

**Zeitschrift:** Le tracteur : périodique suisse du machinisme agricole motorisé  
**Herausgeber:** Association suisse de propriétaires de tracteurs  
**Band:** 15 (1953)  
**Heft:** 5

**Artikel:** Le paysan et la circulation routière  
**Autor:** Baumann, P.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1049312>

#### **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:** 13.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Le paysan et la circulation routière

On parle abondamment d'accidents de la circulation dans les journaux, ces derniers temps. Par bonheur, des véhicules agricoles n'y sont impliqués que rarement. En beaucoup d'endroits, les routes sont élargies ou améliorées et sont ainsi adaptées à la circulation toujours croissante. Ainsi que nos lecteurs ont pu l'apprendre, il y a quelque temps déjà, la loi fédérale sur la circulation des véhicules à moteur et des cycles (LA) sera également adaptée aux nouvelles conditions. Il est à souhaiter que l'on tienne aussi compte, à l'avenir, des conditions spéciales de l'agriculture. En attendant, il faut bien nous mettre dans l'esprit que le paysan doit dorénavant observer encore davantage les règles de la circulation. Toute faute de circulation crée des adversaires de la position spéciale du trafic agricole.

Les infractions aux règles de la circulation sont commises fréquemment d'une façon inconsciente, par ignorance ou indifférence.

Il arrive souvent qu'un danger puisse être conjuré, si l'on sait où et comment il se présente. Nous allons essayer de faire voir quelques sources et risques d'accidents:

Le paysan ne réalise pas, en général, qu'il n'est pas seul sur la voie publique. Il circule surtout dans le champs ou sur les chemins de campagne, où le trafic est nul; quand il emprunte la grand-route, il ne pense pas assez qu'il doit tenir compte d'autrui.

La plupart des accidents surviennent aux **croisements de routes** et de rues. Avant un croisement ou un débouché, il faut s'assurer que la voie est libre, et user particulièrement de prudence lorsqu'on bifurque à gauche.

Lorsqu'on a l'intention de traverser la chaussée, il faut étendre le bras gauche à temps et clairement. Sur la partie gauche de la route, les véhicules venant à notre rencontre jouissent de la priorité de passage; c'est-à-dire que nous ne pourrons bifurquer à gauche que lorsqu'aucun véhicule ne vient à notre rencontre.

Etant donné que les véhicules agricoles roulent pour la plupart plus lentement que ceux des autres usagers de la route, il faut également s'assurer qu'un véhicule à moteur n'est pas sur le point de nous dépasser.

Lorsqu'il nous faut franchir en droite ligne un croisement de routes, l'allure doit être modérée, de telle façon qu'il soit possible d'arrêter le véhicule avec la plus petite longueur d'arrêt. Un coup d'œil à gauche, puis à droite, apprend si la voie à traverser est libre. Il est indiqué de faire un bref arrêt de sûreté avant de franchir une route à grand trafic, lorsque la visibilité est mauvaise. Aux endroits très fréquentés, les signaux «stop» rendent cet arrêt de sûreté obligatoire. Les voitures attelées, les tracteurs et les vélos sont également tenus de s'arrêter complètement aux routes ou rues «stop», avant de traverser l'artère à grande circulation ou de s'y engager (voir le signal No 69 en 3ème page de couverture !).

A l'intérieur des agglomérations, celui qui vient de la droite jouit, en principe, de la priorité de passage; cependant, on ne doit pas chercher à passer de force. Lorsqu'on vient d'un chemin privé ou du devant d'une maison pour s'engager sur la voie publique, on est tenu d'accorder le passage aux autres usagers de la route. En dehors des agglomérations, ceux qui circulent sur les routes à grand trafic jouissent de la priorité de passage à l'égard des véhicules venant de routes secondaires.

Un autre risque d'accident se présente lorsqu'on transporte des personnes ou des objets pour lesquels l'aménagement nécessaire n'existe pas.

