression et l'érosion du sol. De cette façon, le génie rural pourrait également contribuer à l'obtention d'un sol équilibré.

Les experts français ont fourni une documentation sur l'emploi d'ultra-légers motorisés en agriculture, qui a retenu toute l'attention. Cependant, les dispositions légales des différents pays ne laissent pas espérer, dans un proche avenir, l'utilisation de ces appareils pour l'épandage de fertilisants et de produits phytosanitaires.

La Suède a présenté une méthode qui se base sur les calculs d'un ordinateur et qui vise l'optimisation de l'emploi des machines agricoles au niveau du temps et des coûts. Ces méthodes occuperont certainement rapidement une grande place en agriculture. Il faut informer les agriculteurs dès maintenant, ceci par la vulgarisation.



Franz Geiger (A), Président

La CEA constate que la standardisation souhaitable des conditions d'essai et d'homologation pour les machines agricoles au niveau international n'a pas eu de résultats notables. Par conséquent, elle lance un appel à toutes les organisations internationales gouvernementales et non gouvernementales, afin de mettre en œuvre tous les moyens possibles et de contribuer à leur réalisation immédiate.

Plus vite, une bonne solution?

Lors de sa réunion annuelle de 1986 le groupe de travail «Mécanisation et problèmes techniques» s'est occupé entre autre

du code routier. Les délégués se sont particulièrement inquiétés au sujet des efforts que certaines industries déploient pour augmenter la limite de vitesse pour tracteurs à 40 km/h voire plus.

Nous tenons à ajouter les remarques suivantes: Les agriculteurs, dans tous les pays jouissent de certains allégements des dispositions routières en ce qui concerne la conduite de tracteurs sur des routes publiques, en raison de leur vitesse très limitée. Si la limite de vitesse se trouvait essentiellement relevée, – on parle de 50 km/h déjà – cela causerait des difficultés légales mais aussi financières, car l'acquisition des tracteurs, de remorques et outils spéciaux nécessaires deviendrait plus chère. Or cela n'est pas justifiable vu la situation actuelle de revenu agricole de l'agriculture européenne.

Si le tracteur est utilisé avec des outils attelés ou remorques pour le travail dans les champs, on constate que ces travaux ne sont nullement accélérés par l'augmentation de la vitesse à plus de 30 km/h. Les vitesses de travail effectives se situent en dessous de 10 km/h pour les gros travaux de traction ainsi que pour les divers travaux de maintien et de récolte. Pour les travaux de traction légers, on atteint une vitesse maximale de 15 km/h.

Les limites de vitesse se justifient par le fait que le conducteur, en dépit d'un excellent confort, ne peut pas rouler à une forte vitesse pendant une durée prolongée. Le seul avantage de l'augmentation de la vitesse à plus de 30 km/h se manifesterait dans le trajet depuis resp.

vers la ferme, où les outils attelés ou remorqués peuvent être transportés à une vitesse plus élevée. Cependant, ici aussi il y a des contraintes, puisque la vitesse élevée cause surtout aux outils portés sur le tracteur, des vibrations supplémentaires dues aux inégalités du chemin. L'outil les accentue encore. La stabilité du véhicule se trouve réduite ainsi que les possibilités de conduire et de freiner. Ces vibrations sont particulièrement critiques.

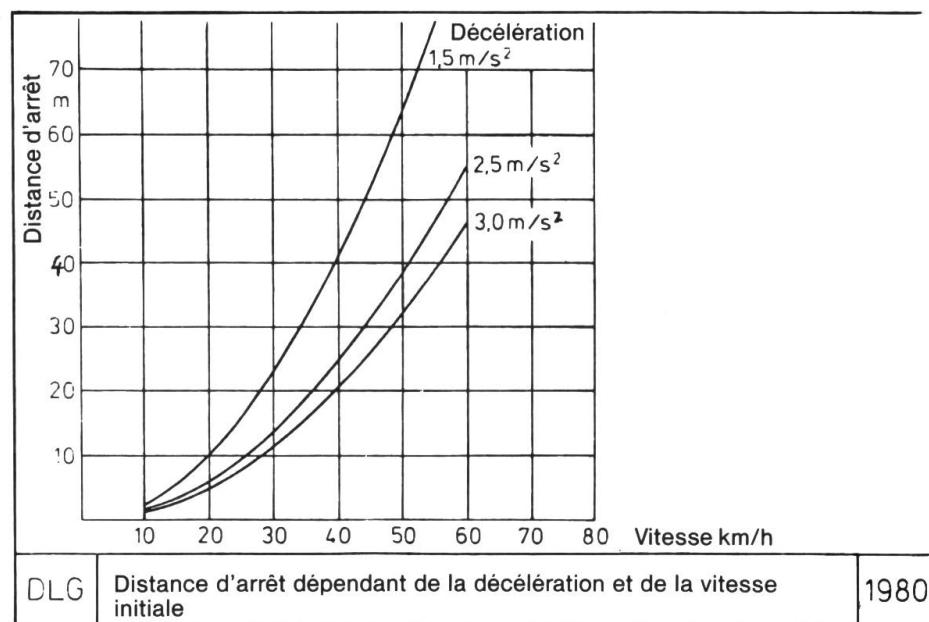
Si le tracteur est utilisé pour tirer des remorques, les problèmes dus aux vitesses élevées sont encore plus accentués. Les remorques devraient être munies de meilleurs freins afin de pouvoir s'arrêter en cas de vitesse maximale. Des freins supplémentaires devraient être installés (pneumatique), afin d'obtenir les valeurs de décélération nécessaires. Le tracteur, lui aussi, aura besoin de freins supplémentaires aux roues avant

