

Zeitschrift: Technique agricole Suisse

Herausgeber: Technique agricole Suisse

Band: 81 (2019)

Heft: 8

Artikel: "Une prise de contact précoce peut toujours être utile"

Autor: Röthlisberger, Heinz

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1086491>

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>



Il peut arriver lors de l'immatriculation d'un véhicule que l'interprétation soit plus étroite dans un canton et que dans l'autre, on ait trouvé un compromis à la fois adapté à une situation particulière et conforme à la loi. Photos prétexte: Heinz Röthlisberger et Idd

« Une prise de contact précoce peut toujours être utile »

L'immatriculation des véhicules agricoles diffère de canton en canton. L'Association des services des automobiles (asa) explique la raison de ces différences et souligne ce à quoi les agriculteurs doivent faire attention.

Heinz Röthlisberger

Technique Agricole s'est adressé à l'Association des services des automobiles (asa) pour connaître les raisons des différences entre les cantons en matière d'homologation des véhicules agricoles et/ou de leur équipement. L'asa et ses experts de la commission technique ont répondu par écrit à nos questions. Les réponses sont par conséquent bien détaillées et nuancées. Nous les avons reprises telles qu'elles.

Technique Agricole: Au mois de février, Technique Agricole vous exposait le cas suivant: l'utilisation d'un feu orange de danger sur un tracteur équipé d'une plaque d'immatriculation blanche pour le service d'hiver a été autorisée par le centre de contrôle du canton de Soleure et refusée par

celui de Bâle-Campagne. Ce n'est qu'après la décision du tribunal cantonal de Bâle-Campagne que l'agriculteur a pu utiliser son gyrophare. Comment cela peut-il arriver ?

asa: Les « Instructions concernant l'équipement des véhicules avec des feux orange de danger » mises en œuvre le 16 avril 2018 par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, ou DETEC, remplacent celles du 12 juin 1974. Elles ont permis de dissiper certaines zones d'ombre en matière d'interprétation. Les critères d'octroi ont été adaptés aux exigences pratiques actuelles. Le fait qu'une phrase puisse être interprétée de façon différente dans certains cas est (malheureusement) inévitable. Il peut être

utile de contacter le centre de contrôle au préalable afin d'obtenir des informations quant aux conditions requises pour une modification ou par exemple à propos d'une autorisation. Le canton A a-t-il pris la bonne décision face au canton B qui a été trop laxiste ? Ou est-ce le cas du canton B face à un canton A trop strict ? Au final, seule une réponse positive à la demande du client semblait appropriée.

Nous ne connaissons pas les détails ayant motivé la décision dans le cas évoqué, ni pour le centre de contrôle de Bâle-Campagne, ni pour celui de Soleure. Dès lors, il serait inapproprié et déraisonnable que nous nous exprimions à ce sujet.

Les membres de l'ASETA ne cessent de recenser des cas de divergences d'in-

terprétation de l'ordonnance sur la circulation routière. Un agriculteur zougois a par exemple rapporté que, dans le canton de Zoug, le dispositif de coupe tracté dans le sens de la longueur par une moissonneuse-batteuse doit être équipé d'un système de protection des lames. Cela n'est pas requis dans d'autres cantons.

Qu'avez-vous à répondre à cela ?

Voici ce que dit la loi. Le premier alinéa de l'article 67, de l'Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, ou OETV, en relation avec l'annexe 8, stipule que « les véhicules ne doivent présenter aucune pointe tranchante ou arrête vive ni aucune saillie ou ouverture qui augmente le risque de blessures en cas de collision. Cette règle s'applique à la fois à l'habitacle, pour la protection des passagers, et à l'extérieur du véhicule, notamment pour la protection des piétons ou des usagers des deux-roues. » Le premier alinéa de l'article 58 de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière, ou OCR, indique que « les parties intégrantes, les instruments de travail ou les chargements qui risquent d'être dangereux en cas de collision, notamment s'ils ont des pointes, des arêtes ou sont tranchants, doivent être recouverts de dispositifs de protection ».

