

**Zeitschrift:** Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole  
**Herausgeber:** Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture  
**Band:** 18 (1956)  
**Heft:** 9

**Artikel:** Doit-on opposer les usages de la route les uns aux autres? : Lettre ouverte à la presse automobilistique  
**Autor:** Piller, R.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1082992>

### **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:** 13.04.2026

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

Si l'on voulait généraliser, avec les automobilistes . . . .

## Doit-on opposer les usagers de la route les uns aux autres ?

Lettre ouverte à la presse automobilistique

Les très prochaines discussions autour de la nouvelle loi sur la circulation routière qui auront lieu au Conseil national ont déjà fait monter le sang à la tête de quelques-uns malgré l'absence des chaleurs estivales.

C'est ainsi qu'on a déjà pu lire les lignes suivantes dans le «Touring» du 22 mars 1956 (édition en langue allemande), sous la rubrique «Commentaire hebdomadaire»:

«Nous avons reçu dernièrement une lettre d'un lecteur jurassien, Monsieur R. Noirjean, de Bonfol, laquelle était accompagnée d'une annonce parue récemment dans «Le Pays», de Porrentruy, et que voici:

**On cherche** pour le printemps, pour aider aux champs,  
dans petit domaine,

**garçon**

ayant encore 1 ou 2 années d'école à faire. Occasion  
d'apprendre l'allemand. Vie de famille. Salaire selon  
entente. Conduite du tracteur pas exclue.

Voilà qui mérite vraiment un commentaire. Et notre correspondant d'ajouter: «Il faut taper plusieurs fois sur le même clou pour l'enfoncer. La plaie que représente la conduite de tracteurs par des enfants sévit toujours, ainsi que le prouve cette annonce. Dans le canton de Soleure, la durée obligatoire de la scolarité est de huit ans. L'âge d'un tel jeune conducteur de tracteur y serait donc de 13 ou 14 ans. Quant à sa connaissance de la législation routière, il vaut mieux ne pas en parler. . . . »

Le problème de l'âge subsiste donc toujours et il est aussi vieux que la loi sur la circulation des véhicules automobiles. Malgré la prise de position des experts du trafic routier, malgré d'innombrables lettres parvenues aux rédactions des journaux, et malgré aussi les pressants cris d'alarme de ceux qui s'occupent de la prévention des accidents, on n'a malheureusement rien changé à cette paradoxale disposition légale qui autorise un enfant à conduire sans autre un tracteur, alors que la même loi interdit à un adulte de conduire un vélomoteur s'il n'a pas passé d'examen et obtenu un permis de conduire. Il est certain qu'une pareille situation est inadmissible, mais, voilà, la loi est la loi! On ne peut qu'espérer que la nouvelle loi sur la circulation routière fixe à 16 ans l'âge minimum pour conduire un tracteur.

Il faut que des mesures soient enfin prises pour limiter les dangers qui existent dans ce domaine. Et pourquoi — comme suite à ces remarques — n'attirerions-nous pas également l'attention sur un incident significatif qui s'est passé à Fribourg il y a un ou deux ans, et où un tracteur, remorquant un véhicule agricole, a joué le premier rôle? Son conducteur insouciant traversa la ville en circulant à contresens dans une rue à sens unique, puis franchit allègrement un carrefour en dédaignant les signaux lumineux rouges, sous les regards sévères de deux agents de police. Ceux-ci parvinrent enfin à faire stopper le convoi à coups de sifflet stridents. Après une discussion de cinq minutes, les deux agents s'éloignèrent en haussant les épaules, et en renonçant à verbaliser, tandis que le jeune conducteur ignorant ou maladroit repartait impunément et le sourire aux lèvres.

Et pourquoi? Parce qu'il avait 12 ans!

R. B.



Ce char de récoltes a été rangé étourdiment juste avant une bifurcation très fréquentée. Les conducteurs de véhicules circulant dans le même sens que le camion n'apercevront les véhicules débouchant de la droite que trop tard, à cause du char.

