

**Zeitschrift:** Technique agricole Suisse  
**Herausgeber:** Technique agricole Suisse  
**Band:** 56 (1994)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Les normes CE face au marché suisse des machines agricoles  
**Autor:** Keller, Hans-Rudolf / Bühler, Werner  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1084817>

### **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>**

## Harmonisation des prescriptions pour machines agricoles et tracteurs

# Les normes CE face au marché suisse des machines agricoles

Sans attendre la Suisse, les pays européens organisent l'Espace économique européen. Et la ratification des accords du GATT l'a montré: l'imbrication des pays ne peut être freinée. Il est donc imminent de se préoccuper du développement aussi bien dans l'économie que dans d'autres secteurs qui influencent notre existence. Parmi les experts européens en machines agricoles, Hans-Rudolf Keller s'active dans ce domaine depuis bien des années et son objectivité est fort appréciée. Il a livré ses considérations sur les normes CE – du point de vue suisse – à la rédaction de TA et au directeur de l'ASETA, Werner Bühler.



**Hans-Rudolf Keller:** Après avoir terminé un apprentissage de mécanicien et des études à l'école d'ingénieurs de Winterthour, Hans-Rudolf Keller est engagé comme constructeur par AEBI à Berthoud. Au sein de cette entreprise, la collaboration internationale jouit d'une longue tradition. A cette époque déjà, Willi Aebi participe au CEMA, organisation faîtière des fabricants de machines agricoles et préside ce Comité. Son fils Franz Aebi, délégué suisse auprès de la commission technique du CEMA, est, jusqu'à sa mort, président du Groupement des fabricants de machines agricoles de la Société suisse des constructeurs de machines: il préside également le CEMA de 1991/92. Depuis 1978, Hans-Rudolf Keller est président de la Commission technique 26 de l'Association suisse pour les normes et représente la Suisse au CEMA. La CT 26 est compétente pour les prises de position en matière de normes européennes de sécurité pour machines agricoles.

**Werner Bühler:** Au sein de la CT 26, Werner Bühler représente les intérêts des utilisateurs du secteur «technique agricole», soit l'agriculture. De plus, en qualité de président de la commission technique du SPAA, il encourage l'introduction de mesures de sécurité raisonnables dans la pratique. De leur côté, les collaborateurs du SPAA sont engagés dans la CEN/TC 144 (machines agricoles) afin de promouvoir des normes européennes dignes de confiance et de sécurité.

**Technique Agricole:** Il y a un an, le peuple suisse se prononçait contre l'entrée de la Suisse dans l'EEE. Comment se fait-il qu'un séminaire sur les «nouvelles prescriptions harmonisées» destinées aux machines agricoles et tracteurs organisé par la Société suisse des constructeurs de machines ait rencontré un écho si favorable dans le secteur agricole?

**Hans-Rudolf Keller:** C'est en effet la conséquence du refus de l'EEE: nous ne pouvons ignorer les efforts particuliers que nous devons entreprendre pour ouvrir une brèche dans le secteur des machines agricoles. Les quelques fabricants suisses de machines agricoles sont dépendants de l'exportation de leurs produits dans les pays de l'UE.

De même pour l'importateur, la coordination des prescriptions suisses avec le développement technique impliqué dans la sécurité routière en Europe revêt une importance considérable.

*Que signifie «prescriptions harmonisées» lorsque l'on parle de machines agricoles et de tracteurs?*

**H.R. Keller:** En ce qui concerne les normes de sécurité, ceci signifie que l'on doit parler le même langage au sein de l'Espace économique européen. S'il est important que les exigences soient identiques pour tous les produits, il faut aussi comparer ce qui est comparable.

*Où en est cette harmonisation?*

**H.R. Keller:** Pour les tracteurs, l'ensemble des prescriptions, désignées par «Réceptions CEE», sont en vigueur. Toutefois, les directives appliquées jusqu'à maintenant ne répondent plus au progrès technique actuel. Etant donné que dans ces «Réceptions CEE» aucune exception n'est prévue pour les directives détaillées, l'application de ces prescriptions est bloquée.

Pour ce qui touche les Réceptions CEE modifiées, il s'agit jusqu'ici de directives générales qui seront complétées ultérieurement par des directives détaillées. Et puisque dans ces directives générales, des exceptions aux directives détaillées sont prévues, il faudra faire preuve de plus de flexibilité.

Dans les débats, les porte-parole des différents pays défendent sans cesse de nouvelles suggestions nationales. Ainsi certaines décisions, échues depuis longtemps, sont encore retardées et leur entrée en vigueur est repoussée vers mi 1995.

---

**Les français et les anglais veulent aller encore plus loin et soumettre les «machines tractées» aux Réceptions CEE.**

---

*Les Réceptions CEE incluent aussi les remorques.*

**H.R. Keller:** Ceci est un élément essentiel du nouveau modèle des Réceptions CEE. Cela impliquera de soumettre les remorques destinées aux transports agricoles à une «expertise des types de véhicules» (LCR, art. 12) et qu'elles portent des plaques de contrôle. Les français et les anglais veulent aller encore plus loin et soumettre les «machines tractées» aux Réceptions CEE. Ces mesures auraient des conséquences très sérieuses puis que les faeneuses rotatives, presses à haute densité et autres machines nécessiteraient l'application de ces Réceptions CEE.

