

Zeitschrift: Technique agricole Suisse
Herausgeber: Technique agricole Suisse
Band: 82 (2020)
Heft: 5

Artikel: Fini la rigolade
Autor: Stulz, Stephan
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1085411>

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>



Le lieu de l'accident vu par la patrouille de police. Photo : Police d'intervention mobile du canton d'Argovie

Fini la rigolade

La vingtaine de personnes présentes n'avaient pas imaginé que l'enterrement de vie de garçon prendrait une telle tournure. La veille, elles avaient monté un banc fixe, un groupe électrogène et une installation musicale sur une remorque à quatre roues qui n'était déjà plus tout jeune. La remorque fut attelée à un Bühler « OP17 ». La sortie devait être bon enfant. Elle s'est soldée par un renversement du véhicule dans une rue en pente abrupte.

Stephan Stulz*

Dix-huit blessés : tel était le bilan d'un accident de tracteur qui s'était produit il y a plus de deux ans, lors d'un enterrement de vie de garçon à Wohlen (AG). *Technique Agricole* avait déjà écrit à ce propos en septembre 2017. Le présent article se penche à présent sur la procédure juridique ultérieure.

* Avocat, Stephan Stulz dispose de sa propre étude. Après un apprentissage de mécanicien en machines agricoles, il a fait des études d'ingénieur en machines, puis de droit. Contact : Etude Stulz, Hahnrainweg 4, Postfach, 5400 Baden (056 203 10 00, office@stulz-recht.ch).

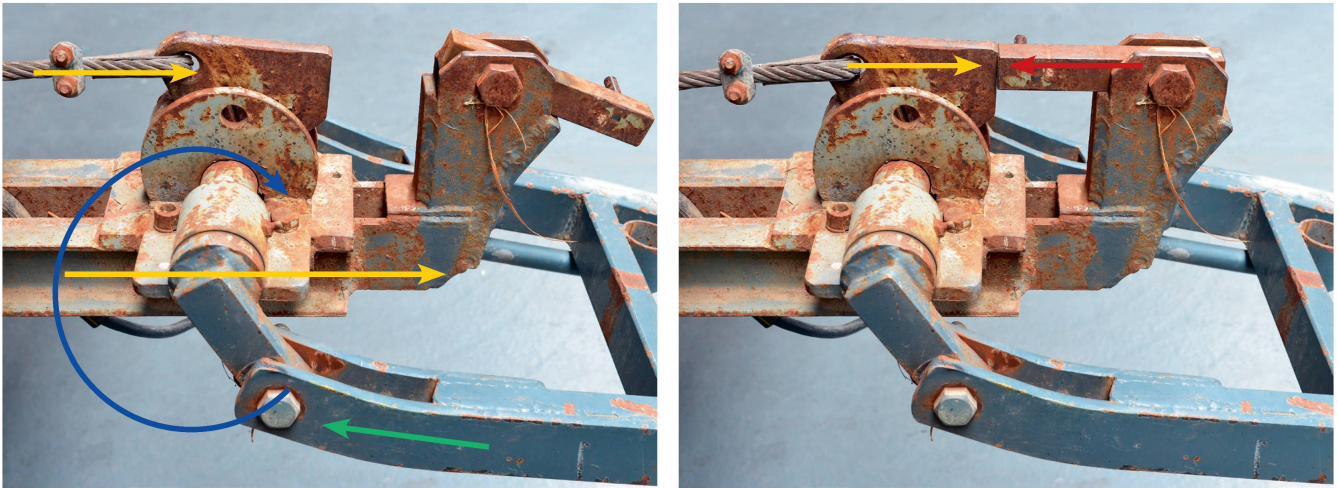
Premiers secours

Deux hélicoptères de sauvetage et dix ambulances sont intervenus pour apporter les premiers secours et transporter les blessés vers les hôpitaux environnants. En tout, 15 personnes souffrant de blessures légères à moyennes et trois personnes gravement blessées ont été admises dans sept hôpitaux différents. Du côté de la police, neuf patrouilles avec chefs d'intervention, des officiers de piquet, des préposés aux médias et des collaborateurs de la police criminelle et du groupe accident ont été détachés. En outre, les pompiers s'étaient également rendus sur place

pour sécuriser la remorque qui menaçait de basculer sur les blessés.

Le récit du conducteur

Le conducteur a relaté l'accident en ces mots : « Nous voulions aller à Villmergen en partant du bois. Je ne connaissais bien ni Wohlen, ni cette rue. Lorsque j'ai vu le panneau indiquant la pente à 18%, j'ai rétrogradé d'une vitesse. Quand le véhicule a commencé à accélérer, j'ai essayé de freiner. J'ai remarqué que les roues ne pouvaient pas freiner. J'ai donc enclenché le blocage de différentiel. Il y a ensuite eu un coup et le tracteur a commencé à tanguer.



La photo de gauche montre un frein à inertie débloqué et celle de droite un frein à inertie bloqué.

