

Zeitschrift: Technique agricole Suisse
Herausgeber: Technique agricole Suisse
Band: 54 (1992)
Heft: 6

Rubrik: SVLT 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>

A qui profite l'entretien obligatoire du système antipollution des véhicules Diesel?

Werner Bühler, directeur ASETA

En fait, on pourrait s'épargner le point d'interrogation après l'intention du législateur qui désire soumettre les véhicules à moteur Diesel à un contrôle périodique. Cette ponctuation est pourtant justifiée par les raisons exposées ci-dessous:

En 1986 déjà, l'EPFZ a publié une étude qui recensait les principaux fauteurs de troubles, soit les poids lourds et mesurait les émissions de particules et de nitrates. Dans cette étude les initiateurs recommandaient aux autorités de soumettre ces véhicules à un contrôle périodique. Toujours dans cette étude, ces mêmes initiateurs ne cachent pas que des méthodes de mesurage qui apporteraient de meilleurs résultats (mesurage à pleine charge) ne seraient pas réalisables dans la pratique pour des raisons techniques.

L'EPFZ change d'avis

Dans ce rapport, les experts de l'EPFZ arrivent à la conclusion que les véhicules agricoles à moteur devraient être exceptés d'un contrôle obligatoire sur la base de leur contribution minimale à la pollution de l'air. Deux ans plus tard, les

mêmes auteurs, dans l'annexe 2 du document précité émettent tout à coup la thèse «qu'étant donné leur longue et moyenne durée d'utilisation d'env. 25 ans, les chariots à moteur, les chariots de travail ainsi que les tracteurs seraient soumis à un contrôle obligatoire.» Pendant cette période, pourtant, rien n'a changé aussi bien dans le secteur technique que dans l'utilisation de cette catégorie de véhicules. Ce revirement d'opinions ne s'appuie ni sur des considérations techniques ni scientifiques.

Le DFJP soumet un projet sur l'entretien du système anti-pollution

Fin 1991, le Département fédéral de Justice et Police a fait parvenir un projet de modification de l'ordonnance sur la circulation routière pour mise en consultation. Ce projet recommande de soumettre tous les véhicules Diesel à un entretien obligatoire du système antipollution. Celui-ci aurait lieu tous les deux ans car les moteurs Diesel sont pourvus d'une meilleure stabilité à longue échéance que les moteurs à essence. L'entretien du système antipolluant et les contrôles devraient avoir lieu de la même façon que pour les automobiles légères, donc par des ateliers qui disposent des connaissances,

documents, outils, installations et appareils de mesurage adéquats.

L'ASETA prend position

L'ASETA tient à souligner qu'elle ne s'oppose pas, à la base, à un entretien obligatoire du système antipollution bien que le législateur dispose de tous les moyens légaux pour retirer de la circulation tout véhicule Diesel, produisant de fortes émissions de fumée selon les art. 57 de l'OCR et 21 de la BAV, ou pour pénaliser l'attitude insouciante du chauffeur face à l'environnement. Des mesures plus strictes devraient s'étendre en tous les cas aux véhicules étrangers à moteur Diesel circulant dans notre pays.

Les considérations et arguments suivants nous amènent à demander au DFJP d'excepter de ce contrôle obligatoire tous les véhicules agricoles à moteur Diesel roulant à une vitesse de 30 km/h.

– Le parc des véhicules agricoles à moteur comprend environ: 110 000 tracteurs, dont 100 000 env. sont équipés de moteur Diesel 60 000 chariots de travail (à moteur), dont 50 000 env. sont équipés de moteur Diesel

En 1990, ces véhicules ont consommé 122 098 266 litres de carburant Diesel pour une consommation totale sur le territoire suisse de 1 340 119 760 litres. Cela représente à peu près le 10 % de la consommation globale. On peut donc conclure que les véhicules individuels sont rarement utilisés à pleine capacité en regard de leur rendement horaire. Cette constatation se rapporte notamment aux types de véhicules suivants:

– second tracteur, utilisé aux périodes de pointe

– env. 4500 chariots de travail, telles les moissonneuses-batteuses que l'on

L'entretien devrait inclure les positions suivantes:

- un examen visuel du système d'aspiration, du système d'injection et du dispositif d'échappement, afin d'en vérifier l'état et l'étanchéité
- le contrôle de l'existence et de l'intégrité des plombs et des sceaux
- le contrôle et, le cas échéant, le réglage du commencement du débit, de la butée de pleine charge et, s'il y a lieu, des autres dispositions de réglage de la pompe d'injection
- le contrôle et le réglage du régime du ralenti et du régime de coupure
- le contrôle de l'état et du fonctionnement des dispositifs complémentaires tels que, p. ex., de la réaspiration des gaz d'échappement ou du filtre à particules
- une mesure finale des émissions de fumée

utilise 1 à 2 mois par an et accusent pendant ce temps 100 heures de travail, en moyenne

- chariots à moteur, tels transporteurs, chargeurs à moteur, etc. qui présentent une utilisation annuelle très minime due à la courte période de végétation des contrées montagneuses

- les véhicules agricoles à moteur Diesel ne consomment qu'env. 10% de leur carburant pour des courses sur route (= 1% de la consommation totale de carburant Diesel). La plus grande quantité est utilisée pour l'exécution des travaux hors routes. Les véhicules étant immatriculés, ils sont soumis au contrôle antipollution selon le projet du DFJP bien que des cas semblables (tracteurs Diesel sur rails, véhicules pour aéroports, machines de chantier) non-immatriculés, en sont exemptés. Cette discrimination de droit est incompréhensible et ne peut être ainsi acceptée.

