

Zeitschrift: Technique agricole Suisse

Herausgeber: Technique agricole Suisse

Band: 49 (1987)

Heft: 4

Artikel: Le tracteur et la circulation routière

Autor: Lippuner, A.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1085062>

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>

Journée d'information ASETA:

Le tracteur et la circulation routière

A. Lippuner, Institut agricole, 1725 Grangeneuve-Posieux

Dans l'exécution de son travail, l'agriculteur doit inévitablement effectuer des transports routiers. A cet effet, il emprunte la voie publique et devient participant à part entière de la circulation routière. Cette circulation routière a, et même dans nos campagnes, une certaine importance. L'agriculteur avec ses tracteurs à vitesse réduite, ses outils portés encombrants ou ses remorques chargées, ne fait qu'augmenter, dans une certaine mesure, les difficultés existantes. Il s'avère donc nécessaire d'édicter et de respecter quelques règles afin d'assurer un certain ordre et surtout de prévenir les accidents.

Droit sur la circulation routière

La loi sur la circulation routière du 19.12.1985 et l'arrêté fédéral du 18.7.1961 sur les véhicules automobiles et remorques agricoles contiennent de nombreuses prescriptions pour les agriculteurs. De plus, plusieurs ordonnances du Conseil fédéral vont dans le même sens.

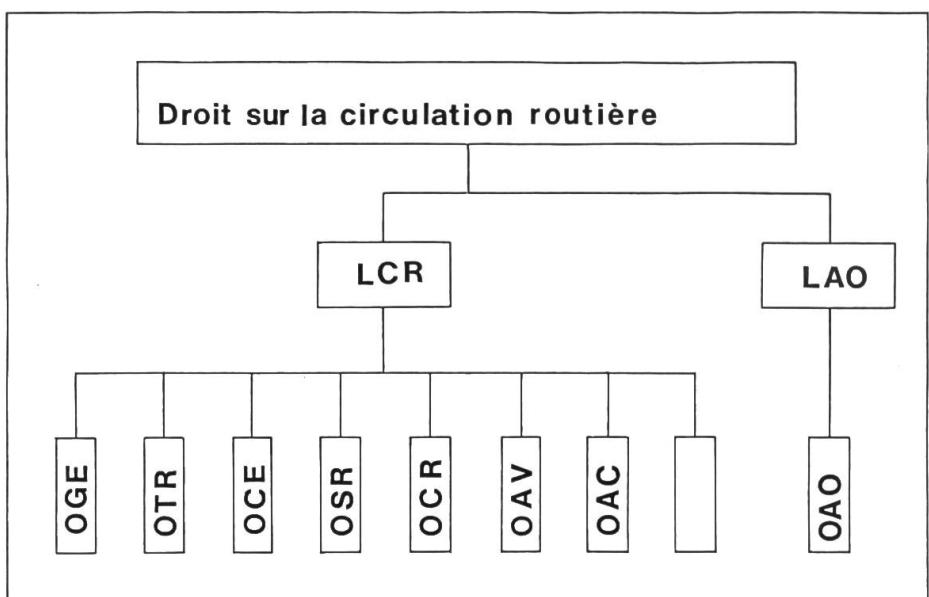
L'évolution technique, les connaissances nouvelles en matière de prévention des accidents, le respect de la nature et de l'environnement font que la loi

sur la circulation routière est en constante révision.

Pour les agriculteurs, l'essentiel se trouve surtout dans les articles contenus dans la loi sur la circulation routière (LCR) et dans l'ordonnance sur la construction et l'équipement des vé-

hicules (OCE). Aussi, devons-nous être vigilants et faire valoir nos revendications lors des révisions de la LCR ou de l'OCE dans le but de:

- garantir la sécurité de la circulation routière avec des véhicules agricoles,



L C R *Loi fédérale sur la circulation routière du 19.12.1958.*

L A O *Loi fédérale sur les amendes d'ordre infligées aux usagers de la route du 24.6.1972.*

O G E *Ordonnance concernant les gaz d'échappement des voitures automobiles équipées d'un moteur à essence du 1.3.1982.*

O T R *Ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles du 6.5.1981.*

O C E *Ordonnance sur la construction et l'équipement des véhicules routiers du 27.8.1969.*

O S R *Ordonnance sur la signalisation routière du 5.9.1979.*

O C R *Ordonnance sur les règles de la circulation routière du 13.11.1962.*

O A V *Ordonnance sur l'assurance des véhicules du 20.11.1959.*

O A C *Ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière du 27.10.1976.*

- bénéficier rationnellement et légalement des améliorations techniques du matériel agricole,
- sauvegarder certains droits et priviléges accordés à l'agriculture ou exploitations similaires.