L'annonce précitée donne vraiment à réfléchir. Mais les idées qu'elle suggère sont tout autres que celles de Monsieur Noirjean, le lecteur jurassien du «Touring». N'est-il en effet pas inquiétant de constater qu'un agriculteur doit recourir aujourd'hui à toutes sortes de moyens de séduction pour dénicher un aide ? C'est là que gît la racine du mal. L'agriculture ne trouve plus de main-d'œuvre . . . . D'autre part, il n'est dit nulle part que le paysan en question aurait laissé ce jeune garçon de 13 ou 14 ans conduire son tracteur sur une route. Sur son propre domaine, et depuis l'époque de Gessler, un paysan est maintenant encore son seigneur et maître, que je sache (exception faite des années de guerre et réserve faite des conséquences éventuelles de la nouvelle loi sur l'agriculture). Chaque agriculteur doit savoir ce dont il est responsable.

En regardant dans l'annuaire téléphonique, on verra qui est ce Monsieur Noirjean, de Bonfol. De lui, nous nous serions vraiment attendus à davantage de compréhension pour tout ce qui concerne les paysans.

Quant à l'incident survenu à Fribourg, Monsieur R. B. tait prudemment qu'il s'agissait alors de signaux lumineux électriques dont l'installation laissait plutôt à désirer. Il y eut un tel nombre d'automobilistes (détenteurs du permis de conduire officiel) qui ne virent pas ces signaux — à cause de leur emplacement — que l'on se vit obligé de cesser de les utiliser. Mais voilà: «Quid licet Jovi, non licet bovi! . . . . En ce qui concerne les prescriptions relatives à la circulation routière, d'autre part, le conducteur d'un tracteur agricole se trouve également soumis aux dispositions légales en la matière. Par conséquent, il aurait été du devoir des agents d'envoyer un avis d'amende au père du jeune conducteur de tracteur ! Est-ce la faute des paysans si la police omet de faire ce qu'elle devrait faire ?

C'est précisément au cours de la même semaine où l'on discutait la nouvelle loi sur la circulation routière au Conseil national que paraissait l'article suivant dans la presse d'information, et même dans les organes professionnels, article dû à la plume de M. le Dr E. G., correspondant du Tribunal fédéral, à Lausanne:

Il ne faut pas stationner de chars, encore moins de chars de récoltes, avant et après des tournants. La ligne blanche visible sur la photo (ligne de sécurité), interdit le passage sur la moitié gauche de la route. Un automobiliste consciencieux ne devrait pas continuer sa route avant que le char de récoltes ait été déplacé, dans le cas représenté ici. En outre, le conducteur du char devrait se trouver davantage à droite.



### Tribunal fédéral

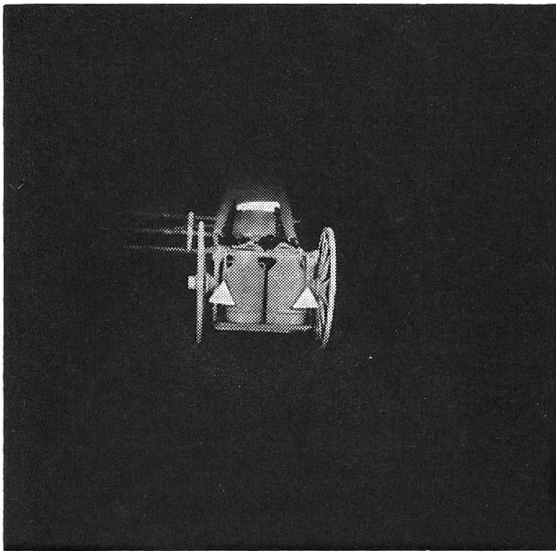
### Les tracteurs agricoles sont un danger pour le trafic routier

En application de l'art. 1 de la Loi fédérale sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles (L. A.), le Conseil fédéral a édicté un règlement d'exécution dont l'art. 5 contient les prescriptions relatives aux tracteurs agricoles. Est réputé tracteur agricole, à teneur du dit article, tout véhicule à moteur ne pouvant dépasser une vitesse de 20 km/h et qui est utilisé pour effectuer des transports en relation avec une exploitation agricole. De tels tracteurs ne sont soumis qu'aux prescriptions de la loi et du règlement concernant les règles de circulation, ainsi qu'aux dispositions pénales se rapportant à la violation de ces prescriptions. Il n'existe par contre aucune responsabilité accidentelle au sens de l'art. 37 de la L. A. Un permis de conduire n'est pas exigé pour la conduite d'un tel tracteur et la conclusion d'une assurance contre les risques de la responsabilité civile n'est pas obligatoire. Ce qui peut résulter d'un tel système apparaît notamment dans un jugement prononcé le 18 mars 1955 par le Tribunal cantonal argovien, jugement qui fut confirmé le 2 septembre 1955 par le Tribunal fédéral. Il se rapportait aux faits suivants:

«Le 26 octobre 1951, le sieur L., domicilié dans le district de Muri (Argovie) devait aller porter environ 2000 kg de betteraves fourragères au frère du plaignant U., à Kriens (Lucerne). Il utilisa à cet effet son tracteur et une remorque. Le plaignant fit la course avec lui, en ce sens qu'il prit place sur la remorque chargée de betteraves. Peu après avoir franchi la frontière cantonale, le conducteur du tracteur (l'inculpé) demanda du feu au plaignant — lequel était assis derrière, sur les betteraves — afin d'allumer son cigare. Sans arrêter le convoi, il prit le cigare allumé que lui tendait le plaignant. Ce faisant, ce dernier avait mis un pied sur le timon de la remorque. Mais il glissa, tomba, et la remorque lui passa dessus en le blessant grièvement. — Pour le tort qui lui a été causé, il a exigé ensuite de l'inculpé des dommages-intérêts se montant à environ frs 24.000.—».

Les trois instances ont été d'avis qu'il s'agissait effectivement d'un tracteur agricole, en l'occurrence, et que le transport était en relation avec l'exploitation agricole du plaignant. Par conséquent la responsabilité accidentelle, aux termes de l'art. 37 de la L. A., n'entrait pas en jeu. Le prévenu avait par contre commis une faute en demandant du feu au plaignant (assis derrière) sans arrêter le convoi, alors qu'il devait savoir que ce dernier était obligé de quitter sa place et de courir un danger de ce fait. Il y avait cependant faute concurrente grave de la part du plaignant, lequel ne pouvait ignorer le caractère dangereux de la situation. C'est la raison pour laquelle il ne fut accordé au plaignant que le cinquième du montant représentant le dommage causé, soit frs 4.800.—.

Ce cas donne véritablement à réfléchir. On s'est souvent étonné — en particulier dans la presse automobilistique — de ce que les tracteurs dits agricoles circulent souvent sur des voies publiques à une grande distance de la ferme ou du domaine. Il n'est



Charrette à lait la nuit. Le conducteur porte en outre une ceinture réfléchissante.

cependant pas possible de faire quelque chose contre une interprétation aussi large de la notion «en relation avec une exploitation agricole». Lorsque le règlement en cause a été élaboré, on avait l'idée que de tels transports n'étaient admissibles que dans les environs immédiats du domaine, par exemple jusqu'à la prochaine station de chemin de fer. Cette énonciation limitative fut abandonnée par la suite. Il n'est donc pas surprenant que l'on rencontre de tels tracteurs loin du domaine, c'est-à-dire des tracteurs dont les conducteurs n'ont pas passé d'examen de conduite et dont les détenteurs ne doivent pas être obligatoirement assurés. La limitation de l'âge des conducteurs au minimum de 18 ans n'est pas non plus valable, et, comme on a pu le constater, de pareils tracteurs sont souvent conduits par des écoliers d'école primaire. L'affaire en question illustre de façon frappante l'insouciance dont font preuve de tels jeunes conducteurs. Heureusement que l'inculpé était assuré contre les risques découlant de la responsabilité civile. Sinon son cigare aurait pu lui revenir cher!

Lors de l'élaboration de la nouvelle loi sur la circulation routière, il faudrait absolument faire de l'ordre dans ce domaine, car l'interprétation donnée actuellement à la notion «tracteurs agricoles» a pour effet que ces derniers mettent gravement en danger la circulation routière, laquelle a pris un développement d'une ampleur imprévisible depuis la mise en vigueur du règlement d'exécution de la L.A.