pour atteindre les valeurs de décélération qui sont prévues par la loi.

Voilà suffisamment de raisons pour appeler l'industrie des tracteurs à maintenir les limites de vitesse de 30 km/h actuellement en vigueur, car ils couvrent tous les besoins de l'agriculture du point de vue de la vitesse maximale sans avoir à faire attention à des dispositions routières aggravantes.

L'augmentation de la vitesse exige beaucoup plus d'attention de la part du conducteur, ainsi un permis pour tracteurs agricoles et tracteurs sylvicoles ne pourra certainement plus suffire. Dans le domaine de l'agriculture les jeunes ont la permission de conduire un tracteur agricole ou sylvicole à 16 ans (14 ans en Suisse) déjà avec une permission spéciale. Cette limite d'âge serait donc réhaussée et cela serait certainement ennuyeux, surtout pour les exploitations familiales.

(suite page 26)



Voici venu le temps de la moisson!



Que de jours se sont écoulés depuis les semaines jusqu'à la moisson. Votre joie est bien compréhensible si, cette année encore, la moisson a été bonne. – MOTOREX se réjouit avec vous. Non sans raison; le succès de l'agriculteur est aussi un peu le succès de MOTOREX.

MOTOREX
SWISS MADE®

BUCHER+CIE SA, LUBRIFICATION, 4900 LANGENTHAL
TEL. 063/22 75 75

Travail dominical – nécessité ou manque d'égards?

W. Bühler, directeur ASETA

Dans de nombreux endroits de Suisse, en particulier dans les régions à culture fourragère ou à culture champêtre du Plateau, on constate une tendance progressive au travail agricole dominical. Les entrepreneurs agricoles effectuent leurs travaux le dimanche sans aucun remord et en toute saison. Ce développement va-t-il suivre son cours sans entraîner de discussions? Nous, les représentants des intérêts de la mécanisation agricole, y réagissons avec un certain souci. Nous pensons donc qu'il est de notre devoir d'illustrer ce développement de plusieurs points de vue et de communiquer ici notre prise de position.

Bien des lecteurs penseront que l'ASETA n'est pas légitimée à s'exprimer sur des questions surtout éthiques. Ceci est une erreur et ils s'en apercevront au plus tard en lisant les explications sur les différents rapports de contexte existants dans cette branche. Ils constateront également que les raisons éthiques qui s'opposent contre un travail dominical largement répandu sont souvent étroitement liées aux raisons concrètes.

Suite à une période de mauvais temps et autant qu'on puisse s'en souvenir, on a profité du premier beau dimanche pour faire les foins ou les regains. Une

autre raison était la présence de main-d'œuvre qui, si on la nourrissait déjà, devait, plus ou moins librement, prêter main-forte lors d'une action dominicale. Le travail, en grande partie manuel, ne dérangeait alors guère la population et sous la menace de l'orage approchant, les voisins et promeneurs prenaient volontiers leur concours spontané aux paysans acculés. Et de nos jours? Qu'est-ce qui a changé au cours des années pour que le travail dominical soit à la une des débats? Il y a là, d'une part, la mise en œuvre des grosses machines qui dérangent la vue et l'ouïe. D'autre part, on procède souvent, le dimanche à des travaux dont la nécessité laisse à désirer, même pour les cercles paysans: on laboure sans retenue, on sème betteraves et maïs, on pique les pommes de terre et on ensile pour ne citer que quelques excroissances de la gestion d'entreprise soi-disant «moderne». Cette manière d'agir peut-elle être justifiée en tous les cas par la dépendance du «beau» temps? Nous prétendons que non et craignons que le travail dominical exagéré et non-fondé d'un nombre croissant d'agriculteurs et d'entrepreneurs disqualifie la profession d'agriculteur toute entière et provoquant une perte d'esti-

me dans la population qui entraînerait certainement, à la longue, la remise en question de certains priviléges.