Le transport de passagers sur le tracteur rend certainement service; toutefois, la statistique des accidents démontre qu'il est lié à de graves risques. On ne se représente souvent pas combien il est facile d'être happé par les crampons des pneus. Chacun répliquera qu'il fait attention et qu'il ne lui est jamais rien arrivé. N'oublions pas que durant le déplacement, le passager est facilement distrait et qu'il ne se tient pas toujours fermement aux poignées. Un brusque coup de frein, un virage ou une inégalité de la route peuvent déjà être cause d'un grave accident. Il devrait se trouver sur chaque tracteur une petite plateforme à surface rugueuse, suffisamment grande et munie de rebords latéraux qui protègent des glissades. Une paroi devrait également protéger le passager contre le danger d'être happé par les crampons des roues. En plus de cela, il serait absolument indiqué de fixer de solides poignées au siège du conducteur et aux parois protectrices. La barre d'accouplement n'est pas non plus une place pour le passager.

On apprend malheureusement toujours que des accidents graves se sont produits aux passages à niveau non gardés. Le trafic agricole court ici beaucoup de risques, car ce sont justement les passages à niveau des chemins de campagne qui, dans la règle, ne sont pas gardés par les barrières. Le chemin de fer, avec son freinage à grande longueur d'arrêt, ne peut guère tenir compte des usagers de la route. Lorsqu'il s'agit d'un passage à niveau à mauvaise visibilité, le passager ferait bien de descendre du véhicule et d'aller s'assurer qu'aucun train ne s'approche. Cette précaution ne serait certainement pas superflue.

On trouve trop souvent des **véhicules stationnés incorrectement**. Les chars sont laissés sur la route sans que l'on se soucie de la circulation. Il faut penser que nous ne sommes pas les seuls à utiliser la route. Celle-ci doit être le plus possible libre d'obstacles et l'on doit veiller avant tout que la vue ne soit pas masquée. Il ne faut jamais laisser de véhicules en stationnement aux croisements et débouchés, de même que dans les tournants. Le tableau d'interdiction de stationner (voir 3ème page de couverture, nos 15 et 71) doit être respecté en toutes circonstances. Le propriétaire d'un véhicule stationné irrégulièrement est passible d'amende et, s'il devait résulter un accident du fait de sa faute, il peut en être tenu responsable. De nuit, les véhicules stationnés sur la voie publique doivent être rendus visibles; à cet égard, les plaques réfléchissantes scotchlite répondent particulièrement aux exigences.

S'il arrive que nous devions exceptionnellement nous arrêter à un endroit défavorable de la route avec un véhicule (un char à foin, p. ex.) c'est-à-dire où cela gêne la vue des autres conducteurs qui passent, nous sommes responsables d'un déroulement sans danger de la circulation. A ce moment-là, il nous faut faire office d'agent et la régler; autrement dit, si des véhicules s'approchent des deux côtés à la fois, nous devons faire à l'un le geste de s'arrêter et à l'autre celui de passer. D'ailleurs, l'automobiliste qui a l'intention de dépasser un char de foin en marche est toujours reconnaissant au conducteur de lui faire signe avec le bras, soit d'aller de l'avant, soit de s'arrêter si la chaussée n'est pas libre.