Si on applique à la lettre les articles susmentionnés, les machines et remorques de travail ainsi que les tracteurs devraient presque tous être équipés d'un nombre incalculable de dispositifs de protection à l'avant et à l'arrière ainsi que sur les côtés qui compliqueraient fortement leur utilisation professionnelle.

Des mesures ont-elles été prises dans ce contexte ?

Etant donné que ces dispositions légales laissent une grande marge d'interpré-



Les compromis doivent servir à améliorer l'utilisation sur le terrain et la sécurité routière.



Celui qui emmène son véhicule au contrôle après avoir réalisé les réparations nécessaires gagne du temps et de l'argent.

tation dans certains cas, un groupe de travail dirigé par le Service de prévention des accidents dans l'agriculture (SPAA), s'est attelé à l'élaboration d'une brochure intitulée « Marquer, protéger, éclairer correctement », en collaboration avec l'Office fédéral des routes (OFROU), l'asa, l'Association suisse de la machine agricole (ASMA), Agrotec Suisse et plusieurs offices de la circulation routière. La problématique est exposée dans l'avant-propos de la brochure (voir encadré ci-contre).

Il faut aussi un peu de bon sens...

Nous concevons tout à fait que les clients ressentent une inégalité de traitement de façon subjective dans certains cas supposés similaires. Toutefois, d'un point de vue objectif, une solution techniquement viable, proportionnée et adaptée a été trouvée dans l'exemple énoncé. Cela peut vouloir dire que l'interprétation du canton A est plus étroite et qu'un compromis adapté à la situation particulière, et respectant la loi, a été trouvé dans le canton B. Si les offices de la circulation routière appliquaient strictement la réglementation en vigueur sans tenir compte des spécificités de chaque cas, l'interprétation serait certes la même partout en Suisse, mais les solutions seraient parfois inadaptées,

ce qui susciterait également des critiques. Il est vrai que l'on est allé à certains moments au-delà de l'objectif énoncé dans la brochure susmentionnée : « Il s'agit pour l'essentiel d'équiper les véhicules et machines agricoles pour qu'ils soient le moins dangereux possible pour le trafic routier. » La volonté des organisations agricoles selon laquelle le bon sens devrait être à la base de l'appréciation a été selon nous parfaitement mise en pratique dans cette brochure. Cette considération différentielle

Marge d'interprétation

- Les véhicules, machines, remorques de travail et outils portés agricoles sont grands, lents, lourds et leurs silhouettes ne sont souvent pas facilement reconnaissables.
- Les exigences valables pour les véhicules affectés aux transports de personnes et de marchandises ne leur sont que partiellement applicables.
- Souvent, ils ne doivent que traverser la route ou ne s'y trouvent que momentanément.
- Il faut donc trouver des compromis permettant d'améliorer l'utilisation sur le terrain et la sécurité routière.



On compte une moyenne de 42 000 contrôles de véhicules agricoles par année.



Prendre contact suffisamment à l'avance avec le centre de contrôle est indiqué afin de se renseigner par exemple sur les modifications prévues et les adaptations envisagées.

voulue pose néanmoins des questions et requiert des réponses. Nous en sommes conscients.

L'agriculteur du canton de Bâle-Campagne dont nous avons évoqué l'histoire est allé jusqué devant le tribunal cantonal et a obtenu gain de cause. Tout le monde n'a pas la force d'en faire autant. Y a-t-il d'autres moyens de s'opposer à une décision de l'office de la circulation routière ?

Modifier le véhicule pour essayer de répondre aux critères techniques est sans aucun doute la solution la plus coûteuse. Une autre possibilité consiste à s'opposer à une décision de l'office de circulation routière en déposant un recours judiciaire. Ainsi que nous l'avons déjà recommandé,



On voit sur cette photo le contrôle de l'état des essieux et de la direction.