---

**En Suisse, nous nous engageons à créer un système «double catégorie» (40 km/h pour les véhicules agricoles à moteur).**

---

D'après le droit en vigueur, la plupart des pays européens ignorent cette situation. Pour tout fabricant qui se soumet aux directives des machines, une déclaration de conformité et l'aposition du label CE suffiront.

*Est-il justifié, lors de l'immatriculation, de considérer sur un pied d'égalité remorques de transport et tracteurs?*

**H.R. Keller:** Ceci est concevable pour les remorques de transport bien qu'une question se pose aussitôt: qu'est-ce qu'une remorque de transport? En effet, les épandeurs à lisier, les citer-

nes ou les autochargeuses sont aussi utilisées à des fins de transport et tombent sous les directives destinées aux machines. A cela s'ajoute que la vitesse maximum pour les véhicules agricoles à moteur stipulée dans les Réceptions CEE est en général fixée à 40 km/h.

**W. Bühler:** Sur le plan suisse, nous allons tout mettre en œuvre afin de mettre sur pied un système «double catégorie». Cela signifie que l'on roulera à 30 km/h selon les prescriptions en vigueur et que pour une vitesse maximum de 40 km/h – déjà admise dans certains cas – il faudra remplir d'autres exigences concernant les freins, la mise en circulation, le permis, etc.

*Que signifie «les directives de la CE pour machines»?*

**H.R. Keller:** Pour les questions de sécurité technique, toutes les machines (véhicules exceptés) tombent sous «les directives de la CE pour machines». Ces mesures engagent le fabricant à: – s'en tenir aux exigences de sécurité jointe à l'annexe des directives – remplir une déclaration de conformité correspondant à ces exigences de sécurité – fournir un mode d'emploi – joindre une documentation technique – garantir le produit par le label CE Pour des raisons fonctionnelles ou économiques, de nombreuses exigences provenant des «Directives pour machines» ne peuvent être respectées.

---

**Tous les pays ne disposent pas de mêmes prescriptions insensées!**

---

*Pourquoi a-t-on tendance à élaborer des prescriptions aussi détaillées?*

**H.R. Keller:** On observe ce phénomène en Suisse également: il a fallu 6 ans, par exemple, pour faire passer la dernière modification de l'OCE. Afin d'assurer la sécurité sur le lieu du travail, les représentants des pays veulent faire accepter leurs propositions à tout prix, même si elles sont souvent assez insensées. Ainsi, quand ces représentants se retrouvent, les projets s'accumulent et il faudra encore plus de temps et de patience pour parvenir à un consensus.

*Quelle est la part de responsabilité du fabricant face à son produit?*

Les directives pour machines décrivent les caractéristiques techniques de sécurité qu'il faudra observer lors de leur construction. Depuis peu, le fabricant est responsable du produit qui sort de ses usines: il doit prouver que son appareil est conforme aux prescriptions stipulées dans les directives.

*Quelles sont les conséquences pratiques des normes CE de sécurité pour le fabricant et l'utilisateur?*

**H.R. Keller:** Du point de vue juridique, les normes à élaborer ont valeur de recommandation; en fait, elles ont un statut légal. Le fabricant s'engage à suivre au plus près les directives pour machines et à mentionner les dangers éventuels dans le mode d'emploi. Ce dernier sera rédigé dans la langue de l'utilisateur et devra énumérer les dangers réels.

Seules les machines dont l'emploi présente des dangers spécifiques passeront un contrôle, authentifié par un certificat.

Que se passe-t-il alors? D'aucuns choisissent la solution de la facilité et se disent: «Avec ma machine, je couvre 10 pour cent des «directives». Pour les 90 autres, je renvoie l'utilisateur au mode d'emploi qui signale les risques d'utilisation». Un autre gonflera le prix de sa machine de sorte que 80% des normes de sécurité seront respectées et que les 20% des risques restants figureront dans le mode d'emploi.

---

**«Un service d'assistance indépendant serait le bienvenu»**

---

*Que fait un fabricant s'il ne veut pas suivre ces directives?*

**R. Keller:** Il peut acquiescer ces directives ainsi que les normes de sécurité pour la CE et, quand il les aura lues, il en saura presque autant qu'auparavant! Il existe environ 400 à 500 machines agricoles différentes et pour un tiers de celles-ci, nous sommes maintenant en mesure de présenter des normes de sécurité. Pour certaines machines, difficiles à homologuer, aucune directive n'existe et l'utilisateur est forcé de s'en tenir aux directives générales.

**W. Bühler:** Au sein des moyennes et grandes entreprises suisses, les spécialistes se penchent en détail sur les normes et les prescriptions, ce que les

firmer de peu d'importance ne peuvent faire. C'est la raison pour laquelle leur besoin d'information est si grand. En fait, un service d'assistance indépendant serait le bienvenu.

