

Zeitschrift: Technique agricole Suisse
Herausgeber: Technique agricole Suisse
Band: 74 (2012)
Heft: 9

Rubrik: ASETA ; Passion

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>



Cours pour obtenir le permis G Jeunes conducteur et conductrices de tracteurs

Ce permis autorise également la conduite d'un cyclomoteur.

Les jeunes de 14 ans révolus, (possibilité de passer l'examen 6 mois avant l'anniversaire) appelés à conduire un tracteur ou un autre véhicule sur la voie publique, doivent être porteurs d'un permis de catégorie G. Nos cours théoriques sont donnés sur un jour et demi et mis sur pied en collaboration avec un instructeur de la brigade de la circulation routière, de la Police cantonale neuchâteloise. Les candidats passent l'examen sur un système informatique dans les locaux du Service cantonal des automobiles et de la navigation.

Ces cours se dérouleront pendant les vacances d'automne, soit:

Cernier	Lundi 8 octobre 2012	9 h 00 à 11 h 30	13 h 30 à 16 h 00
	Mercredi 10 octobre 2012	9 h 00 à 10 h 30	
	Vendredi 12 octobre 2012	13 h 20	Examens
Fleurier	Mardi 9 octobre 2012	9 h 00 à 11 h 30	13 h 30 à 16 h 00
	Mercredi 10 octobre 2012	14 h 00 à 15 h 30	
	Vendredi 12 octobre 2012	13 h 30	Examens

Bulletin d'inscription à retourner jusqu'au 15 septembre 2012 dernier délai, à: M. Bernard Tschanz, ch. de Biolet 9, 2042 Valangin. Les places sont limitées à 25 candidats par emplacement.

Nom: _____

Prénom: _____

Date de naissance complète: _____

Prénom du père: _____

Adresse exacte: _____ NPA: _____

Domicile: _____ Tél.: _____

Membre ANETA: Oui Non

Emplacement choisi: Cernier Fleurier

Pour Cernier uniquement possibilité de manger sur place:

Dîner: Oui Non

Dès que nous serons en possession de vos inscriptions, nous vous ferons parvenir le programme du cours et la documentation nécessaire !



Vaud

Formation pour obtenir le permis de conduire de la catégorie G

Permis également reconnu pour la conduite d'un cyclomoteur, formation théorique valable pour la catégorie F (véhicule limité à 45 km/h)

Sur la voie publique, pour conduire un tracteur dont la vitesse maximale est de 30 km/h, les jeunes gens doivent avoir 14 ans révolus et être porteurs du permis de conduire de la catégorie G. Il est possible de passer l'examen 1 mois avant l'anniversaire. Nos cours théoriques, d'une durée de deux après-midi (le mercredi de 13 h 30 à 16 h 30), vous aident à réussir cette épreuve. Ils sont décentralisés en fonction des inscriptions et accueillent 10 à 15 participants. Les supports de cours seront à disposition lors du 1^{er} jour, pour le prix de Fr. 40.– (livre et CD).

Prix du cours: membre ASETA VAUD : Fr. 50.–
(non-membre : Fr. 100.–)

Information, rappel

Sur la voie publique, pour conduire un tracteur dont la vitesse maximale est de 40 km/h, les jeunes gens doivent avoir 14 ans révolus, et le permis de conduire devra porter la mention G 40. L'extension G 40 peut être obtenue par les bénéficiaires de la catégorie G, en suivant un cours pratique de deux journées entières.
Renseignements et inscriptions auprès de l'ASETA Riniken, tél. 056 441 20 22.

**Bulletin d'inscription pour la formation F/G à envoyer à:
ASETA, M^{me} Amez-Droz, rte des Chaufours 1, 1147 Montricher,
ou à:
alamez-droz@bluewin.ch**