En date du 29 juillet 1956, nous avons adressé la lettre suivante à M. le Dr Gubler:

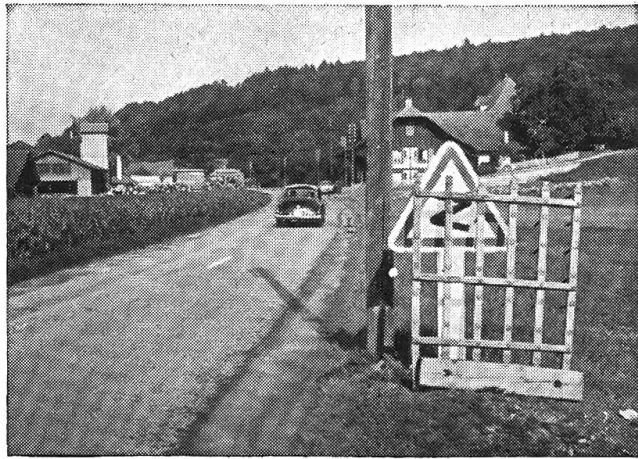
«Monsieur,

Sous le titre «De la notion de tracteur agricole», vous commentez un arrêt du Tribunal fédéral dans le no. 13, du 26 juin 1956, du «Journal suisse des garagistes».

Il va de soi que nous n'avons rien à objecter à cela. Nous savons par ailleurs que vos articles publiés dans de nombreux journaux touchent aux domaines les plus divers. C'est toujours avec grand intérêt que le soussigné lit vos commentaires, car vous savez condenser de façon magistrale l'essentiel d'une affaire judiciaire.

Dans le commentaire en question, il aurait été normal que vous vous fussiez livré à des considérations en rapport avec la circulation routière, au sujet de l'accident dont il s'agit. C'est avec plaisir que nous aurions reproduit un pareil commentaire dans notre périodique et les conducteurs de tracteurs en auraient tiré des enseignements utiles. Au lieu de cela, vous vous laissez aller à des généralisations auxquelles on ne peut dénier un certain caractère tendancieux. Si des agriculteurs lisent ce commentaire, ils ne peuvent que se mettre en colère et leur attitude vis-à-vis des automobilistes en deviendra certainement moins amicale. Rend-on

Les signaux routiers ne sont pas faits pour y appuyer des hersees ou d'autres instruments de travail !

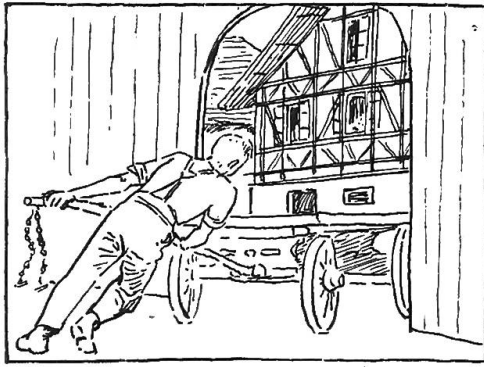


service à quelqu'un en dressant les différentes catégories d'usagers de la route les unes contre les autres ? Il nous serait bien facile de clouer au pilori des automobilistes fauteurs d'accidents dans chaque numéro de notre organe «Le Tracteur et la machine agricole», accidents dans lesquels la cause pourrait être aussi un cigare, comme dans le cas qui nous occupe. Une autre fois, il pourrait s'agir de la vitesse excessive, de l'alcool, d'une connaissance féminine à côté du conducteur, etc. Nous ne manquerions certes pas de «matière» pour nous déchaîner contre les automobilistes ! Mais cela aurait-il un sens ? Est-ce que les «brebis galeuses» existant parmi les automobilistes se corrigeraient si nous mettions les non-automobilistes au courant de leurs «prouesses», et cela d'une manière tendancieuse, encore ? Serait-ce là contribuer à lutter contre le manque d'égards sur la voie publique ? A quoi sert-il que vous commentiez de façon insuffisamment objective, à l'intention des garagistes, un regrettable accident où est impliqué un conducteur de tracteur ? A cette occasion, vous incluez dans vos considérations des réflexions qui n'ont rien à y faire. Nous citons deux extraits de votre commentaire: «La limitation de l'âge des conducteurs au minimum de 18 ans n'est pas non plus valable, et, comme on a pu le constater, de pareils tracteurs sont souvent conduits par des écoliers d'école primaire. L'affaire en question illustre de façon frappante l'insouciance dont font preuve de tels jeunes conducteurs». L'alinéa final est le suivant: «Lors de l'élaboration de la nouvelle loi sur la circulation routière, il faudrait absolument faire de l'ordre dans ce domaine, car l'interprétation donnée actuellement à la notion «tracteurs agricoles» a pour effet que ces derniers mettent gravement en danger la circulation routière, laquelle a pris un développement d'une ampleur imprévisible depuis la mise en vigueur du règlement d'exécution de la L. A.»