Du point de vue des compétences, l'instance la plus proche serait le Service de prévention des accidents dans l'agriculture. Toutefois, ce service a un autre mandat. A cet égard, je déplore le retard pris par les organisations professionnelles du secteur des machines agricoles.

**«Celui qui désire respecter ces directives, peut fermer boutique»**

**H.R. Keller:** D'autre part, il faut souligner que le petit fabricant remplit un certificat de conformité. Ce faisant, il confirme qu'il a respecté les directives et espère s'épargner des ennuis en cas de graves dommages.

En observant les gigantesques récolteuses de betteraves à l'Agritechnica, avec leurs tapis roulants, éléments rotatifs et les tuyaux hydrauliques, je me suis dit que celui qui désirait respecter les directives... pouvait fermer boutique!

*La reconnaissance de ces certificats est-elle réciproque?*

**H.R. Keller:** Par le «non» de la Suisse à l'EEE, nous avons plus ou moins raté le coche. Nous entrevoyons pourtant des possibilités de collaboration avec une filiale du TÜV à Thoun (en Allemagne, Surveillance technique des véhicules à moteur). Les machines Aebi sont contrôlées à Munich. D'ailleurs, les rapports de l'OCDE sont valables partout et, en Suisse, c'est la FAT qui est chargée du contrôle officiel. En fait, toutes homologations passent par la centrale de Paris ce qui entraîne retards, insécurité et dépenses supplémentaires.

*Les machines seront-elles meilleur marché à l'avenir?*

**W. Bühler:** Du point de vue technique, les possibilités d'abaisser les coûts par l'adaptation aux normes européennes sont minimes. Une réduction des coûts n'interviendrait que si les valeurs limites des émissions de bruits étaient adaptées à celles de l'étranger. Dans l'industrie suisse des machines agricoles, les coûts seront plutôt influencés par

## Contrôle antipollution pour les moteurs Diesel

### L'intervention de l'ASETA s'avérée fort utile

**Le Conseil fédéral a décidé que le contrôle du système antipollution ne sera prescrit que tous les deux ans pour les véhicules équipés d'un catalyseur. D'autre part, il a introduit le contrôle antipollution obligatoire pour les véhicules équipés d'un moteur Diesel. Quant aux véhicules agricoles toutes les demandes de l'ASETA ont été approuvées, sauf une ou deux exceptions plutôt marginales.**

Pour les véhicules avec catalyseur, le département fédéral de justice et police avait proposé de maintenir le service annuel. Mais un réexamen de la situation a montré que la fréquence des dégâts constatés sur ces véhicules ne saurait justifier le rythme annuel. La nouvelle formule peut en outre constituer une incitation supplémentaire à acquérir un véhicule avec catalyseur. En introduisant le contrôle antipollution pour le diesel, le Conseil fédéral entend garantir que ces véhicules conservent le niveau qu'ils atteignaient à l'état neuf. Il importe surtout d'éliminer les engins très polluants qui se signalent par de fortes émissions de fumée.

Ce service devient obligatoire pour les autos à moteur diesel immatriculées depuis 1976. Les détenteurs sont tenus d'effectuer le premier service d'ici au 1<sup>er</sup> mars 1995, puis de le répéter tous les deux ans.

#### Agriculture:

Comme proposé par l'ASETA et l'USP auprès de l'office fédéral de police, les véhicules automobiles de travail (moissonneuse, récolteuse) sont exemptés des contrôles. Tandis que les tracteurs jusqu'à 30 km/h sont soumis au service antipollution tous les quatre ans. Les détenteurs des véhicules agricoles sont tenus d'effectuer le premier service jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1995.

les structures, c'est-à-dire par le réseau dense des revendeurs.

**H.R. Keller:** En Suisse nous avons un marché plus transparent: L'homologation est simplifiée pour les véhicules qui ne disposent pas de «l'expertise des types» mais d'une «Réception CEE». Pour les véhicules qui ont déjà subi

cette expertise, rien ne changera. Néanmoins, les facilités d'importations auront un effet de «régulateur des prix». Les fabricants suisses et les importateurs se diront qu'il est préférable de vendre leurs marchandises à des prix concurrentiels que de laisser le client s'approvisionner à l'étranger. Zw

## Actualités

### Changement à la direction du secrétariat de la FRS

Hans Koller, originaire de St-Gall, entrera dès le début 1994 en fonction comme nouveau secrétaire général de la Fédération routière suisse FRS, dont le siège est à Berne. M. Koller a fait ses études de droit à l'Université de Berne et a travaillé pendant plusieurs années comme collaborateur scientifique auprès de l'administration des contributions du canton de Berne. Depuis 1986, il a assumé au sein de la FRS différentes fonctions, dont celle de préposé à l'in-

formation et de secrétaire général adjoint. La Fédération routière suisse FRS est l'organisation faîtière de l'économie automobile et du trafic routier privé en Suisse.

Ce changement au secrétariat général de la Fédération routière suisse FRS intervient en raison de la retraite du Dr Jakob Schälchli. Ce dernier a occupé la fonction de secrétaire général de la FRS pendant plus de 25 ans.