Nom (du participant) _____

Prénom (du père) _____

Date de naissance _____ Membre ASETA Vaud oui non

Téléphone _____ Portable _____

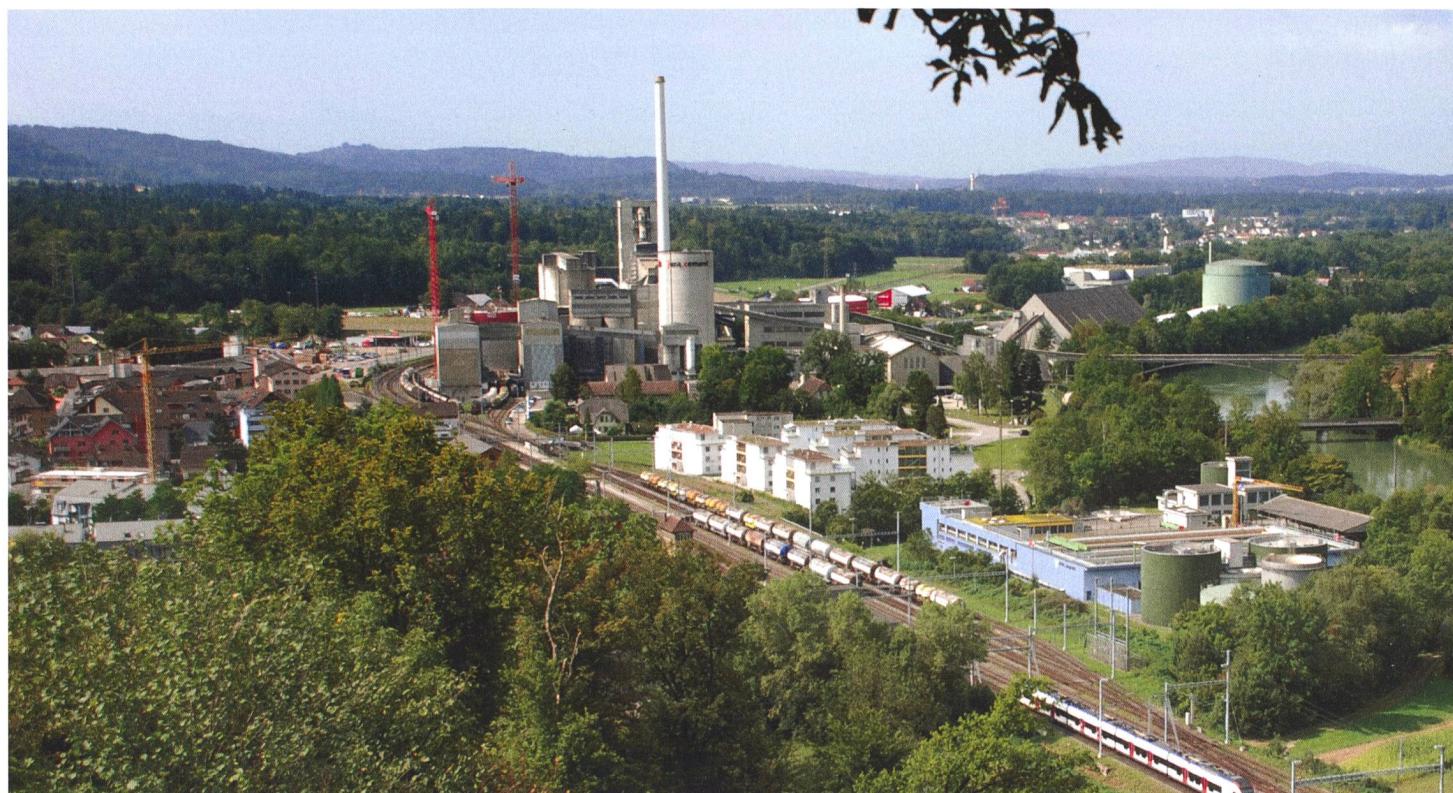
Adresse _____

NPA, localité _____

Demande de permis déjà adressée au Service des automobiles
 Oui Non

Lieu désiré: Morges Moudon Yverdon

Date cours: 2^e semestre 2012 1^{er} semestre 2013 2^e semestre 2013



L'Argovie est aussi bien une région productrice d'énergie qu'un canton de passage avec des zones alluviales entourées de collines.
Vue de l'Aaretal près de Wildegg. (Photos: Dominik Senn)

Les quatre piliers de l'AVLT

Maintenir un lien privilégié avec l'école d'agriculture mais aussi avec l'association suisse, organiser régulièrement des démonstrations de machines et des concours de conduite de tracteurs, promouvoir une utilisation commune de la mécanisation ainsi qu'assurer un ancrage solide des cours F/G dans la section: voilà les quatre piliers sur lesquels l'association argovienne pour l'équipement technique de l'agriculture s'appuie. Elle accueille vendredi et samedi les délégués pour la 87^e Assemblée de l'organisation faîtière à Lenzbourg.

Dominik Senn

C'est le 16 décembre 1924 que l'Association suisse des propriétaires de tracteurs a été fondée au Bürgerhaus à Berne. Alors qu'une cinquantaine de personnes étaient présentes, 32 ont adhéré de suite, d'autres ont fait part, ultérieurement et par écrit, de leur adhésion. Franz Ineichen, du Sentenhof près de Muri (AG), a été le premier président de l'association. Ce propriétaire d'un domaine de 100 ha a été le premier à tisser des liens étroits entre la section argovienne et l'association faîtière, notamment par la désigna-

tion du siège au domicile du président. Le Sentenhof ainsi que d'autres grands domaines ont, à l'époque, été considérés comme des références en matière de développement agricole et de technique agricole. C'est sur ces domaines pionniers que nombre de progrès ont été réalisés,



Personnalité reconnue au sein de l'Association argovienne pour la technique agricole, notamment pour son rôle de personne de contact entre l'ASETA et les écoles d'agriculture, Paul Müri, de Gränichen, est un infatigable promoteur des démonstrations de machines, mais aussi des concours de conduite de tracteurs.



la section argovienne ont été soumis, jusque dans les années 1960, au diktat de deux fournisseurs de tracteurs. Ces derniers s'étaient partagés le canton, d'un côté la partie nord et, de l'autre, la partie sud. Toute personne qui s'y opposait encourrait, dès 1938, « une amende conventionnée » de Fr. 6.–.

En 1964, l'ASETA a, pour la somme de Fr. 130 000.–, construit le premier centre de formation à Riniken. Les responsables de la formation, Werner Bühler, ancien directeur, et Hansueli Fehlmann y enseignaient l'entretien et les réparations des tracteurs. Dès les années 1970, l'AVLT a mis sur pied une formation continue pour la technique agricole et l'utilisation des machines. Cette démarche s'est faite en collaboration avec les écoles d'agriculture, tout particulièrement avec l'IMA de Brugg qui a, en 1947, créé l'Institut pour la technique agricole. L'IMA a été dissoute dans les années soixante, lors de la création de la FAT (aujourd'hui ART) et du Service de prévention des accidents dans l'agriculture.

Des tracteurs et des machines de plus en plus efficaces ont fait naître un besoin croissant en matière de sécurité et prévention des accidents sur les exploitations. Hier comme aujourd'hui, ces thèmes préoccupent l'AVLT, l'association faîtière, ainsi que le SPAAG.

Paul Müri, vice-président de l'AVLT et responsable du Centre cantonal pour la prévention des accidents et l'utilisation des machines au LBBZ Liebegg/Grächen, incarne tant les présentations des machines que les cours d'habileté de conduite des tracteurs. Il a fait le lien entre les associations et les écoles, et a également assumé la présidence de l'association argovienne « Freunde alter Landmaschinen ».

Parmi les personnalités de la section argovienne qui ont mis leurs compétences à la disposition de l'association faîtière, nous citerons encore l'ancien gérant Moritz Blunschi, responsable de l'internat et professeur au LBBZ Muri. Il a été membre du Comité directeur et président de la commission « Centres de Formation continue de Riniken et Grange-Verney ».

bien vite repris et exploités par les agriculteurs. Tout cela bien avant la mise en réseau des instituts de recherches, des écoles et des centres de vulgarisation. Comme mentionné dans le procès-verbal, l'association s'est fixé, comme objectifs, d'une part « la promotion du tracteur » et, d'autre part, « la défense des intérêts vis-à-vis de la police et des autorités au sujet des taxes pour l'utilisation des routes ». Le procès-verbal de la première Assemblée générale ordinaire, qui s'est déroulée le 12 octobre 1926, précise que les cantons de Lucerne, Vaud, Schaffhouse, Argovie, Thurgovie et Berne ont chacun créé leur association cantonale. A relever que la section lucernoise est plus ancienne que l'association faîtière. L'association argovienne des propriétaires de tracteurs, aujourd'hui AVLT a, quant à elle, vu le jour le 18 avril 1926. Le premier gérant a été Franz Ineichen, président de l'association suisse. Il a également assumé la fonction de gérant de l'association faîtière de 1927 à 1929. Trois mois après sa création, soit en juillet 1926, la section argovienne comptait 55 membres.