En effet, dans la circulation routière, l'agriculteur suisse, face aux autres usagers de la route, bénéficie de certains droits et priviléges mais doit également se plier à certaines restrictions.

Les restrictions (OCE, Art. 48/1)

- Utilisation des véhicules automobiles agricoles uniquement pour les besoins d'une exploitation agricole ou une exploitation similaire.
- La vitesse maximum des véhicules automobiles et remorques agricoles est fixée à 30 km/h.

Les avantages

- Véhicules et remorques d'une construction simplifiée en ce qui concerne les essieux, les freins, les commandes de frein, l'éclairage, la signalisation, etc.
- Pas de relation de poids entre tracteur et charges remorquées.
- Largeur des véhicules automobiles sans ou avec outils portés: 2,50 – 3 m (2,30).
- Agé pour l'obtention du permis de conduire pour tracteur agricole (cat. G): 14 ans.
- Examen simplifié (uniquement théorique) pour obtenir le permis G.
- Primes et taxes réduites pour véhicules avec plaques vertes ou brunes (assurance RC et impôts cantonaux).
- Pas d'expertise type et d'immatriculation pour les remor-

ques agricoles, donc pas de frais d'expertise ni d'impôts, ni de permis de circulation.

- Aucune restriction de circulation de nuit ou le dimanche avec des véhicules automobiles agricoles.

Hormis cette énumération non exhaustive, il existe des articles qui, de par leur contenu, permettent une très grande, parfois trop grande liberté d'action. Comme exemple, nous citerons l'art. 67/6 de l'OCR:

«Les rapports de poids prévus au 5e alinéa ne s'appliquent pas aux remorques pour lesquelles une vitesse maximale de 30 km/h est prescrite, aux remorques agricoles tirées par des voitures ayant toutes les roues motrices et, le cas échéant, aux remorques spéciales.

Si de telles remorques circulent sur des chaussées en pente, leurs freins seront, au besoin, actionnés par un auxiliaire. Cette règle s'applique toujours aux remorques qui dépassent le double du poids à vide du véhicule tracteur et qui ne peuvent être freinées efficacement d'une autre manière. Une deuxième remorque n'a pas besoin d'être freinée lorsque son poids ne dépasse pas la moitié de celui de la première.»

Il se peut que l'expression «mettre le bâton dans les roues» provienne de l'application de cet article «... freiner efficacement d'une autre manière»!

Nos problèmes

L'ASETA développe une activité soutenue par son journal ou par des cours et conférences afin d'inciter les agriculteurs à respecter les prescriptions minimales concernant l'équipement des véhicules automobiles et remorques agricoles. Des re-

morques sans catadioptrès, des outils portés présentant une «sur-largeur» et sans signalisation jaune et noire, des porte-à-faux non signalés par la pyramide, autant de situations qui ne devraient plus se rencontrer. Il nous est très difficile de nous faire entendre avec de nouvelles revendications si nos membres ne respectent pas le minimum exigé. Un équipement en ordre augmente grandement la sécurité dans le trafic routier, donc également votre propre sécurité. Pensez-y!

Vos problèmes

Le progrès voit les tracteurs et machines devenir toujours plus grands et plus lourds, ce qui nous pose ainsi qu'à vous, de nouveaux problèmes.

Le freinage

La fréquence des transports lourds sur route et l'augmentation de la vitesse admise à 30 km/h posent le problème du freinage des véhicules automobiles et remorques agricoles. La «personne auxiliaire» autorisée encore aujourd'hui, est dépassée et ne peut plus assurer la sécurité minimale. Les tendances actuelles vont plutôt vers des systèmes de commande de freinage des remorques pouvant être actionné à partir du véhicule tracteur (frein continu avec ou sans assistance – servo-frein).

Les freins avec assistance pneumatique ont depuis fort longtemps fait leurs preuves et les détails de construction sont définis dans l'OCE.