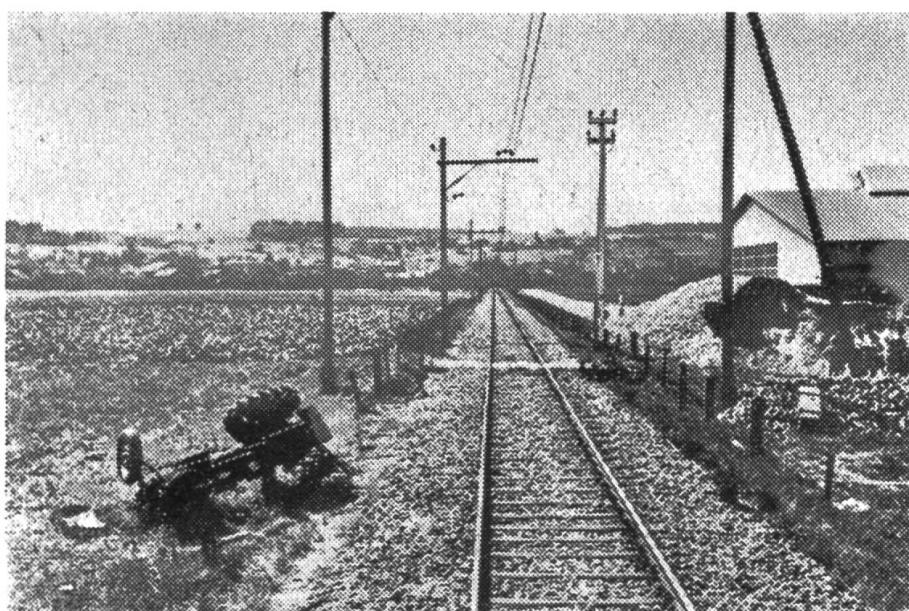
Nous devons nous mettre chaque fois à la place des conducteurs que nous rencontrons et juger notre comportement avec le sens critique des autres. Un véhicule agricole qui roule lentement au milieu de la chaussée est vu avec de tout autres yeux par l'automobiliste que par le conducteur de ce véhicule agricole.

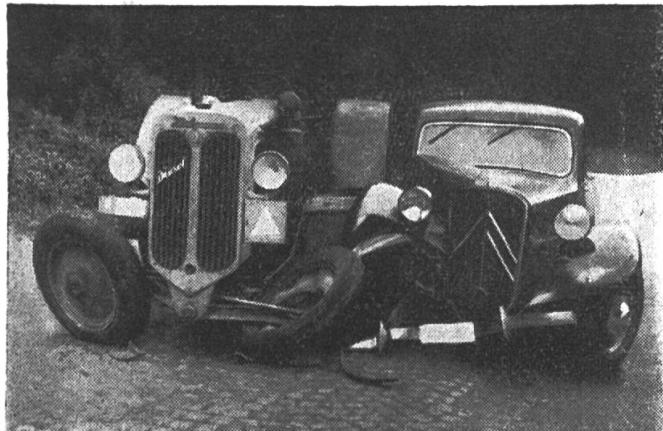
Il faut prendre conscience du fait qu'avec les signes de circulation et signaux de mise en garde et d'interdiction, les risques d'accidents n'en sont pas conjurés; il est beaucoup plus important de circuler en ayant égard aux autres. L'esprit de camaraderie, sur la route, devrait être une chose qui va sans dire. Que chacun commence d'abord à montrer le premier de l'égard au lieu de l'attendre des autres seulement; car il est du devoir de chacun, y compris du paysan, de se comporter sur la voie publique, de manière polie, réfléchie et avec servabilité.

P. Baumann, professeur  
à l'Ecole d'agriculture de Lenzbourg

(traduction: R. Schmid, Brougg)

Aux passages à niveau, notamment aux passages à niveau où la visibilité est mauvaise, on ne peut jamais être trop prudent. Il est difficile d'établir des règles générales pour y prévenir les accidents. En tout cas, il ne faut jamais se fier à un horaire que l'on sait plus ou moins par cœur. Sur chaque ligne, il circule des trains supplémentaires.