Le souci d'une formation professionnelle suffisante pour les conducteurs de tracteurs prenait, aussi bien dans les sections qu'au niveau de l'association suisse, peu à peu le pas sur la lutte contre l'imposition des véhicules agricoles. Les membres de

Du point de vue de Fritz Hirter

Si quelqu'un doit personnaliser la mécanisation interentreprise en Argovie, c'est bien Fritz Hirter. En sa qualité d'initiateur mais aussi de membre fondateur et de gérant du cercle de machines Safenwil, il a, avec un partenaire, fondé ultérieurement une entreprise de travaux agricoles et forestiers. Il y a 45 ans, il entre à l'AVLT et devient membre du comité. Il rejoint la commission technique TK 1 en 1980 et la TK II en 1990. Il connaît quatre directeurs, de Rudolf Piller en passant par Werner Bühler et Jürg Fischer jusqu'au directeur actuel, Willi von Atzigen. En 2003, il fonde la section « Entrepreneurs agricoles » dont il assume la présidence jusqu'en mars 2012. Il transmet alors le flambeau à Willi Zolliger. *Technique Agricole* souhaite recueillir le point de vue de Fritz Hirter sur l'AVLT d'aujourd'hui.

Monsieur Hirter, comment percevez-vous l'AVLT d'aujourd'hui ?

Fritz Hirter: La section argovienne pour l'équipement technique de l'agriculture est dans la tradition de l'association faîtière et s'appuie toujours sur ses quatre piliers fondamentaux. Comme toutes les autres grandes sections, elle doit faire face à un recul de ses membres, le nombre d'exploitations régressant de manière continue.

Quelles sont les forces de l'agriculture argovienne ?

En Argovie, on rencontre des structures très diversifiées allant des petites exploitations de la région de Zofingue aux grandes entreprises dans le Freiamt. L'industrie, comme dans les environs de Zofingue, empêchait la création de grandes structures tout en offrant des possibilités



L'association argovienne pour l'équipement technique de l'agriculture s'identifie pleinement à la tradition de l'organisation faîtière. L'entrepreneur Fritz Hirter est un infatigable promoteur d'une utilisation commune des machines.

de gains annexes. Ce sont les collines mais aussi les terrains alluviaux d'une Argovie fluviale qui caractérisent l'agriculture et la sylviculture de notre canton.

Quels difficultés, hormis la diminution des membres, rencontre l'AVLT?

Par bonheur, l'AVLT n'est pas confrontée à des problèmes sans solutions. L'un de nos défis se situe à l'échelon politique. En tant que canton parcouru par nombre de rivières, nous sommes particulièrement concernés par les mesures de protection des zones fluviales. C'est pourquoi j'ai une grande estime pour les efforts que fait l'ASETA au niveau des parlements, qu'ils soient fédéral ou cantonal ; je pense très concrètement aux démarches effectuées par notre président central, Max Binder, et par le président de l'AVLT Pascal Furer. Tous les deux sont des politiciens pragmatiques, orientés «solutions», disposant d'une vision mais aussi d'un flair pour l'agriculture.

Comment se portent les cercles de machines en Argovie?

Ce modèle a sa place au côté des agro-entrepreneurs tant dans l'agriculture argovienne que suisse. Il est d'ailleurs sou-

1926: naissance de Rapid Motormäher AG

C'est également en 1926, l'année de la création de l'association argovienne que le Dr Karl Welter et l'ingénieur Arnold Rutishauser fondaient l'entreprise «Rapid Motormäher AG» dans le but de produire des faucheuses à moteur. Rapid est la première entreprise au monde à produire en série une motofaucheuse autotractée avec barre de coupe frontale. En 2008, le groupe Rapid quitte Dietikon dans le canton de Zürich pour rejoindre Killwangen en Argovie.

tenu par l'ASETA. A mon avis, il est, cependant, surestimé. De la quinzaine de cercles des années 1970, il en reste encore cinq actuellement en Argovie. Le besoin pour de telles collaborations a perdu de son importance. En comparaison avec le modèle des entreprises agricoles, les cercles de machines présentent un inconvénient décisif : les envieux et les adversaires devant s'asseoir à une même table, les conflits sont, par avance, programmés.

Comment percevez-vous les relations entre l'AVLT et l'ASETA?

Les rapports qu'entretient la section argovienne avec l'ASETA sont optimums. Ils résultent, d'une part, de la localisation à Riniken du siège de l'association faîtière. Nous profitons ainsi directement de

l'emplacement du centre de formation et des collaborations réciproquement fructueuses entre ce centre et les écoles d'agriculture. Ce contact étroit déteint quelque peu : ainsi, nous, les Argoviens, nous nous sentons un peu plus proches de l'ASETA et un peu plus engagés. Comme exemple, je voudrais citer Paul Müri qui, en tant que personne de contact entre l'AVLT, l'ASETA et les écoles d'agriculture, en est une illustration forte.

Quelles sont les tâches urgentes actuelles?

Je pense que la collaboration avec d'autres associations acquiert une plus-value toujours plus importante. Je pense, par exemple, au Bauernverband Aargau. La collaboration, et non la confrontation, est à l'ordre du jour. ■

L'ASETA exploite à fond son réseau

Cette année, à l'occasion de leur Assemblée annuelle, les délégués de l'ASETA seront accueillis à Lenzbourg, le 7 septembre, par l'Association argovienne pour l'équipement technique de l'agriculture. Grâce à de nouvelles structures épurées et bien ancrées dans les statuts, l'ASETA pourra encore mieux cadrer ses tâches et remplir ses fonctions.

Durant l'exercice écoulé, l'ASETA s'est attelée à la révision de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) et de l'Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV). Ainsi, en collaboration avec d'autres organisations et vu les nouvelles dimensions des machines agricoles et les nouveaux concepts de véhicules, l'ASETA est parvenue à faire intégrer dans ces textes des éléments sensibles et des dérogations importantes.

A l'avenir, l'ASETA va continuer à exercer – en priorité – son activité de conseillère technique auprès des membres de ses sections et veiller aussi à ce que les règlements ne se multiplient pas à l'excès. Aussi en appelle-t-elle à la responsabilité de chacun pour tout ce qui touche aux immatriculations des véhicules, qu'ils soient agricoles ou industriels. L'association encourage aussi la formation professionnelle et continue, insiste sur une technique fiable et sûre des équipements,

ainsi que sur l'entretien approprié du parc de machines.