Pour les véhicules agricoles, le choix de l'assistance va de préférence vers l'utilisation du système hydraulique du tracteur. Mais il nous manque encore une

normalisation des données techniques du côté tracteur. Cette normalisation doit assurer l'interchangeabilité des remorques et la possibilité de mesurer l'efficacité des freins. (voir feuille de recommandation ASETA no 5 : «Les freins de remorques hydrauliques contribuent à votre sécurité»).

Roues jumelées – Porte-à-faux avant

Le jumelage des roues du tracteur et nouvellement l'équipement du tracteur avec des pneus larges (Terra) assurent la capacité de traction tout en diminuant la pression spécifique sur le sol. Selon le droit actuel, le jumelage est autorisé seulement jusqu'à 2,50 m de largeur du tracteur. Il serait souhaitable – et nos revendications vont dans ce sens – que le jumelage des roues ou des pneus larges soit traité de la même manière que les outils portés, c'est-à-dire 3 m.

Situation analogue pour le porte-à-faux avant. Le port frontal des outils est rendu difficile avec les 3 m autorisés et actuellement en vigueur. Cette limite est déjà atteinte ou dépassée par le système d'attelage frontal.

Remorques de travail

Les remorques de travail présentant une largeur jusqu'à 3 m sont très répandues. On distingue 2 catégories: les outils portés et les machines traînées (remorques). La largeur de l'outil porté peut atteindre 3 m alors que la même machine mais traînée, avec des mesures identiques, doit être immatriculée.

Protection de l'environnement

Il ne se passe pas un jour sans que la presse, la radio ou la télévision ne parle de la mort des forêts, de la pollution de l'air ou de la destruction de l'environnement. Des dégâts accidentels avec suites graves font que la population est très sensibilisée à ce sujet.

Dernièrement, un effort particulier a été entrepris pour rédiger des prescriptions concernant les gaz d'échappement; par exemple, l'introduction de l'obligation du contrôle annuel des gaz d'échappement sur des voitures automobiles équipées d'un moteur à essence. Il en va de même pour les moteurs diesel qui devront également se soumettre à certains contrôles plus laborieux qu'avec les autres systèmes.

Notre association suit avec intérêt l'évolution des prescriptions de gaz d'échappement pour moteur diesel. A ce sujet, elle a pris position par lettre en soulignant le vœu d'exclure les véhicules agricoles munis d'un moteur diesel de cette obligation. Les raisons sont les suivantes:

- malgré le grand nombre (99'617) de véhicules agricoles munis d'un moteur diesel, la consommation de 104 millions de litres de mazout ne représente que le sixième de la consommation totale;
- les émissions de gaz d'échappement ne chargent pas les grands axes de circulation;
- le nombre restreint de véhicules construits ou nouvellement mis en circulation ainsi que la multitude de types chargerait considérablement le ou les systèmes de contrôle.

En outre, nous sommes persuadés qu'en appliquant les dispositions légales contenues dans l'OCE (Art. 21 et annexe 3), les pollueurs excessifs n'auraient plus aucune chance.

Travail de nuit et le dimanche

L'agriculture n'est nullement touchée par les prescriptions de la loi sur la circulation routière concernant le travail de nuit ou le dimanche.

Pour apaiser les critiques de la population citadine – et parfois même rurale – il est important de limiter ces travaux au strict nécessaire. Il s'agit surtout des travaux de récolte de céréales ou de fourrages grossiers. Les excès dans ce domaine nuisent à la bonne entente entre notre organisation et le législateur du droit sur la circulation routière. Nos revendications pour un matériel plus moderne et plus performant ou pour le maintien de certains droits d'exception ne sont pas ou peu pris en considération. Si un travail de nuit ou du dimanche s'avère indispensable, il s'agit alors de l'organiser de façon à ne pas trop incommoder la population environnante.

Conclusions

L'association suisse pour l'équipement technique dans l'agriculture espère et doit pouvoir compter sur chaque utilisateur de véhicules et remorques agricoles. Sa discipline, son comportement correct dans le trafic routier ainsi que sa coopération quant à l'existence d'un équipement minimal exigé par l'OCE sont autant de conditions qui nous permettront de mieux défendre vos intérêts.

«Le respect de l'individu commence par le respect d'autrui.»