- Au sein de la CE, les véhicules à moteur Diesel roulant à 30 km/h au maximum sont justement exemptés de ce contrôle. En Allemagne, les véhicules agricoles à moteur sont d'une manière générale exclus du contrôle antipollution.

- Si nous partons du principe que chaque contrôle anti-pollution coûte fr. 200.-, les frais annuels de l'agriculture s'élèveront à env. 15 millions de francs pour des contrôles effectués tous les deux ans. **De telles dépenses sont donc disproportionnées si l'on considère que la contribution à l'amélioration de la qualité de l'air atteint par ces mesures, selon une étude réalisée par l'EPFZ, au maximum 1 à 1,5% pour les émissions de fumée et 0,5 à 1% pour les émissions d'hydrocarbures. Selon le rapport de l'EPF, un meilleur résultat n'est pas à attendre.** De plus, il faut encore considérer que ces frais supplémentaires imputés à l'agriculture arrivent à un moment où toute échappatoire à sa situation financière précaire semble compromise.

- Actuellement, on ne sait toujours pas quel procédé de mesurage sera appliqué pour contrôler le système à injection ni quelle méthode sera utilisée pour mesurer les émissions de fumée. Aussi

avec des méthodes de mesurage non homologuées et des appareils de test différents, on court le risque d'obtenir des mesures erronées dont l'interprétation mènera à de mauvais réglages du moteur.

Par ailleurs, nous doutons que l'industrie des machines agricoles mette à disposition une structure (ateliers de réparation régionaux) qui couvrirait l'ensemble du territoire et assurerait les contrôles en évitant de trop longs trajets entre la ferme et le lieu du contrôle. Selon l'art. 83a de l'OCE, les personnes habilitées à effectuer les travaux d'entretien du système antipollution doivent posséder les connaissances techniques, la documentation professionnelle, l'outillage, les installations et les appareils de mesures homologués nécessaires. Ces conditions ne sont pas remplies par tous les ateliers de réparations de machines agricoles. La mise de fonds pour les appareils de contrôle et l'outillage s'élevant environ à fr. 25 000.- retient les petits ateliers d'exécuter ces contrôles. En clair: soit les trajets à effectuer avec les machines engendrent des coûts déraisonnables, soit les frais de déplacement des mécaniciens sont disproportionnés. De plus, constituer une documentation technique et rechercher les normes des anciens véhicules est une tâche ardue et représente une dépense de temps démesurée.

L'USM passe à l'offensive

Dans ce contexte, les déclarations de l'association faïtière du secteur des réparations de machines agricoles, l'Union Suisse du Métal (USM) divergent après les soi-disantes discussions préliminaires menées avec l'ASETA pour une coordination de procédure. Ces entretiens n'ayant pas eu lieu, nous nous demandons comment offrir ce service à nos membres si, contre toute attente, ce contrôle devenait obligatoire. Une installation mobile de test pourrait en être la réponse. Toutefois, nous aurions attendu un peu plus de retenue de la part du secteur des machines agricoles qui salue cet apport financier inattendu avec grand intérêt, apport financier qui signifie au contraire un trou considérable dans le budget annuel de l'agriculture. Citons la dernière phrase d'un article sur le sujet pu-

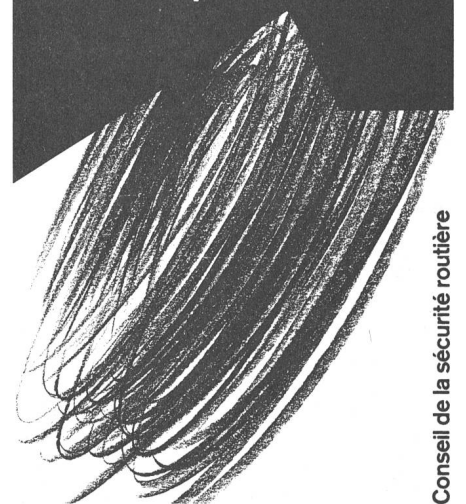
blié dans le périodique de l'USM 5/92: «La CT III s'opposerait nettement à un tel ajournement (sous entendu: étendre l'entretien obligatoire pour les machines agricoles et engins de chantier en perspective de la CE). Elle désire que les entreprises spécialisées du secteur de la technique agricole soient en mesure de s'approprier le know-how nécessaire et de participer au nouveau marché.»

Que la CT III en soit informée: nous sommes avertis.

L'ASTAG soigne son image

Dans ce contexte, on constate que l'Association Suisse des transports routiers, ASTAG, se prononce aussi en faveur de l'entretien obligatoire d'un système antipollution quoique ses motifs soient très différents. De par son attitude positive, l'ASTAG espère donner une meilleure image des transporteurs routiers et tient à démontrer au public qu'il faut prendre des mesures contre les contrevenants. Proportionnellement au kilométrage élevé parcouru, par les transporteurs et par année, il est évident que les dépenses consacrées à ce contrôle sont négligeables. La base de réflexion de toute cette campagne, soit l'amélioration de la qualité de l'air de notre pays, ne passe pas outre aux avantages personnels de toutes les parties concernées.

**Trop risquer...
et tout perdre**



Conseil de la sécurité routière