Dans le contexte de l'exploitation de machines en commun, l'ASETA se mobilise afin que l'engagement entrepreneurial soit reconnu dans le cadre de l'aménagement du territoire comme partie intégrante de l'agriculture. Pour cela, les infrastructures immobilières nécessaires doivent être disponibles au sein même de la zone agricole pour que le développement des entreprises reste ouvert. Ces objectifs seront toujours valables à l'avenir. L'une des forces de l'ASETA est de défendre, en réseau avec de nombreuses organisations, les intérêts d'une agriculture productive et de contribuer à offrir les meilleures solutions. Une pièce de ce puzzle est sans conteste son périodique *Technique Agricole*, instrument de communication incontournable. ■

> PRODUITS ET OFFRES

PUBLITEXTÉ

Compacte et puissante – La nouvelle faneuse TH 11008 Trans avec chariot de transport FELLA

FELLA-Werke GmbH, Feucht – FELLA présente sa nouvelle faneuse TH 11008 Trans, la « petite sœur » de la TH 13010 Trans: une machine maniable d'une largeur de travail de 10,20 m qui se déplace rapidement d'un point A vers un point B.

Compacté et grande largeur de travail, c'est ainsi que l'on peut résumer les caractéristiques de la machine. La TH 11008 Trans dispose de 8 rotors dotés de respectivement six bras avec kit brides de sécurité et d'un arbre à cardan grand angle unilatéral de série. La faneuse avec chariot de transport se distingue essentiellement par une faible longueur au transport de 5,70 m qui permet un double repliage des demi-châssis extérieurs. Ainsi, durant le transport, la machine repose à l'horizontale et de façon compacte sur le chariot de transport, un avantage qui se fait particulièrement sentir lors des déplacements sur route: la nouvelle faneuse FELLA est équipée d'un chariot de transport rapide – un critère important pour permettre un travail plus efficace surtout dans les pays où la vitesse maximale autorisée sur route est de 50 km/h. De par sa stabilité élevée grâce au relevage synchronisé des toupies, la machine s'impose à la fois sur la route, mais aussi durant le processus de repliage, en particulier sur les terrains en pente. Un autre atout: l'essieu principal se trouve sur le centre de gravité de la machine. De cette façon, les charges d'appui sur le tracteur sont moins importantes, ce qui permet l'utilisation

de tracteurs plus petits et contribue ainsi à réduire considérablement la consommation d'énergie. En position de travail, les roues de transport de la nouvelle faneuse servent de roues de



contact et s'adaptent parfaitement au sol. Le suivi de la machine derrière le tracteur est ainsi plus régulier, ce qui ménage aussi la couche herbeuse. La mobilité de chacune des parties de la machine permet un meilleur contact au sol, auquel la machine s'adapte de façon remarquable, même dans le sens transversal. Lors du relevage des toupies en bout de champ, les roues de transport restent au sol et offrent ainsi un avantage, surtout sur les petites parcelles.

Differentes possibilités d'attelage au tracteur, des anneaux d'attelage fixes et pivotants, ainsi que les pitons permettent une utilisation de la machine de façon universelle.

Combinant une technologie avancée et une esthétique attrayante avec le nouveau design FELLA, la TH 11008 Trans ne peut que séduire. Bien évidemment, la machine possède tous les équipements habituels FELLA. La machine sera exposée à l'AGRAMA-Berne, stand B 010, halle 632.

Fella – Schweiz
Aumattrain 7
1737 Plasselb
Tél. 026 419 28 71



**Lithium-Ion
PRO**

Puissance sur batterie en toutes circonstances

Mobile, silencieux, puissant, sans câble et non polluant - c'est ainsi que vous exécutez à l'avenir vos travaux autour de la maison et dans le jardin. Comment cela fonctionne-t-il ? Les cinq appareils sur batterie sont entraînés par des batteries Lithium-ions très puissantes et sont disponibles en trois puissances différentes. Les batteries sont compatibles avec tous les appareils sur batterie de **STIHL** et **VIKING**. Intrigué ? Votre revendeur spécialisé est là pour vous conseiller.

STIHL VERTRIEBS AG
8617 Mönchaltorf
info@stihl.ch
www.stihl.ch

STIHL®

Blaser.
SWISSLUBE

Blaser.
SWISSLUBE

Blaser.
SWISSLUBE

Lubrifiants

POUR L'INDUSTRIE, L'ARTISANAT ET L'AGRICULTURE

Nous sommes heureux de vous servir. Téléphonez-nous 034 460 01 01 ou visitez notre shop www.blaser.com



SVLT
ASETA

Cours de conduite

Le cours G40

Après avoir réussi les examens des catégories F/G, les jeunes dès 14 ans peuvent suivre le cours de conduite G40. Inscrit dans le permis de conduire, ce cours autorise la conduite de tracteurs agricoles et de véhicules exceptionnels roulant à 40 km/h au maximum. Le G40 se déroule sur deux journées – 20 leçons au total – et le nombre de participants est limité à cinq. Grâce à un enseignement intensif, les conductrices et conducteurs de tracteur acquièrent des bases solides qui leur assurent une bonne maîtrise du tracteur.

Pour suivre le cours:

un permis de conduire de cat. F/G.

La première journée: un tracteur roulant à 30 ou à 40 km/h, avec arceau de protection; les permis de circulation des véhicules, le document antipollution, la convocation au cours.

La deuxième journée: le tracteur et une remorque agricole.

Prix du cours: CHF 550.–. Le Fonds de sécurité routière ristourne un montant de CHF 100.–.

La confirmation de l'inscription au cours G40 autorise les participants à s'exercer pendant un mois avec un tracteur roulant à 40 km/h, sans remorque.

La Vaudoise Assurances versera un montant de CHF 100.– à la conclusion d'un nouveau contrat d'assurance véhicule à moteur à toute personne qui a suivi le cours G40 (ou à un autre membre de sa famille habitant à la même adresse). Ce bon est valable deux ans à compter de la fin du cours G40.

Conditions générales

Les participants reçoivent la convocation et la facture à peu près deux semaines avant le premier jour de cours. Pour une annulation intervenant après ces deux semaines, un montant de CHF 60.– sera perçu pour les frais administratifs.

En cas d'absence injustifiée, l'ASETA se réserve le droit d'encaisser l'intégralité du montant de la facture. ■

Pour davantage d'informations
www.coursdeconduite.ch



Avec le soutien
du Fonds
de sécurité routière
(FSR)



Inscription au cours G40

Lieu et date du cours

Nom, prénom

Date de naissance

Adresse

NPA/lieu

N° de tél. Portable

N° du permis de conduire (position 5, format carte de crédit)

J'ai pris connaissance des conditions de ce cours.