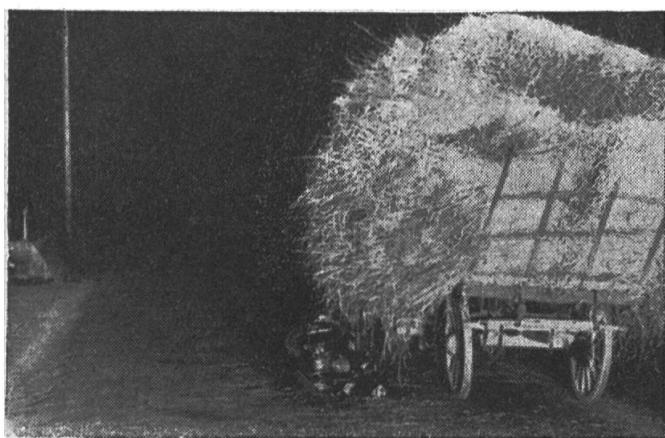
Si le propriétaire du tracteur avait indiquer à temps et bien visiblement son intention de bifurquer à gauche, la collision ne se serait pas produite.



Sur les routes à circulation intense ne tolérez jamais des jeunes en dessous de 14 ans au volant de votre tracteur !

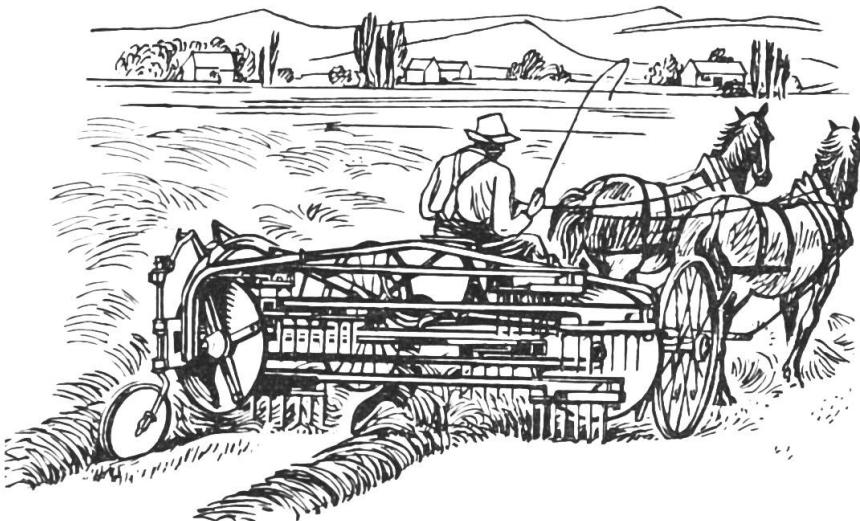


Avant et dans les tournants, on ne doit jamais stationner des chars. Sur la figure ci-contre, la ligne blanche tracée au milieu de la route défend d'emprunter la moitié gauche de la route. Un automobiliste consciencieux n'oseraient donc pas continuer sa route avant que le char à moisson ait été éloigné.



De nuit, les chars stationnés sur la voie publique doivent être rendus visibles; à cet égard, les plaques réfléchissantes «scotchlite» répondent particulièrement aux exigences.

Votre récolte de foin sera rapide avec



le nouveau râteau-faneur McCormick  
à double andains

Le nouveau râteau-faneur McCormick International travaille en un jour, de façon irréprochable, autant que 8-10 personnes. Il suffit d'enlever le segment médian des dents flexibles pour que le nouveau type tire 2 andains simultanément. Le cylindre tournant en sens inverse sert au fagotage. Engrenages à bain d'huile et graisseurs, construction robuste et simple, maniement commode et très aisés.

Le représentant I. H. vous orientera volontiers sur tous les autres et importants avantages des célèbres râteaux-faneurs McCormick International. Demandez sans engagement nos prospectus pour **faucheuses, faneuses, chargeurs de foin, presses à fourrage, épandeurs de fumier et distributeurs d'engrais**.



INTERNATIONAL HARVESTER  
COMPANY S.A.  
ZURICH KOHLSTRASSE 100  
TÉL. : (051) 23.57.40

TRACTEURS ET MACHINES AGRICOLES MCCRICK INTERNATIONAL  
CAMIONS INTERNATIONAL — RÉFRIGÉRATION INTERNATIONAL HARVESTER  
MATÉRIEL INDUSTRIEL INTERNATIONAL