Photos : Service d'ingénierie de la circulation, Police cantonale argovienne

La seule chose que j'ai pu faire a été de diriger le tracteur vers le mur. Ensuite, je ne peux plus dire exactement ce qu'il s'est passé. Je suis sorti de sous le tracteur en rampant et j'ai cherché les autres personnes. »

Le récit des passagers et des habitants

Tous les passagers ont été interrogés par la suite. Ils ont rapporté que le trajet était agréable et sûr jusqu'à l'accident. La vitesse a ensuite augmenté et certains ont remarqué que le conducteur perdait de plus en plus le contrôle du véhicule. Certains passagers se souviennent d'un écart brusque, d'autres de l'odeur de freins et de pneus brûlés, et d'autres encore d'avoir entendu : « Accrochez-vous ! ». Tout s'est déroulé très vite.

Un habitant a d'abord cru entendre un hurlement, comme on en entend lors d'une fête. Le tracteur roulait à environ 70 km/h. Une riveraine a estimé la vitesse à 40 km/h. Les passagers auraient crié de peur sur la remorque.

À la recherche de la cause de l'accident

Interrogé sur la cause de l'accident, le conducteur a répondu que le véhicule était probablement trop lourd. Ce point de vue et cette cause sont une possibilité, mais pas la seule. À la demande du ministère public, le centre agricole Liebegg a pris, à propos de l'accident, la position suivante : « L'utilisation de ce type de tracteurs et de remorques n'est fondamentalement pas interdite. Étant donné que la remorque n'a pas pu être activement freinée, elle s'est heurtée au tracteur. Il ne faut pas oublier qu'il y avait une charge

de seulement 1400 kilos sur l'essieu arrière freiné du tracteur. De plus, le heurt de la remorque peut engendrer une décharge à l'arrière du tracteur, ce qui signifie que la masse freinée (poids d'adhérence) est encore moindre. Le conducteur a bien essayé de virer à gauche. Il n'avait cependant pas remarqué que cette manœuvre pouvait engendrer un basculement latéral du tracteur et a essayé de revirer à droite. »

L'accident est le résultat d'un malheureux concours de circonstances. Premièrement : la remorque se heurte au tracteur avec une force d'environ 420 daN (décanewton) sur une pente à 18%. On pourrait penser que ce n'est pas beaucoup. Avec son poids d'adhérence, le tracteur peut freiner une force d'environ 1150 daN sur le plat. En raison de la pente et de son propre poids, il perd 200 daN, il reste donc 950 daN. Ainsi, outre la remorque, il doit freiner son propre poids. Pour ce faire, il a besoin de 400 daN supplémentaires. La force de freinage aurait donc été à peine suffisante. Cependant, on ne voit presque une seule trace de freinage sur le tronçon où le ralentissement a été amorcé. Cela signifie que la roue gauche du tracteur a soit développé une force de freinage moindre ou a justement été déchargée par le choc de la remorque. Si une seule roue freine, la force disponible est divisée en deux. Le conducteur a essayé d'améliorer le freinage en actionnant le blocage de différentiel (comme l'indiquent les deux traces de freinage parallèles). Le revêtement de la route ne présente pas non plus la meilleure des adhérences. Il ramollit quand il fait chaud, et son adhérence avec les pneus diminue.

Deuxièmement : ni le conducteur ni aucun autre passager n'ont pu diriger la remorque. Après l'accident, la deuxième vitesse du tracteur était enclenchée dans le groupe de route. Ce n'était pas trop rapide. Quand le véhicule a commencé à déraper, le conducteur n'avait plus aucune chance. Les conditions physiques de l'attelage ont été reproduites en détail lors d'une analyse technique complète du véhicule accompagnée d'essais sur route. Les experts ont constaté que les freins de l'attelage ne respectaient pas tout à fait les dispositions légales relatives à la décélération. D'importantes différences ont été identifiées entre les roues gauches et droites, en particulier celles de la remorque. Les experts ont souligné l'importance et le fonctionnement du frein à inertie. Avec le frein à inertie activé, la décélération était de 2,65 m/s², sans frein à inertie actif, l'attelage a atteint une décélération de 1,35 m/s².

Lors d'un test effectué en environnement d'essai (chargement de conteneurs d'eau et sécurisation de l'attelage avec un treuil), les experts ont constaté que l'attelage peut être retenu sur le terrain, même lorsque le frein à inertie est bloqué. Toutefois, si l'on laisse légèrement rouler l'attelage dans un premier temps, il n'est plus possible de ralentir sans frein à inertie, et la vitesse de l'attelage augmente de plus en plus (durant le test, le véhicule a dû être arrêté à l'aide du treuil).

Le frein à inertie comme cause principale

Lors des essais, les experts ont conclu que le frein à inertie pouvait être bloqué par le petit levier de commutation lors de mouvements arrière ressemblant à un démar-

rage ou à un changement de vitesse. Une vidéo le démontrant a été enregistrée. En résumé, il convient de partir du principe que le frein à inertie a peut-être été involontairement bloqué pendant le trajet, fait dont le conducteur ne s'est pas rendu compte suffisamment tôt. Par conséquent, toute la force de freinage devait être fournie par le tracteur relativement léger (avec fort probablement un essieu arrière encore plus chargé à cause du heurt de la remorque à quatre roues). Ce qui était simplement impossible compte tenu du poids total d'environ 5,5 tonnes et de la pente de presque 20%.

