Zeitschrift: Der Traktor : schweizerische Zeitschrift für motorisiertes Landmaschinenwesen = Le tracteur : organe suisse pour le matériel de culture mécanique

Herausgeber: Schweizerischer Traktorverband

Band: 7 (1945)

Heft: 12

Artikel: La route

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1048996

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: 02.07.2025

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

La route.

Au temps où l'homme devait encore faire chaque trajet à pied et où il transportait aussi ses hardes par la force de son corps, c'étaient uniquement les traces laissées par ses pieds qui indiquaient le plus souvent les lignes de communication choisies. Après l'invention de la roue, qui est de très ancienne date, les étroits sentiers devinrent des chemins plus larges. La terre foulée par les marcheurs et les véhicules forma une couverture sur laquelle on pouvait se mouvoir sans peine. Aux endroits humides et mous, des rondins de bois furent enfoncés dans le sol, ou des pierres furent employées comme fondement carrossable, telles qu'on les trouvait à profusion dans la nature.

Les vieilles diligences romantiques, soulevant derrière elles des nuages de poussière, traversaient le pays sur des chemins déjà beaucoup mieux construits, qui méritaient plutôt le nom de routes. La route construite selon la vieille méthode n'arriva plus à suffire aux moyens de transport modernes, d'une vitesse toujours plus rapide, que la technique créa en un temps relativement court. Les pavés ayant fait leurs preuves depuis longtemps, mais cahoteux, furent cassés plus petits et plus précis. Grâce à leur transformation, ils ont pu se maintenir jusqu'à ce jour. Ils se trouvent cependant en face de sérieux concurrents depuis l'apparition des couvertures en asphalte et en ciment.

Les chemins, tels que ceux qui conduisaient déjà de temps immémorial d'un groupe d'habitations à l'autre, relient encore aujourd'hui les hameaux et les villages et passent encore maintenant à travers champs et forêts. Encore aujourd'hui, d'étroits sentiers à peine visibles conduisent en mille sinuosités par monts et par vaux, mais à côté d'eux de larges routes dures et droites traversent tout le pays, assurant les communications entre les villages et les villes. Les plus modernes de leur genre évitent même les villages et les petites cités et ne remplissent plus leurs fonctions que comme artères de communication entre centres économiques importants.

L'expression accident du trafic n'était autrefois que rarement mentionnée. Par-ci, par-là, il arrivait qu'un dérapage, une rupture de roue ou un cheval ayant pris le mors aux dents aient pu causer une interruption du voyage. L'allure relativement lente exposait beaucoup moins les hommes au danger de risquer leur vie. Dans tous les cas, les accidents mortels n'étaient pas souvent enregistrés. On avait encore le temps, — et le fait de pouvoir prendre son temps était le facteur principal qui ménageait la vie des usagers de la route de jadis.

Le rapide développement de la technique nous a fourni l'avantage de réduire au minimum les temps de transport. Mais les dangers se sont multipliés en proportion de ce développement. Par métaphore, l'épaisseur de notre crâne, qui, à certain moment, est plus mince qu'une coquille d'œuf, diminue à la suite de chaque minute épargnée, de chaque accélération de l'allure. Le chiffre annuel des accidents du trafic d'avant-guerre nous confirme avec évidence cette comparaison: environ 600 morts et plus de 12,000 blessés, voilà la moyenne des victimes de la route.

Elastische Räder ohne Luftbereifung
Räder, Felgen, Naben, Bremstrommeln
Komplette Achsen und Bremsvorrichtungen

Eisenwerke **Ettore Ambrosetti, Lugano**

Déjà avant la guerre, les gens d'affaires ou les voyageurs pour leur plaisir conduisaient des véhicules avec des vitesses horaires allant jusqu'à 140 km. Cependant, les lourds convois de camions amenaient leurs marchandises en des temps records à leurs lieux de destination.

Pour des raisons connues, le trafic devint passablement calme, pendant les années de guerre, sur ces artères de trafic sans rail. Les autos qui circulaient sur les grandes voies de communication étaient regardées comme on le faisait dans le bon vieux temps pour les diligences qui passaient.

Or, les dernières restrictions de l'économie de guerre disparaissent peu à peu. Il en sera bientôt comme autrefois. La grande hâte des hommes demande déjà maintenant le grand trafic qui se dessine, mais nous courons ainsi le danger que le nombre des cas mortels, composé de trois chiffres, passe très facilement à quatre chiffres. Pouvons-nous le permettre? Nous disons fermement non.

Nous n'avons rien à reprocher au développement de la technique. Seul un bouclier renforcé peut arrêter l'effet de la flèche plus rapide. Nous nous forgerons nous-mêmes le bouclier contre le danger du trafic routier moderne, par notre propre volonté d'offrir de la résistance qui consistera en prudence, en égards, en la connaissance et l'observation des prescriptions sur le trafic, et en étant maîtres de nos véhicules.

Si nous nous entourons de cette tranchée protectrice, nous remplissons un devoir élémentaire. Nous ne mettons ainsi pas en jeu à la légère notre propre vie et celle des autres.

Les années de guerre pauvres en trafic routier ont pu sensiblement émousser notre discipline du trafic. Quoique sous d'autres rapports nous puissions nous faire aux changements d'une façon étonnamment rapide, nous nous laissons d'autre part toujours influencé par l'aspect inoffensif de la route pendant la période anormale que nous venons de passer.

Il est absolument nécessaire de se libérer de ce laisser-aller en sous-estimant les dangers de la route. L'époque de trafic au-devant de laquelle nous allons exige absolument la maîtrise parfaite de la route, car son évolution a pris une nouvelle tournure. Rü.