

<b>Zeitschrift:</b>	Le tracteur : périodique suisse du machinisme agricole motorisé
<b>Herausgeber:</b>	Association suisse de propriétaires de tracteurs
<b>Band:</b>	15 (1953)
<b>Heft:</b>	11
 <b>Artikel:</b>	La nouvelle loi sur la circulation routière
<b>Autor:</b>	[s.n.]
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-1049331">https://doi.org/10.5169/seals-1049331</a>

### 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>**

directeur de l'Union suisse des paysans, à cet égard. En effet, (et de même que beaucoup de lecteurs, sans doute), j'aimerais qu'il me dise comment procéder lorsque l'on n'est parvenu à aucun résultat après s'être assis pendant 20 années autour du tapis vert et avoir présenté et défendu raisonnablement de justes revendications.

Mais je crois connaître un remède: la réforme des finances fédérales une fois achevée, c'est la réforme du corps des fonctionnaires qu'il faudra alors absolument entreprendre. Il n'est plus tolérable que l'esprit d'arbitraire d'un fonctionnaire puisse se cacher derrière le paravent d'instances cantonales ou fédérales. Tout fonctionnaire doit pouvoir être rendu responsable de son activité dans une mesure accrue, ainsi que c'est le cas dans l'économie privée. Son nom doit être connu. Il est inadmissible — comme cela doit se produire à l'occasion — qu'un chef de département soit peut-être obligé d'agir dans une affaire quelconque à l'encontre de ce que lui dicte son bon sens, parce que des fonctionnaires supérieurs de son département, ou même toute une section, se défendent «des pieds et des mains» (expression entendue personnellement au Palais fédéral . . .). Cette urgente réforme, qui — au reste et pour autant que je le sache — est exigée même par certains fonctionnaires raisonnables, n'est cependant possible qu'à une condition: que le peuple suisse, au lieu d'envoyer à Berne des orateurs de cantine, fasse choix d'hommes ne craignant pas de demander une fois pour toutes des comptes à l'état-major tout-puissant des fonctionnaires et de casser les vitres (mais sans jeter de pierre au sens propre, cette façon de faire n'étant pas particulièrement prisée, à ce qu'il paraît . . .). Ne se trouvera-t-il donc pas aujourd'hui de représentant du peuple souverain pour oser enfin s'attaquer à ce nid de guêpes? . . .

R. Piller.

## La nouvelle loi sur la circulation routière

Bilan intermédiaire.

### On communique de source officielle:

La grande commission d'experts pour la nouvelle loi sur la circulation routière, présidée par le juge fédéral Strelbel, a siégé pour la dernière fois les 7 et 8 septembre 1953. Elle acheva le contrôle et l'expertise de l'avant-projet qui lui avait été soumis par le Département fédéral de justice et police.

Parmi les innovations et les nombreux amendements de la loi actuelle préconisés par la commission d'experts — en concordance avec l'avant-projet du Département, pour une part, ou s'en écartant, pour une autre part — on trouve les suivants:

La nouvelle loi s'étend dans une mesure beaucoup plus large que la loi actuellement en vigueur à tous les genres d'usagers de la route. Le devoir fondamental de faire preuve de prudence, notamment, de même que

les règles générales de la circulation, sont valables aussi bien pour les piétons, les attelages, etc. que pour les véhicules à moteur et les vélos.

Le Conseil fédéral peut limiter la vitesse maximum des véhicules à moteur à l'intérieur des agglomérations.

Les cyclistes doivent rouler à la file partout où les conditions du trafic l'exigent, en particulier là où la circulation automobile est intense.

Le renouvellement annuel des permis de circulation et des permis de conduire est abandonné et remplacé par des examens périodiques des véhicules. Le retrait du permis de conduire aura lieu selon des normes plus sévères, surtout à l'endroit des contrevenants récidivistes en matière de règles de circulation. Les noms des conducteurs de véhicules à moteur à qui le permis de conduire aura dû être retiré à plusieurs reprises pour avoir circulé en état d'ébriété doivent être rendus publics. Si un conducteur s'est révélé particulièrement dangereux en violant grossièrement des règles fondamentales de la circulation, la police est autorisée à lui retirer immédiatement et sur place le permis de conduire.

Les sommes minima assurées sont augmentées et, en ce qui concerne par exemple les voitures automobiles, portées à 100'000 francs par personne victime d'accident et à 300'000 francs par accident.

Le Département fédéral de justice et police élaborera maintenant un projet de loi à l'intention du Conseil fédéral, puis pour les Chambres fédérales. Il est bien entendu que le Conseil fédéral n'est pas lié par les recommandations de la commission consultative des experts.

\*

Pour compléter cette communication officielle . . . .

### **Quelques mots aux propriétaires de tracteurs.**

Il est dit à l'article 69, alinéa n, de la loi sur les véhicules à moteur en vigueur, que le Conseil fédéral décrèteira des prescriptions spéciales pour les tracteurs agricoles et d'autres machines de travail. En vertu de ce qui précède, le Conseil fédéral avait donc le devoir de le faire.

L'article 25, alinéa 3, de la future loi sur la circulation routière, prévoira probablement que le Conseil fédéral peut décréter des mesures d'exception pour des véhicules à moteur particuliers. Cela signifie que le Conseil fédéral n'est pas obligé de le faire et qu'il peut rapporter en tout temps les dispositions exceptionnelles éventuelles.