Date et signature

Signature du représentant légal
ou du maître d'apprentissage

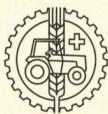
Envoyer à: ASETA, case postale, 5223 Riniken, tél. 056 462 32 00,
fax 056 462 32 01, courriel: info@agrartechnik.ch



Lieux et dates 2012

Sous réserve de changement

Balgach SG	Lyssach BE
25.10+30.10	06.09+11.09 15.11+20.11
Bazenheid SG	18.10+23.10
25.10+30.10	08.11+13.11
Brunegg AG	Moudon VD
13.09+18.09	06.09+11.09 18.10+23.10
Bülach ZH	Niederurnen GL
18.10+23.10	20.09+25.09 02.11+06.11
Bulle FR	Nyon VD
13.09+18.09	15.11+20.11 22.11+27.11
26.09+03.10	24.10+31.10
Corcelles-près-Payerne VD	Oensingen SO
12.09+19.09	04.10+09.10 02.11+06.11
Courtételle JU	Salez SG
20.09+25.09	18.10+23.10
Düdingen FR	Schöftland AG
06.09+11.09	13.09+18.09
Frauenfeld TG	Schwarzenburg BE
06.09+11.09	04.10+09.10 18.10+23.10
18.10+23.10	Sion VS
Gossau ZH	25.10+30.10
11.10+16.10	Sissach BL
Hohenrain LU	06.09+11.09
25.10+30.10	Sursee LU
Kägiswil OW	06.09+11.09 02.11+06.11
27.09+03.10	20.09+26.09
La Sarraz VD	Tramelan BE
12.09+19.09	27.09+02.10 01.11+06.11
Landquart GR	Tuggen SZ
06.09+11.09	22.11+27.11
04.10+09.10	Visp VS
Langnau i. E. BE	12.09+18.09
20.09+25.09	Zweisimmen BE
11.10+16.10	20.09+25.09
Les Hauts-Geneveys NE	Autres lieux de cours:
11.10+16.10	Aarberg BE, Biberbrugg SZ, Claro TI, Ilanz GR, Interlaken BE, Konolfingen BE, Marthalen ZH, Mettmenstetten ZH, Saanen BE, Schwyz SZ, Willisau LU, Zwingen BL
Lindau ZH	
13.09+18.09	
Lyss BE	
13.09+18.09	
01.11+06.11	



SVLT
ASETA

Formation continue OACP

Cours pour chauffeurs poids lourds



Toute personne détentrice d'un permis de conduire de catégorie C ou C1 (véhicules à moteur supérieur à 3,5 t) doit, selon l'Ordonnance sur l'admission des chauffeurs professionnel (OACP), suivre un perfectionnement obligatoire de cinq jours (35 heures) en l'espace de cinq ans.

Après 2014, c'est uniquement de cette façon qu'un chauffeur - détenteur d'un certificat fédéral de capacité - sera autorisé à effectuer des transports industriels au moyen de véhicules des catégories susmentionnées. Pour les catégories D et D1 (poids lourds pour le transport de passagers), ce délai échoit en 2013 déjà.

Sous réserve de modifications

Les repas, la documentation et l'attestation sont inclus dans le prix.

OTR1/tachygraphes

**1 journée, CHF 275.-
(non-membres 295.-)**

Le cours met l'accent sur l'utilisation du tachygraphe selon les exigences de l'Ordonnance sur la durée du travail et du repos (OTR1) en vigueur dès le 1^{er} janvier 2011.

Moudon (VD)

Lundi 10.12.2012

Mardi 12.02.2013

Premiers secours

**1 journée, CHF 295.-
(non-membres 320.-)**

En cas d'accident dans la circulation routière, les participants adoptent le comportement adéquat. Ils évaluent l'état de la personne accidentée selon le schéma ABCD, appliquent les mesures immédiates pour sauver la vie, portent secours avec les systèmes de positionnement et de sauvetage, et savent utiliser un défibrillateur cardiaque.

Moudon (VD)

Mardi 29.01.2013

Vendredi 29.03.2013

www.coursdeconduite.ch

pour davantage d'informations et conditions de participation

Véhicules et technique

**1 journée, CHF 320.-
(non-membres 345.-)**

Un cours pour mieux comprendre la technique actuelle et le fonctionnement des véhicules. Au programme également: prévenir les dysfonctionnements, déceler et réparer les défauts, savoir utiliser l'équipement de sécurité sans oublier l'entretien et le nettoyage correct du véhicule.

Echandens (VD)

Lundi 03.12.2012

Accident/incendie

**1 journée, CHF 385.-
(non-membres 410.-)**

Les participants acquièrent les bases théoriques et pratiques pour conduire en toute sécurité et sans accident. Ils adoptent un comportement adéquat en cas d'accidents et d'incendie sur la route et dans les tunnels routiers. L'image du chauffeur professionnel sert d'exemple.

Moudon (VD)

Vendredi 14.12.2012

Vendredi 08.03.2013

Assurer la charge

**1 journée, CHF 295.-
(non-membres 320.-)**

Les participants acquièrent les bases théoriques et pratiques pour charger de manière correcte et arrimer dans les règles de l'art les marchandises à transporter.

Moudon (VD)

Mardi 07.12.2012

Mercredi 13.02.2013

Inscription pour cours OACP

Cocher ORT1 Assurer la charge Premiers secours
ce qui convient Accident/incendie Véhicule et technique

Date du cours: _____ Lieu du cours: _____

Nom: _____ Prénom: _____

Rue: _____ N°: _____

NPA/Lieu: _____

Téléphone: _____ Portable: _____

Courriel: _____

N° de membre ASETA: _____ Date de naissance: _____

Je souhaite profiter des tarifs accordés aux membres et ainsi adhérer à l'ASETA.

N° du permis de conduire (Rubrique 5 sur le permis de conduire)

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Date: _____ Signature: _____

Envoyer à l'ASETA, Ausserdorfstrasse 31,
5223 Rünen, tél. 056 462 32 00, fax 056 462 32 01,
courriel: zs@agrartechnik.ch, www.coursdeconduite.ch

Les tracteurs en service hors agriculture

Les véhicules agricoles profitent de nombreux allégements et de faveurs. En contrepartie, leurs activités sont limitées à l'agriculture. Afin d'éviter les sanctions, une immatriculation dite « industrielle », donc à plaques blanches, peut être profitable.