Le déroulement de la procédure et la question de la responsabilité

Lors de la procédure de l'ordonnance pénale, le ministère public a condamné le conducteur pour manquement à de nombreuses dispositions de la législation relative à la circulation routière (défaut de maîtrise du véhicule, mise en circulation de véhicules en état non conforme aux dispositions, absence d'assurance et de permis de conduire, sécurisation insuffisante du chargement). Toutefois, il n'y a pas eu de procédure devant un tribunal indépendant en tant que tel, car le conducteur a rapidement retiré son opposition à l'ordonnance pénale, entraînant l'entrée en vigueur de l'ordonnance.

Le conducteur s'en tire de ce fait à bon compte, tous les passagers semblent avoir entretemps recouvré la santé et aucune des nombreuses personnes accidentées ne s'étant constituée plaignant ou partie civile dans la procédure pénale.

Le ministère public a attribué la pleine responsabilité au conducteur, car il n'a pris aucune mesure avant d'emprunter la rue en pente abrupte, par exemple en invitant les passagers à descendre du véhicule.

Conclusions

Il convient de faire preuve d'une prudence particulière lorsque des véhicules sont utilisés à des fins manifestement étrangères à celles prévues. Dans le cas présent, un funeste accident s'est produit malgré le fait que le conducteur et les nombreux passagers disposaient de suffisamment de connaissances du sujet et de la législation. Il est recommandé, dans de tels cas, de respecter scrupuleusement les dispositions légales (obtention d'une autorisation avec itinéraire) et de faire expertiser le véhicule. En règle générale, la question de la responsabilité est abordée autrement lorsqu'une autorisation est émise. ■



Un attelage roulant, identique à celui de l'accident, ne peut plus être ralenti sur une pente de 18% sans que le frein à inertie ne soit activé. Photo : Police d'intervention mobile du canton d'Argovie

Observations juridiques

Des dispositions complètes en matière d'immatriculation et de circulation existent aujourd'hui pour différents types de véhicules sur le plan législatif. Depuis toujours, des règles spéciales s'appliquent au secteur agricole, généralement moins strictes pour diverses raisons.

Sont concernés dans le cas présent une remorque toujours homologuée, mais non contrôlée, datant de 1954 et un tracteur dont 1969 était la première année de mise en circulation. À l'époque, il n'y avait pas de prescriptions portant sur les tracteurs, ou alors elles étaient très rudimentaires. Pour cette raison, l'utilisation de véhicules et de remorques plus anciens requiert des exigences et dispositions particulières, notamment lorsqu'elle a des fins autres que celles prévues.

D'un point de vue physique, il importe peu que le poids provienne de personnes ou de marchandises. Le chargement joue toutefois un rôle décisif selon le droit de la circulation routière et des assurances, car des obligations de couverture par une assurance responsabilité civile et de permis de conduire spéciaux sont imposées à partir d'un transport de neuf personnes (article 63 alinéa 1 de la Loi fédérale sur la circulation routière et article 61 alinéa 5 de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière). Dans le cas présent, le conducteur, titulaire d'un permis D1, pouvait conduire 16 personnes au maximum, mais pas 17.

En réalité, la responsabilité de l'accident lui avait été attribuée dès la première prise de position au vu des circonstances. Les en-

quêtes ultérieures du ministère public ont suivi cette direction.

Il est cependant à noter que les nombreux matériaux de la voie et les traces de dérapage des freins n'ont pas été examinés. La remarque des experts concernant le blocage autonome technique du frein à inertie dû à sa structure n'a pas été abordée à la décharge du conducteur au cours de l'ordonnance pénale. Celle-ci est formulée de telle manière que l'on peut présumer que les autorités pénales ne connaissaient pas suffisamment le fonctionnement des freins de stationnement, à inertie et de service. Sur ce point, toute enquête pénale est marquée de certaines variations aléatoires. Dans cette procédure pénale aussi, il paraît clair que les autorités pénales cherchaient à attribuer la responsabilité principalement au conducteur. La question quant à un éventuel manquement dans le chef du législateur ou du fabricant n'est que rarement, voire jamais abordée. Pourtant, c'était notamment le cas dans la présente affaire vu que le frein à inertie s'est manifestement bloqué de manière autonome.

Lorsqu'un tel accident se produit, il est souhaitable d'examiner les faits dans les détails et de demander en amont les conseils d'un spécialiste. Les autorités pénales n'ont en effet aucun intérêt à en faire subir à l'État les frais souvent conséquents. Dans notre cas, les frais directs d'enquête et d'expertise, qui se situaient dans la fourchette inférieure des cinq chiffres, ont été imputés au conducteur. Ce dernier a été en outre condamné à une amende de 2000 francs.