

**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:** 9

  

**Artikel:** Transports par tracteurs agricoles [suite]

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1048978>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 01.04.2025

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

## **TRANSPORTS PAR TRACTEURS AGRICOLES.**

(Suite) Peu importe que le tracteur soit employé exclusivement aux transports professionnels ou seulement à côté des travaux et des transports agricoles pour l'entreprise du détenteur ou de transports privés proprement dits; dans l'un et l'autre cas, il est nécessaire d'avoir l'autorisation préalable d'ouvrir une nouvelle entreprise de transports.

A l'inverse de la réglementation prévue pour les transports d'autres marchandises, telles que le bois, la tourbe, le gravier, il est accordé une assez grande latitude aux tractors de communautés organisées pour les transports de produits agricoles. Tout ce qu'un paysan peut transporter au titre de trafic agricole privé en relation avec l'exploitation de ses champs, la mise en œuvre et la vente des produits immédiats, de même que toutes les marchandises dont il a besoin, est susceptible d'être transporté par une communauté organisée (par ex. une coopérative agricole ou une colonne pour la culture des champs) à l'aide de son tracteur, contre rémunération et pour le compte de ses membres. Les transports de cette nature ne sont pas soumis au STA, à l'instar du trafic privé agricole (ACF art. 4). La communauté organisée n'a pas besoin pour cela de la carte de transport verte et elle n'est pas non plus tenue, quant à la durée de ces transports, de respecter les limites de 200 heures par an (explication ad art. 5 de l'ACF). En revanche, cette liberté est restreinte quant à l'objet et cela à double titre: d'une part, en ce qui concerne les transports qui, ainsi que nous l'avons exposé plus haut, doivent être en relations avec l'exploitation d'une entreprise agricole; d'autre part, lesdits transports ne peuvent être exécutés que pour les membres de la communauté organisée.

### **Transports d'autres marchandises.**

Jusqu'ici, nous avons exposé les dispositions légales régissant les transports de bois, de gravier, de tourbe et de produits agricoles. Il nous a paru opportun de procéder de la sorte, parce que ces marchandises revêtent une importance plus grande que toutes les autres, prises ensemble, susceptibles d'être transportées au moyen de tracteurs agricoles.

Mais il est exact que n'importe quelle autre marchandise peut faire l'objet d'un transport par tracteur agricole. Il est impossible de les énumérer toutes. Citons, parmi les cas tirés de la pratique où il y a eu transport contraire aux prescriptions, les transports de tuiles, de briques, de tuyaux, de dalles de ciment, de ciment, de chaux, de matériel pour échafaudages, de machines, d'outils, de meubles, de charbon, de bois façonné et de bois de chauffage, de boissons, de denrées alimentaires, d'engrais, de semences, bref de toutes les marchandises pouvant être produites ou vendues par les entreprises artisanales et industrielles.

Il sied tout d'abord d'établir, en cas de transport desdites marchandises au moyen d'un tracteur agricole, quand il s'agit de travaux ou de transports

agricoles privés, c'est-à-dire quand il y a usage de tracteur non soumis aux dispositions du STA en vertu de l'ACF du 9 juillet 1943. Précisons à ce sujet que tous les cas se présentant dans la pratique ont déjà été mentionnés dans les chapitres précédents de cette étude. C'est pourquoi nous pouvons nous borner à les rappeler brièvement.

Lorsque des marchandises sont déplacées d'un lieu vers un autre au moyen d'un tracteur, il s'agit, juridiquement parlant, de transports. La seule exception pratique appartient au domaine des cas-limites que nous avons cités dans le chapitre intitulé « Transports de produits agricoles ». C'est ainsi que le transport d'engrais, de semences, d'outils est considéré comme un t r a v a i l quand il est en étroite relation avec des travaux agricoles proprement dits.