A côté du souci quant au respect éthique de notre jour de repos, il s'agit surtout de maintenir ces priviléges par tous nos moyens. Néanmoins, ceci ne sera faisable que si l'agriculture observe une certaine retenue et les égards nécessaires lorsque le travail dominical est indispensable.

Les réflexions suivantes permettront de reconnaître certaines connexités fondamentales et serviront à mieux illustrer nos soucis:

Pour nous, il s'avère toujours plus difficile de convaincre le législateur et la main publique, qui sont de toute façon persuadés

Facilitez les dépassemens!

Conducteurs de véhicules automobiles agricoles, lorsque vous remorquez des chars de récolte ou conduisez une machine à récolte totale, facilitez chaque fois que vous le pouvez les dépassemens! Les autres usagers de la route vous en seront reconnaissants.

de la surmécanisation de l'agriculture, que les machines plus grandes et puissantes pour rationaliser le travail des exploitations sont nécessaires. Du côté «Droit sur la circulation routière», ces machines nécessitent des réglementations spéciales. Dans bien des cas, l'agriculture profite donc d'avantages inaccessibles aux autres usagers de la route. Mentionnons ici, entre autres, la défense de circuler le dimanche qui entre en vigueur pour tous les transports industriels, mais dont l'agriculture est exempte.

Lorsque, malgré la prétendue surabondance de machines, le travail dominical augmente sans cesse, même en dehors de la récolte céréalière, la compréhension de la population diminue rapidement et il ne peut plus en être question, même pour une action dominicale exceptionnelle et bien-fondée. Ce sont donc toujours les profiteurs qui, que cela corresponde à leur comportement sans égards ou pour des raisons de profit matériel, remettent en question les droits de base acquis de toute une branche professionnelle.

Vu sous cet angle, ni les paysans, ni les entrepreneurs ne pourront revendiquer de droits moraux ou juridiques qui justifieraient leur travail dominical s'il s'agit uniquement de rentabiliser leurs machines!

D'autres professions, et surtout celles qui dépendent, comme l'agriculture, du temps qu'il fait, respectent la loi concernant le repos du dimanche, jour de calme et de défense de circuler. L'agriculteur ferait bien de ne pas provoquer ces cercles en molestant systématiquement cette loi. Il en résulterait peut-être que les autorités communales, dont la police, sanctionnent plus sévèrement les «pécheurs du travail dominical» en raison d'articles de loi existants.

Si une mise en œuvre de machines dominicale ou nocturne est vraiment indispensable, p. ex. en cours de récolte céréalière, il est en général possible de la prévoir de telle manière à ne pas déranger la population outre mesure.

En prenant des égards, on gagne en tolérance et l'agriculture en a vraiment besoin de nos jours.

(trad. cs)

(suite de la page 23)

M. Sonnen de la Deutsche Landwirtschaftsgesellschaft a présenté, par l'intermédiaire d'une étude de travail, les distances de freinage qui dépendent de la décélération et de la vitesse initiale. Ce travail démontre de façon très évidente combien la distance de freinage s'accroît avec l'augmentation de la vitesse et que la distance de freinage acceptable n'est possible qu'avec des valeurs de décélération très élevées.

En conclusion, on peut constater que les membres du groupe de travail «Mécanisation et problèmes techniques» de la Confédération Européenne de l'Agriculture - CEA sont d'avis que la vitesse maximale pour tracteurs agricoles actuellement en vigueur est suffisante. Une modification de cette vitesse à 40 km/h voire plus est à refuser à cause des raisons expliquées ci-dessus.

Technique Agricole

Editeur:

Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture (ASETA), Dir. Werner Bühler

Rédaction:

Peter Brügger

Adresse:

Case postale 53, 5223 Rümligen,
Tél. 056 - 41 20 22

Régie des annonces:

Annonces Hofmann SA,
Case postale 229, 8021 Zurich,
Tél. 01 - 207 73 91

Imprimerie et expédition:

Schill & Cie SA, 6002 Lucerne

Droits de reproduction réservés,
sauf autorisation écrite de la rédaction

Parait 15 fois par an

Prix de l'abonnement:

Suisse: frs. 34.- par an

Gratuit pour les membres ASETA

Prix individuel pour l'étranger

**Le numéro 12/86 paraîtra
le 2 octobre 1986**

**Dernier jour pour les ordres
d'insertion: 15 sept. 1986**

**PROCHAIN
ARRÊT
COMPTOIR
SUISSE!**

**du 13 au 28
septembre**