Les autres usagers de la route ayant fait preuve de beaucoup d'hésitation quant à la position spéciale du tracteur agricole au cours des discussions préliminaires, les représentants de l'agriculture se virent obligés de renoncer à une formule obligatoire dans la nouvelle loi et durent se contenter d'une formule facultative. S'il existe encore des chances pour une position spéciale du tracteur agricole dans la future loi sur la circulation routière, c'est à la limitation de vitesse et à la statistique des accidents — favorable aux tracteurs — qu'on le doit. Supposé que le Parlement approuve des dispo-

sitions exceptionnelles (ce que nous souhaitons, naturellement), le maintien ou la perte de la position spéciale des tracteurs agricoles dépendra alors exclusivement du comportement des conducteurs de tracteurs sur la voie publique. Il n'est notamment plus tolérable, sous ce rapport:

1. Que les tracteurs agricoles circulent à une vitesse supérieure à 20 km/h. Avec la nouvelle loi, de tels tracteurs seront immédiatement assimilés aux tracteurs industriels. C'est pourquoi, il faut remédier sans tarder aux défectuosités mécaniques éventuelles et s'en tenir dorénavant à la dite vitesse limitée, dans son propre intérêt. Il faut en tenir compte lors d'acquisitions nouvelles et renoncer à tout tracteur de vitesse supérieure. Les constructeurs qui fabriquent des machines munies de vitesses supérieures, dans un but de propagande, feraient bien de s'en abstenir à l'avenir, car ils rendent ainsi un mauvais service à leurs clients.
2. Ni la loi actuelle, ni la nouvelle, ne dispensent le détenteur de tracteur de connaître les règles de la circulation et de s'y conformer. L'association centrale et les sections institueront probablement encore des commissions de la circulation routière pendant l'hiver et organiseront des cours, afin que tout conducteur de tracteur ait la possibilité d'acquérir les connaissances nécessaires ou tout au moins de les rafraîchir.
3. La place des jeunes au-dessous de 15 ans n'est plus au volant du tracteur sur les routes à grande circulation ou en ville. Des exceptions peuvent être faites à l'intérieur du propre domaine ou sur des routes secondaires; mais il faut que tout chef d'exploitation et tout père de famille prenne conscience du fait qu'elles peuvent présenter des risques.
4. Si la charge transportée exige beaucoup de place, il ne faut pas accoupler plus de deux remorques au tracteur. De plus, on ne doit pas trop charger. Il vaut mieux faire deux fois le trajet que de provoquer un accident avec un train de remorques trop pesant ou empêchant la visibilité.
5. Les freins du tracteur et de la remorque doivent être régulièrement contrôlés et des défectuosités éventuelles éliminées immédiatement.
6. On doit toujours rouler sur le côté droit de la route avec le tracteur agricole à marche lente. Si l'on doit faire stationner des chars au bord de la route, il faut avoir soin de ne pas gêner la vue des autres usagers de la voie publique et de tenir compte des lignes de sécurité.
7. En bifurquant à gauche ou à droite, il faut faire signe avec le bras correspondant, à temps et distinctement.

8. Tracteur et remorque doivent être munis de plaques réfléchissantes rouges à l'arrière. Nous conseillons de fixer des plaques réfléchissantes blanches à l'avant des remorques. Il faut naturellement allumer les phares du tracteur agricole à la tombée de la nuit, par temps de brouillard et lors de fortes chutes de pluie ou de neige.
9. Il faut que les conducteurs de tracteurs raisonnables renseignent leurs collègues moins compréhensifs et les décident à fréquenter un cours d'éducation à la circulation routière.
10. Ceux qui ne veulent pas prendre à cœur ces avertissements, — comme ils ne tiennent pas non plus compte des précédents —, et qui repoussent les paroles bien intentionnées de leurs collègues, doivent se mettre ceci dans l'esprit: la perte de la position spéciale du tracteur agricole dans la nouvelle loi sur la circulation routière entraînerait les dépenses supplémentaires ci-dessous indiquées:

frs. 300.— pour augmentation d'impôts

frs. 300.— pour augmentation des primes d'assurance-responsabilité civile

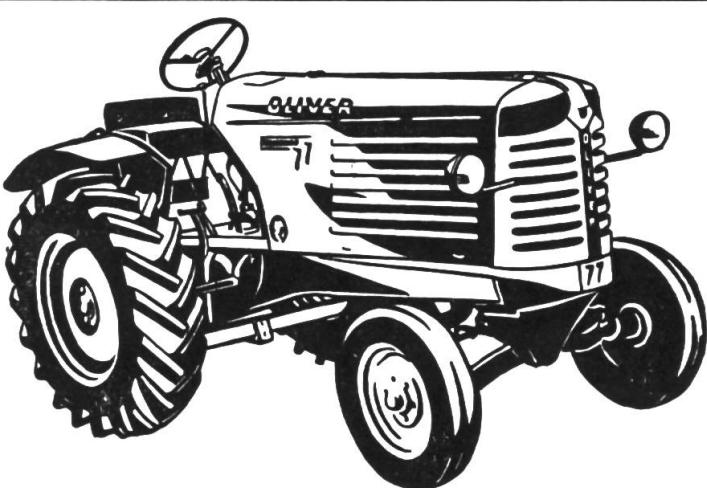
Total frs. 600.— par an.

A ce chiffre viendrait s'ajouter une dépense unique pour l'équipement approprié du tracteur et des remorques, d'un montant de plusieurs milliers de francs et, éventuellement, encore un impôt de circulation pour les remorques.

Nous en appelons une fois de plus à la compréhension et à la bonne volonté de chaque conducteur de tracteur. Que chacun réfléchisse qu'il s'agit en fin de compte d'une affaire vraiment personnelle et non pas simplement d'une question relevant de l'association.

Brougg, le 16 octobre 1953.

Association suisse de propriétaires de tracteurs:  
Le Comité directeur.



**OLIVER TYPE 77**

avec moteur à pétrole  
6 cylindres, 28 CV

**avec prise de force  
indépendante !**

**MATRA S.A., ZOLLIKOFEN**

Tél. 031 / 6501 06