En ce qui concerne la première citation, vous faites allusion aux jeunes conducteurs, alors qu'il s'agissait dans l'affaire dont s'occupa le Tribunal fédéral de deux hommes d'un certain âge (!).

Quant à la seconde citation, elle constitue une très grave accusation envers les conducteurs de tracteurs, accusation qu'un docteur en droit ne devrait pas porter ainsi à la légère. **Nous vous prions de nous fournir la preuve que les conducteurs de tracteurs agricoles mettent la circulation routière davantage en danger que les autres conducteurs de véhicules à moteur qui possèdent un permis de conduire officiel.** Pour simplifier, nous allons vous apporter tout de suite la preuve du contraire en extrayant les données ci-après de notre dernier rapport annuel. Les chiffres cités, qui proviennent du Bureau fédéral de statistique, parlent d'eux-mêmes.

Les illustrations accompagnant cet article proviennent (ainsi que leur légende) de numéros antérieurs de ce périodique.



**Pensez aux autres !**

**.... avant de ....**

.... avant de sortir un char vide de la grange ou de la remise pour le pousser sur une route !

### Implication des tracteurs dans les accidents routiers

#### Tracteurs agricoles

Année	Effectif des tracteurs	Tracteurs impliqués	% d'après l'effectif	% d'après le nombre total des accidents
1946*	14,700	293	2,00	0,89
1947*	16,000	301	1,88	0,68
1948*	17,400	320	1,84	0,66
1949*	18,600	277	1,49	0,55
1950	19,500	323	1,66	0,55
1951	19,000	238	1,25	0,37
1952	21,971	287	1,31	0,41
1953	24,229	297	1,22	0,40
1954	26,116	311	1,19	0,38
1955	31,605	381	1,20	0,44

\*) y compris les tracteurs industriels.

#### Tracteurs industriels

1951	1,008	137	13,6	0,21
1952	1,027	190	18,5	0,28
1953	1,118	182	16,5	0,24
1954	1,106	181	16,4	0,22
1955	1,149	208	18,0	0,24

### Implication d'autres véhicules à moteur dans les accidents routiers (en %) comparativement à leur effectif

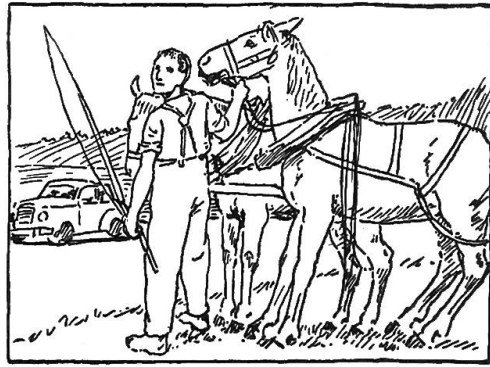
	1938	1946	1948	1950	1951	1952	1953	1954
Genres de véhicules								
Voitures automobiles	21,2	18,7	21,0	17,7	16,6	16,3	15,4	16,1
Camions	—	28,4	32,5	31,1	32,3	33,5	30,5	30,5
Motocycles (scooters y compris)	9,5	10,4	9,6	8,3	7,8	7,2	7,6	7,3

### Implication d'autres véhicules à moteur dans les accidents routiers (en %) comparativement au nombre total des accidents routiers

	1938	1946	1948	1950	1951	1952	1953	1954
Genres de véhicules								
Voitures automobiles	40,0	35,7	40,4	43,8	43,3	43,8	44,5	47,2
Camions	—	12,5	12,1	10,5	10,6	10,6	9,6	9,2
Motocycles (scooters y compris)	6,5	9,0	9,7	10,7	12,6	14,7	18,0	17,0