Dominique Berner

Les tracteurs, transporteurs, engins de transbordement et autres véhicules dotés de plaques vertes sont destinés à l'agriculture, la foresterie ainsi qu'aux secteurs apparentés. Une immatriculation dite « agricole » apporte des avantages évidents au détenteur du véhicule comparé aux véhicules utilitaires lourds. En conséquence, les véhicules agricoles sont exemptés de l'interdiction du travail du soir et du dimanche. Dans la plupart des cantons, les impôts de circulation sont peu élevés, et le permis de conduire approprié est facile à obtenir.

Pourquoi des plaques blanches

Les tracteurs sont aussi très bien indiqués pour accomplir d'autres travaux en dehors de ceux à caractère uniquement agricole précisés par l'Ordonnance sur la circulation routière (OCR, voir l'encadré). Il en va tout d'abord des transports de divers biens et puis des travaux hivernaux de voirie. Si les trajets d'un véhicule agricole sont destinés à la commune ou au canton, une autorisation peut être accordée pour une course spéciale; ceci n'est cependant faisable pour autant qu'aucun véhicule à plaques blanches ne soit à disposition et que

Courses à caractère agricole

Dans les articles 86 à 90, l'Ordonnance sur la circulation routière (OCR) décrit la nature des courses agricoles. En principe, il s'agit de tous les mouvements de véhicules en relation avec une exploitation agricole ou forestière. Les articles précités expliquent également les courses autorisées, les activités absolument défendues ainsi que les exceptions. Dans certains cas, les formulations sont précises, dans d'autres, elles laissent libre cours à l'interprétation.

l'usage agricole du véhicule reste prépondérant. Toutes les autres courses, même si l'il s'agit d'une faveur, sont interdites avec des véhicules agricoles et sont lourdement pénalisées.

Si le détenteur de véhicules agricoles exécute des travaux extra-agricoles, il ne pourra pas passer à côté d'une immatriculation industrielle, soit à plaques blanches. Pour des chariots de travail, télescopiques ou chariots de ferme, ces plaques peuvent être bleues. Dans ce dernier cas, il n'y a plus aucune exception sur la nature du travail. Cependant, le passage à une autre



catégorie de véhicules entraîne d'autres aspects à ne pas négliger.

Coûts

Le plus difficile pour se décider quant à une immatriculation à plaques blanches, ce sont les coûts. Bien que chaque canton soit souverain pour fixer le barème des impôts de circulation, ceux-ci sont en général plus élevés sur l'ensemble du territoire suisse pour un tracteur industriel que pour un tracteur agricole de construction similaire. Le plus cher est certainement la redevance poids lourd liée aux prestations (RPLP). A l'opposé des camions où l'on compte par kilomètre parcouru, les coûts pour les tracteurs s'établissent sur la base du poids total et de la charge remorquable. Actuellement, la redevance pour 3,5 t de poids total et charge remorquable s'élève à CHF 100.- par tonne. Ce tonnage est la limite et rien n'est perçu au-dessous. De plus, le détenteur a la possibilité d'être exempté de cette redevance si aucune remorque industrielle n'est tractée par le tracteur (uniquement le service hivernal de voirie, par exemple).

Prescriptions légales

Pour une course dite « industrielle », un tracteur à plaques blanches ne pourra pas rouler ni le soir ni le dimanche. Pratiquement, cela signifie que les véhicules ne peuvent pas effectuer des courses agricoles pendant les jours ouvrables de 22 h à 5 h et durant les dimanches et jours fériés. Jusqu'en 2011, les chauffeurs étaient soumis à l'Ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs (OTR2); jusqu'au 1^{er} mai 2012, les véhicules étaient considérés comme poids lourd et équipés d'un tachygraphe ou d'un enregistreur de données. Suite à l'adaptation des règlements concernés, ces deux obligations ont été abrogées. Ce faisant, les tracteurs industriels se distinguent à peine de leurs cousins agricoles.

Sont toujours exigés : deux plaques blanches et un dispositif d'éclairage pour lesdites plaques. Si un tracteur équipé de plaques blanches roule à la vitesse maximum de 30 km/h, il devra en plus être muni d'une plaque d'identification arrière dans la mesure où il est désigné dans le permis de circulation comme « chariot à moteur ».

Règle toujours en vigueur : pour les courses industrielles, il faut un permis de catégorie, donc être âgé de 16 ans révolus.

Remorque

En principe, un véhicule à moteur est autorisé à tracter une remorque. A cela une exception : les tracteurs agricoles ne peuvent pas tirer deux remorques sans autres précisions. Pour autant que la longueur totale l'autorise, il est possible de tracter une remorque vide ou une remorque de travail. Par contre, les tracteurs industriels ne peuvent tirer que deux remorques industrielles à deux essieux. Il faut considérer ici que ces remorques, indépendamment de la vitesse maximum des tracteurs industriels, devront toujours être immatriculées. Les chariots industriels ne sont pas soumis à cette règle : là, les deux remorques autorisées – dont le type de construction n'est pas défini – ne doivent pas non plus être immatriculées. En considérant toutes les restrictions dans le domaine industriel, il faut tout de même souligner qu'un tracteur industriel peut être utilisé sans limite dans le secteur agricole. Lors de courses à caractère agricole, un tracteur industriel pourra également profiter d'allégements soit le nombre de remorques, les interdictions de circuler ainsi que les catégories de permis de conduite.

Pour d'autres informations : ASETA, service conseils, d.berner@agrartechnik.ch. ■

Brève



Une visite chez Merlo

Des clients Mahler ont pu découvrir les dimensions et les activités de Merlo. Environ 30 propriétaires de télescopiques Merlo ont visité le centre de recherche, les halles de production et le terrain d'essais.

+11 % Rabais supplémentaire d'avant saison en septembre pour

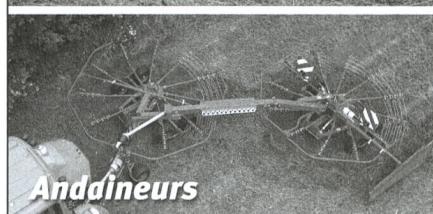
Vicon



Faucheuses



Faneurs



Andaineurs



Autochargeuses



Presses

Demandez maintenant une offre personnalisée et profitez.

Ott

3052 Zollikofen

tél. 031 910 30 10 · www.ott.ch

Un département de Ott machines agricoles SA



L'héritage de Motrac est conservé et entretenu par le Club Motrac.

Motrac et Schilter sous les ailes du Coronado de Swissair

Pour la quatrième fois, le Musée Suisse des Transports expose des machines agricoles de fabrication suisse. Après Hürlimann, Vevey et Bührer, c'est au tour de Motrac et de Schilter de montrer leurs perles au public.