Le système de freinage et l'usure des conduits font également partie du contrôle.

il est toujours intéressant de prendre contact au préalable avec le centre de contrôle afin de s'informer sur les modifications envisagées, les adaptations... Cela permet d'en connaître la faisabilité et les

conditions, de savoir par exemple si une autorisation est nécessaire. Le client peut ainsi exposer sa situation de manière détaillée pour obtenir des réponses et des conseils individualisés.

Contrôles de véhicules agricoles

Intervalle de contrôle

Conformément à l'alinéa 2, lettre e, de l'article 33 de l'OETV, les véhicules agricoles et forestiers doivent être soumis à un contrôle cinq ans après la première mise en circulation, pour la première fois, puis tous les cinq ans.

Points principaux sur lesquels porte le contrôle

Identification du véhicule	Numéro de châssis, plaquette du constructeur, permis de circulation, contraintes reportées sur le permis de circulation
Système de freinage	Contrôle de fonctionnement, pédale, pédale dure, pas de course excessive, protection antidérapante de la pédale, jeu, support Étanchéité : perte de pression, maître-cylindre de frein, cylindre de frein, dispositif de contrôle État des conduites, palans, corrosion, déformation, montage Contrôle d'efficacité : freinage en continu, force de freinage du véhicule complet (mesure dyn. éventuellement), frein de stationnement, contrôle de fonctionnement, mécanisme de blocage, bon fonctionnement du verrouillage, contrôle d'efficacité
Système de direction	Direction : stabilité directionnelle Boîtier de direction : contrôle de fonctionnement, liberté de mouvement, jeu, étanchéité, conduites, réservoir Timonerie de direction : contrôle de fonctionnement, contrôle du jeu des articulations, pas de jeu excessif
Conditions de visibilité	État des pare-brises, essuie-glace, système de lavage, miroir arrière
Système d'éclairage et installation électrique	Fonctionnement, ligne de coupure, état du réflecteur de projecteur
Châssis du véhicule, essieux, roues, pneus et suspensions	État des essieux, roues, pneus et suspensions Châssis, éléments porteurs : corrosion, déformation, fissures, cassures, jeu Pneus : état, dimensions, indice de vitesse et de charge
Autres équipements et dispositifs	Outils portés : installations hydrauliques, étanchéité des fusibles, supports, compteur de vitesse
Émissions	Système d'échappement : état, corrosion, fixation Émissions de gaz d'échappement : (catalyseur, filtre), état, dommages mécaniques, pièces intérieures desserrées Fumée : respect des valeurs de consigne, régime de coupure

Combien de véhicules agricoles sont contrôlés chaque année par les offices de la circulation routière en Suisse ?

Selon les chiffres de l'Office fédéral de la statistique (OFS), près de 213 000 véhicules et remorques agricoles étaient immatriculés en Suisse le 30 septembre 2018. Calculé sur un rythme de 5 ans, environ 42 000 contrôles sont effectués chaque année. Ce recensement ne tient pas compte des vérifications d'immatriculations, ni des contrôles effectués sur demande du propriétaire, à la suite de modifications techniques et autres.

À quoi les agriculteurs doivent-ils faire attention lorsqu'ils font contrôler leur véhicule ?

Soumettre son véhicule au contrôle aussitôt après la réalisation de réparations permet de gagner du temps et de l'argent. Lors de la convocation au contrôle périodique, il est conseillé de contacter le plus tôt possible l'atelier afin de prévoir les contrôles et réparations nécessaires dans les temps. Les chances que le résultat du contrôle soit positif dès le premier passage sont ainsi plus grandes.

Avez-vous d'autres conseils à donner ?

Les agriculteurs disposent d'un vaste savoir-faire technique. Ils connaissent leurs véhicules et leurs machines. Ils peuvent détecter les défauts à temps en effectuant un entretien préventif qui inclut des contrôles réguliers. Le fait d'anticiper les défaillances et d'y remédier avant qu'il ne soit trop tard permet de réduire considérablement les pannes et les travaux de réparation coûteux.