Il convient de faire remarquer à ce propos que la vitesse des tracteurs agricoles est limitée, ce qui représente un facteur de sécurité de première importance. A ceux qui nous objec-

. . . . avant de vous engager sur une route depuis un champ ou un chemin de compagnie;

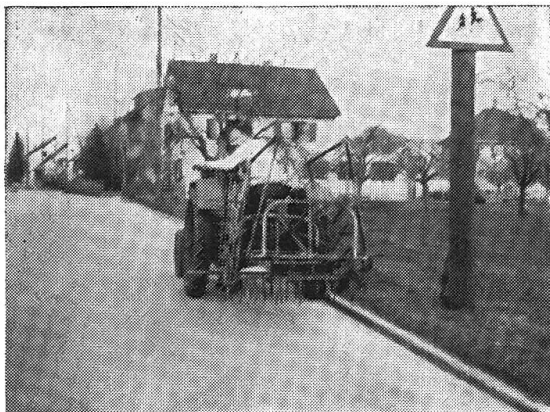


tent qu'une vitesse réduite constitue justement un élément de danger, nous leur laissons le soin de décider si la situation serait meilleure au cas où l'on remplacerait tous les tracteurs par des attelages de bovins, ce que nul n'est en droit d'empêcher. Dans le dessein d'éveiller davantage de compréhension, nous pourrions nous permettre la plaisanterie qui consisterait à n'utiliser que des attelages de vaches pendant quelques semaines et sur un parcours déterminé. A ce moment-là, peut-être que vous diriez, vous aussi, comme certain comique autrichien du temps d'Hitler: «Avant, tout allait bien pour nous (les automobilistes). Maintenant, tout va mieux. Mais nous aimerions que tout aille de nouveau bien comme auparavant!»

Si nous réagissons contre votre article, ce n'est pas par obligation professionnelle. Le soussigné s'emploie à fond afin d'arriver à une solution acceptable pour tous les usagers de la route en ce qui concerne la nouvelle loi sur la circulation routière. A cet égard, il n'est pas toujours facile d'obtenir la compréhension voulue de la part des agriculteurs. Dès le début, nous nous sommes déclarés d'accord avec l'institution d'une assurance RC (responsabilité civile) obligatoire. C'est du reste grâce à notre initiative qu'elle a déjà été introduite dans quelques cantons. Nous sommes également d'accord à fixer à 15 ans l'âge minimum requis pour conduire un tracteur, bien que les accidents routiers provoqués par des jeunes se produisent très rarement. Dans l'intérêt de la circulation routière, nous avons lancé au début de mai 1955 une campagne de propagande en vue de céder aux agriculteurs des dispositifs réfléchissants à prix réduits. Environ 50.000 leur ont été vendus jusqu'ici. A notre instigation, nos sections organisent chaque hiver des cours d'éducation à la circulation routière. Dans la loi en question, et au sujet de l'article qui prévoit encore une certaine position spéciale pour le tracteur agricole, nous avons renoncé à demander une formule précise («Le Conseil fédéral exceptera . . .») en nous contentant dès le commencement d'une formule plus souple («Le Conseil fédéral peut excepter . . .»). Nous sommes ainsi arrivés à la limite des concessions correspondant aux possibilités pratiques de l'agriculture et à ce qui est supportable. Il ne servirait à rien, uniquement pour faire plaisir aux juristes, de tout mesurer avec la même aune, si ce qu'on prescrit est irréalisable ou n'est pas contrôlé par la police. A ce propos, la loi de 1932 contient déjà des dispositions concernant l'équipement des tracteurs agricoles et qui n'ont été contrôlées tout au plus que par 3 ou 4 cantons. Les paysans y sont-ils pour quelque chose?

Il nous est pénible de constater que notre bonne volonté et la croissante compréhension dont témoigne la population paysanne se voient annihilées par la publication d'articles excitateurs, lesquels traitent au surplus de questions au sujet desquelles nous n'avons pas montré de l'opposition. Il ne manquerait plus que de tels articles suggèrent encore que la nouvelle loi sur la circulation routière devrait contenir des dispositions rentrant dans le cadre d'une politique des transports (comprenez: politique de protection des chemins de fer) pour que la patience vous abandonne tout à fait. — Que de telles exigences émanent encore d'hommes qui ont mis leur vie au service du droit, cela dépasse l'entendement.