Peter Belart

Il y a un certain parallèle entre le Convair CV 990 Coronado parqué sur l'aire d'exposition du Musée Suisse des Transports à Lucerne et les machines agricoles présentées sous ses ailes : le Convair 990 date des années 60 comme la plupart de ces véhicules et tous deux ont été fabriqués en petites séries. « Swissair » comme « Motrac », deux marques qui, parmi d'autres de cette époque, éveillent une certaine nostalgie.

Quand j'étais petit...

Les couloirs qui traversent l'exposition rappellent notre enfance, lorsque des centaines d'exploitation abandonnaient

les attelages au profit des véhicules à moteur. Edi Nussbaum, d'Oberägeri (ZG), s'en souvient bien. Il a amené son transporteur Schilter Senior LT1, un des tout premiers modèles de la production Schilter. Edi Nussbaum a consacré beaucoup d'énergie et autant d'argent pour remettre son vétéran en état.

En avance sur son temps

Nombreux étaient les visiteurs au bénéfice d'une histoire similaire. Le propriétaire d'un Motrac TB4 de 1937 raconte que ce tracteur est resté plus d'un demi-siècle sur le domaine familial. Dans sa conception technique, il tient un peu du

Rigi Trac auquel on peut le comparer. De ces développements, déjà bien en avance sur leur temps, les Schilter ne sont pas en reste : ces tracteurs disposaient déjà d'une direction sur quatre roues, d'une prise de force et d'un chargeur frontal, alors que, dans ce domaine, la concurrence en était encore au b. a.-ba. Quant à



Infatigable, Franz Morgenegg, Zetzwil (AG), collectionneur, restaurateur et organisateur.



Un regard souverain: Edi Nussbaum, d'Oberägeri (ZG), avec son petit-fils Terry Röllin.

(Photos: Peter Belart)

la clientèle, elle n'était pas encore préparée à suivre le rythme effréné de l'essor technique. Ainsi la réussite des affaires est restée plutôt modeste.

Un large éventail de produits

Rita Rüegg-Müller, présidente du Club Schilter, s'est montrée enthousiaste quant à la variété des véhicules exposés. Sur place en effet, un grand nombre de transporteurs et d'autochargeuses avec, dans leur rang, le tout dernier modèle, le Schiltrac 92F. A côté, une douzaine de tracteurs Schiltrac dont le prototype de l'UT 5000, le ST 9500 A – pièce unique ! – et le ST 5500, fabriqué en 1975, à tout

juste quatre exemplaires. Les produits de la maison Motrac étaient aussi nombreux que variés tels les petits tracteurs, monoaxes, treuils à câble, faucheuse à moteur et transporteurs tout-terrain pour ne citer que les principaux. La peinture rouge-jaune lumineuse qui recouvre les nombreux appareils Motrac a aussi attiré l'attention du public, venu plutôt pour le Musée des Transports que pour cette exposition spéciale.

Un instant mémorable

L'artisan de cette exposition, Franz Morgenegg, a réussi, avec la présence de ces deux constructeurs, à susciter l'intérêt



En 1992, la maison Schiltrac, de Buochs, est née des cendres de Schilter Fahrzeugbau AG. Il y a une année, la nouvelle Schiltrac a commencé à fabriquer une série de 24 transporteurs des modèles 92 E/S/F.

des visiteurs: lors de l'ouverture, un cortège regroupant tous ces véhicules fut un moment inoubliable non seulement pour les passionnés de ces marques mais aussi pour toutes les personnes présentes et bien sûr les amis des anciennes machines agricoles. ■

Le livre « Thomas Schilter: Pionier der Bergmechanisierung » est disponible chez Traktorenbau Buchvertrieb GmbH, 9246 Niederbüren (gemperle.m@blue-mail.ch).

Voir aussi www.schilterclub.ch et www.motrac-club.ch

Schilter et Motrac: des créateurs de génie

Le nom de Thomas Schilter (1930-1999) est lié aux performances pionnières réalisées dans l'agriculture de montagne. En 1959, il est le premier avec le Schilter LT1 à construire un transporteur propre à affronter des pentes allant jusqu'à 60 %. Ce véhicule était équipé d'un moteur à un cylindre de 95 Ch (!). Thomas Schilter a fait breveter pas moins de 40 inventions.

Sous le nom « Schilter » et « Thomas Schilter » plus de 11 500 transporteurs et autochargeuses ont été fabriqués; actuellement, quelque 6000 à 7000 véhicules sont encore utilisés chaque jour ! De 1972 à 1978, 881 tracteurs UT avec direction sur quatre roues de taille identique sont fabriqués. Quant au petit tracteur « Wiesel » de Thomas Schilter, la production atteint 440 pièces entre 1976 et 1991.

Fondée en 1937, la société « Motrac – faucheuses à moteurs et tracteurs SA, Zurich » a de nombreuses innovations à son actif, notamment dans les machines agricoles prévues pour les pentes. En marge des monoaxes et des tracteurs, Motrac construit des tracteurs à gazogène pendant la Seconde Guerre mondiale. Après la guerre, la fabrique ne parvient à rejoindre le marché des tracteurs de petites et de moyennes tailles. Elle se concentre alors sur le commerce des tracteurs monoaxes et développe, d'après ce modèle, un petit tracteur doté d'une traction intégrale, de la direction et de freins sur toutes les roues. Néanmoins, Motrac a dû cesser ses activités pour des raisons de coûts en 1969. Depuis 1999, le Club Motrac veille à ce que la marque et ses constructions ne tombent pas dans l'oubli.

Paul Müri



En marge du Championnat suisse de conduite de tracteurs, la section Jura/Jura bernois a inclus dans son programme, une démonstration de déchiqueteuse à bois. (Photos: Dominik Senn et Willi von Atzigen)

La Finale Suisse au Jura : un succès sur toute la ligne !

Michael Külling, de Wilchingen (SH), est le champion en titre du Championnat suisse de conduite de tracteurs. La section Jura/Jura bernois a organisé une fête impeccable.

Dominik Senn

Daniel Sprenger, de Altstätten, canton de Saint-Gall, est légèrement contrarié. Apprenti mécanicien sur machines agricoles de deuxième année, il n'y a pas réussi à répondre aux 50 questions théoriques dans le temps imparti de cinq minutes : « Le temps était trop court. Les autres concurrents l'ont dit aussi ! », déclare-t-il à Technique Agricole « et puis quand on doit se dépêcher, on fait des fautes ! » Chez lui, à la ferme – un domaine de production laitière et de grandes cultures – il sait conduire à peu près toutes les marques. Mais justement, la marque du tracteur de la « bascule », il ne la connaît pas. Ben voilà ! De plus, il n'a jamais dû se maintenir en équilibre, sur une planche au volant d'un tracteur. « Bon, dit-il, on reste cool ! Il faut rouler lentement, compenser avec le poids du corps et... avoir un peu de chance ! » Super ! Il

y parvient juste pendant les trois minutes réglementaires.

Du coup, Daniel Sprenger est de meilleure humeur bien que, lors d'une marche arrière, il ait fait tomber un poteau. « Je ne jure pas très souvent, mais alors là, j'ai pu à peine me retenir ! », nous raconte ce

sympathique concurrent de 17 ans qui peine à croire que d'autres réussissent cette étape sans changement de direction. Idem pour le poste du klaxon où il faut éviter un fil de cuivre avec un frontal : « Ça je n'avais jamais vu ! », dit Daniel avant de continuer : « J'aime bien devoir



Le champion de l'Elite, Michael Külling (derrière); Carlo Bleuer, vice-champion Junior, et devant Andreas Geissler, champion Juniors.



Les trois équipes vainqueurs du concours par équipes: Zug, Lucerne et Schaffhouse.



Daniel Sprenger (2ème à partir de la gauche) quelque peu contrarié au poste de la théorie mais...



... très concentré dans la manœuvre du klaxon.



Des applaudissements nourris pour cet exploit.

coordonner plusieurs phases comme ici où il faut à la fois conduire, ajuster la hauteur de la pelle avant et en plus, la faire tourner. Mais... le poste avec les balles et le tuyau, je préfère l'oublier. Je n'ai réussi à placer qu'une seule balle ! » Déjà l'étape suivante, il se réjouit. Parce que pour le transport d'eau avec la faucheuse attelée à un tracteur, ce dernier ressemble à celui du domaine familial. Il aime bien rouler en tracteur durant les week-ends et le soir pour aider à la ferme. « Ici, le plus difficile était de s'approcher avec la griffe pour saisir le seau d'eau. J'ai bien réussi à manœuvrer. » Deux heures et quelques étapes plus tard, avec la griffe à balles du télescopique, il range, l'un après l'autre, les divers pneus et les pousse sur une barre ... 20 ... 40 points ! Un pneu de moto tombe et le maximum des 100 points s'envole. « Ce parcours était difficile, mais pour une Finale Suisse, c'est normal. J'ai bien aimé ces épreuves même si avec mon résultat je n'atteins que la moyenne des points. »

Et bien non, finalement: il se classera au dixième rang sur 45 juniors. Et cela, sans sélection cantonale ni exercices avec le chariot de ferme. Daniel Sprenger, c'est la modestie en personne et cela bien qu'il

ait un sens aigu de la technique et saisisse rapidement les consignes. Son maître d'apprentissage, Gschwend GmbH à Altstätten (SG), peut en être fier.

Schaffhouse et Lucerne en haut du palmarès

C'était leur jour. Pour Schaffhouse, Michael Külling, de Wilchingen, est sacré champion suisse de l'Elite, et Carlo Bleuer de Hallau, vice-champion des Juniors. De même l'équipe schaffhousoise monte sur la troisième marche du podium. Pour Lucerne, Hubert Estermann, de Hildisrieden, est troisième de l'Elite, Andreas Geissler, de Triengen, champion suisse Juniors. Le champion suisse des dernières joutes de 2009, Florian Favre, de Saint-Barthélemy (VD), perd son titre en se plaçant au quatrième rang des Juniors. Le site de l'ASETA www.agrartechnik.ch > actuel donne le palmarès complet des compétitions.

Agréablement surpris

« Une atmosphère agréable pour un Championnat suisse de conduite de tracteurs 2012 réussi. A quelques exceptions près, je n'ai reçu que des échos positifs. Le temps a été plus ou moins de la partie. Et

nous, les organisateurs, nous avons été surpris par le nombreux public venu assister à ces joutes: près de 900 personnes pour une centaine de concurrents », déclare, ravi, le président du comité d'organisation Pierre Sommer qui préside aussi la section Jura/Jura bernois de l'Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture. Pierre Sommer est très reconnaissant envers toutes les personnes qui ont travaillé dans les coulisses. Le jeudi avant les compétitions, les membres du comité ont dû aménager le site, en enfonçant piquets et barrières dans le sol encroûté. Suite à la pluie, la nuit de vendredi à samedi, le sol s'est ramolli. Heureusement, le soleil du dimanche a séché le tout: le terrain était prêt pour les compétitions.

Le degré de difficulté élevé de ces épreuves était voulu. Comme il s'agissait d'un championnat à l'échelon national, il fallait qu'il se distingue des gymkhana cantonaux. « Les retards dans le déroulement de la compétition étaient supportables, et nous avons eu aucun accident à signaler ! », nous a fait remarquer Pierre Sommer, satisfait de ce championnat. Les spécialités du terroir jurassien ont aussi certainement contribué à la bonne ambiance ! ■



Dans le concours par équipe, les dames ont obtenu le deuxième meilleur temps en tirant la charrue sur 25 m. (Photo: RoMü)

Championnat suisse de labour

Une excellente organisation, un nombreux public et de beaux sillons ont marqué la Traktorenfest 2012 à Rafzerfeld, dans le canton de Zurich.

Dominik Senn

Le groupement Pflüger-Team, l'Association suisse des laboureurs et la Jeunesse rurale de l'Underland zurichois qui fêtait ses 100 ans ont été les artisans de cet événement, en août dernier. Egalement

de la fête, le gymkhana de tracteurs qui a réuni aussi de nombreux participants. ■

Les trois marches du podium

Championnat suisse de labour:
1^{er} Beat Sprenger, Wintersingen (BL) (Same/Kverneland), 186,5 points ; 2^e Peter Ulrich, Neerach (ZH) (MF/Kverneland), 184; 3^e Toni Stadelmann, Roggenburg (BL) (Fendt/Kverneland), 179.



Le champion suisse de labour Beat Sprenger, de Wintersingen (BL), a tracé un magnifique sillon, bien droit et bien propre.

(Photos: Dominik Senn)



Des jets d'eau rafraîchissants lors du gymkhana cantonal de tracteurs à Zurich.



Tout le terrain a été labouré par des sillons ouverts en bonne et due forme.