En rédigeant des commentaires au sujet de tracteurs agricoles, nous vous serions obligés, Monsieur, de bien vouloir tenir dorénavant mieux compte des conditions si différentes de l'agriculture et de la possibilité de la mise en pratique de certaines exigences, et de tenir aussi



### Conducteur de tracteur !

Longez toujours le bord droit de la route et faites signe à temps et clairement avant de changer de direction.

compte de notre attitude, laquelle est dictée par les réalités. Cela d'autant plus que la discipline et le comportement des conducteurs de tracteurs ne sont pas du tout aussi critiquables que la presse automobilistique veut bien le dire à l'occasion. Enfin il existe aussi des «brebis galeuses» parmi les automobilistes détenteurs du permis de conduire officiel, voire parmi ceux que l'on croirait posséder une certaine éducation. Mais ce n'est pas une raison pour généraliser et pour condamner les automobilistes en bloc.

Veillez nous excuser si nous sommes entrés quelque peu dans les détails. Mais nous tenions à vous expliquer une bonne fois notre manière de voir.

Nous vous prions d'agréer Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

ASSOCIATION SUISSE DE PROPRIETAIRES DE TRACTEURS

Le gérant: (signé) R. Piller.

Le soussigné trouverait peu séant de chapitrer un homme de 81 ans. On devrait pourtant attendre d'un homme d'âge et d'expérience qu'il soit capable de faire les discriminations voulues et surtout de *s'abstenir de généraliser*. M. le Dr Gubler nous a informés entre-temps par téléphone que les considérations de son commentaire relatives au danger que représenterait le tracteur agricole pour la circulation routière émanent de Messieurs les juges fédéraux en cause (sic !). Il ignorait la statistique dont nous faisons état dans notre lettre. Il saisirait la première occasion pour atténuer son sévère jugement à l'égard des conducteurs de tracteurs agricoles ! — L'article excitateur reproduit aux pages 15 et 16 a été publié encore dans le «Touring» et la «Gazette de Lucerne» peu avant la parution du présent numéro.

Dans le «Touring» du 28 juin 1956, on pouvait lire l'entrefilet suivant au bas d'une illustration représentant un bout d'homme assis sur un tracteur stationné sous un arbre:

**«Un bambin de 5 ans sur un tracteur** — en France, cette fois.

Lors d'un concours de labourage avec des tracteurs, qui a eu lieu près de Limoges, ce bambin de cinq ans fut aussi au nombre des participants. On ne nous dit malheureusement pas si ce bout d'homme ayant à peine étrenné sa première culotte s'entend aussi à conduire le tracteur dans la circulation routière et pas seulement dans les champs. Cette image prouve de nouveau à quelles absurdités on en arrive en prévoyant des exceptions — quant à l'âge minimum requis — pour certaines catégories de véhicules à moteur. Heureusement que la nouvelle loi sur la circulation routière viendra y mettre bon ordre.»

Il faut croire que les choses ne vont pas si mal que cela, en Suisse, sous le rapport de la discipline des conducteurs de tracteurs — et même des jeunes conducteurs —, puisque le rédacteur du «Touring» doit aller à l'étranger pour faire des prises de vues . . . Est-il du reste vraiment possible que des incidents plus graves, ou au moins tout aussi graves qu'en Suisse, — où l'on est encore si en retard —, se passent également à l'étranger où l'on est en progrès, où les lois sur la circulation routière ont été adaptées aux conditions présentes ?

## **Lettre ouverte à la presse automobilistique**

Messieurs les Rédacteurs,

Les extraits de journaux cités plus haut constituent une calomnie pour la majorité des conducteurs de tracteurs, à qui la sécurité routière ne tient pas moins à cœur qu'à la plupart des automobilistes.

Vous admettez sans peine qu'il nous serait bien facile de rassembler de la documentation sur le comportement d'éléments irresponsables existant parmi les automobilistes et d'en remplir plusieurs pages de chacun des numéros de notre périodique. Des manchettes telles que: «La limitation de la vitesse des automobiles dans la nouvelle loi sur la circulation routière», ou bien: «Pourquoi céder nos précieuses terres arables pour construire les routes des chauffards et des motards?», pourraient servir à pimenter nos articles. Une telle façon de faire contribuerait-elle toutefois à résoudre les problèmes urgents qui nous préoccupent tous? Est-ce que les «brebis galeuses» que l'on peut compter parmi les automobilistes et les motocyclistes s'amendront si nous nous acharnons contre eux? D'autre part, à quoi sert-il que vous tempétiez dans vos journaux contre les conducteurs de tracteurs qui se comportent comme des «brutes»? Ce n'est certainement pas eux qui lisent vos articles. Et s'il arrivait éventuellement qu'on leur dise leurs vérités en pleine figure, le ton ne leur plairait pas et il feraient tout pour «embêter» ces s . . . d'automobilistes. En d'autres mots, de pareils procédés excitent des catégories d'usagers de la route les unes contre les autres . . . et pour atteindre en définitive exactement le contraire de ce que nous désirons au fond tous.

Etant donné certains manquements que l'on constate actuellement dans le trafic routier — et cela malgré les permis de conduire officiels et la police —, ne serait-il pas indiqué de modifier les méthodes d'éducation routière adoptées dans les quotidiens et les périodiques? Ne vaudrait-il pas mieux procéder à des échanges de matériel de documentation concernant certains fautifs, afin qu'un tel matériel soit mis sous les yeux des personnes directement intéressées? On ne devrait dire que du bien des autres usagers de la route. Une pareille ligne de conduite influencerait sur les lecteurs des différents journaux d'information et des organes professionnels, en ce sens que

leur attitude à l'égard des «autres» serait plus objective et plus bienveillante. Les rapports des différents usagers de la route deviendraient de ce fait plus normaux, plus humains.

Ne vaudrait-il pas la peine d'en faire l'essai ? S'il arrivait une fois qu'une question particulière représente un casse-tête chinois, il y aurait toujours possibilité de discuter ensemble afin de chercher une solution raisonnable en commun. Vouloir, c'est trouver un moyen !

Il nous tarde de savoir quelle est votre opinion à ce sujet et d'en informer nos lecteurs.

R. Piller



### **Conducteurs de tracteurs !**

**Ces lignes doivent vous stimuler à vous comporter avec encore davantage de discipline et d'égards dans la circulation routière.**

**N'oubliez pas que la position spéciale vous crée des obligations !**

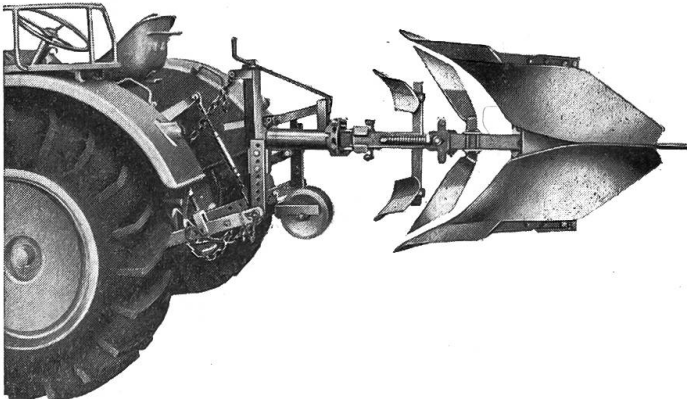
## Questionnez — on vous répondra !

### **Question:**

Dans le numéro 7/56, à la page 17, une illustration représente un nouveau dispositif de réfrigération pour le lait en boilles, qui a été exposé au Salon international des machines agricoles de Bruxelles 1956. Quelle est la maison qui assure la vente de tels appareils en Suisse ?

### **Réponse:**

Pour autant que ce dispositif réfrigérant ne puisse être obtenu dans le commerce, on peut s'adresser à l'Office commercial de l'Union suisse des acheteurs de lait, Gurtengasse 6, à Berne.



**Charrues à tracteurs**  
**Allamand**

pour toutes marques de tracteurs

- **Charrue réversible** pour attelage à 3 points avec déclenchement automatique
- **Charrue portée alternative** avec déclenchement automatique ou à goupille de sûreté, actionnée par relevage hydraulique ou relevage à main.

Prospectus, offres et documentation par le constructeur:

**Allamand s.a. Ballens**  
machines agricoles — tracteurs