D'autre part, nous avons mentionné jusqu'à présent une série de cas où le transport de marchandises du genre de celles qui sont énumérées au début est considéré comme un t r a n s p o r t a g r i c o l e e t f o r e s t i e r p r i v é. Il ressort du chapitre consacré aux transports de bois que ce produit, quel que soit son stade de façonnage (point n'est donc besoin qu'il soit brut) peut être transporté en vue de sa consommation dans l'entreprise même de celui qui effectue le transport. Dans le chapitre concernant les transports de gravier et de tourbe, nous avons fait allusion aux transports de matériaux de construction qui sont en relation avec la construction et l'entretien des routes et des chemins, à l'occasion de remaniements parcellaires, d'améliorations foncières, de déplacement de terres (remblais et déblais), dans le cas particulier où le détenteur de tracteur est membre du syndicat ou est directement intéressé aux travaux du genre que nous venons de signaler. Nous avons également relevé, dans le même passage, les transports de matériaux de construction exécutés en vue d'aider un voisin suivant l'usage local. Enfin, le chapitre étudiant les transports de produits agricoles a également traité ceux de quelques-uns des produits énumérés ci-dessus, ainsi les machines et les outils (y rentrent également les meubles, le charbon, les denrées alimentaires) en tant qu'il s'agit d'articles employés ou consommés dans la propre exploitation agricole du détenteur.

Nous avons défini de façon complète, en examinant les quelques exceptions énumérées jusqu'ici, celles des marchandises citées au début du présent chapitre qui peuvent être transportées au titre de « travaux » et à celui de « trafic agricole et forestier privé » (ACF art. 2 et 3). Comme toujours lorsque la situation juridique n'est pas très simple, il se peut, ici également, que les transports non soumis au STA soient effectués dans d'autres cas exceptionnels. Mais ils doivent être si rares en fait qu'il ne vaut pas la peine de s'y arrêter plus longtemps ici.

Nous avons de même déjà largement répondu à la question de savoir si les marchandises citées plus haut, qui sont produites et vendues par les entreprises artisanales et industrielles, peuvent, d'après l'art. 5 de l'ACF, être transportées dans le cadre du maximum annuel de 200 heures et constituer des t r a n s p o r t s a g r i c o l e s e t f o r e s t i e r s o c c a s i o n n e l s c o n t r e r é m u n é r a t i o n. Il ressort de l'exposé fait dans les chapitres précédents

que les possibilités de cet ordre sont très restreintes. Cela provient du fait que l'art. 5 de l'ACF non seulement limite la durée maximum annuelle (respectivement mensuelle) des transports occasionnels rémunérés, mais encore leur impose des restrictions quant à l'objet. L'allusion faite aux « transports agricoles et forestiers » signifie que le transport doit être en relation directe avec l'exploitation de l'entreprise agricole et forestière du détenteur. C'est pourquoi il n'est pas possible de s'en tenir, pour l'exécution de transports rémunérés, aux limites fixées dans le temps uniquement ou quant à l'objet exclusivement; les deux restrictions doivent être observées simultanément.

Comme déjà dit plus haut, il est possible de se livrer avec les autres marchandises à un modeste trafic agricole rémunéré; afin d'éviter de longues énumérations, nous nous bornons à énoncer la simple formule suivante: Quiconque veut transporter occasionnellement, pour le compte d'autrui et contre rémunération, des matériaux de construction de tout genre, du combustible, des produits du bois, des boissons, des denrées, des meubles, etc., doit tout d'abord examiner s'il lui serait permis de le faire pour les besoins de sa propre entreprise agricole à titre de trafic agricole privé (ACF art. 3). Si c'est le cas, il est en droit, dans le cadre des limites de temps déjà indiquées à maintes reprises, d'exécuter des transports de même nature, contre rémunération, pour le compte également d'autres exploitations agricoles. Bien entendu, il faut que le détenteur ait au préalable rempli les conditions de forme prescrites; il doit faire la déclaration prévue à l'art. 6 de l'ACF et posséder la carte de transports verte.

Les possibilités relativement faibles d'effectuer occasionnellement, contre rétribution, d'autres transports que ceux de produits immédiats agricoles et forestiers, sur la base d'une carte de transports verte, montrent que les dispositions ordinaires du STA ou de l'ordonnance n° 2 sur les transports mixtes sont généralement applicables dans tous ces cas. A moins donc que la marchandise transportée ne soit nécessaire à l'exploitation d'une entreprise agricole et, même dans cette hypothèse, lorsque les limites de temps fixées à l'art. 5 de l'ACF sont dépassées, le détenteur du tracteur doit, pour exécuter des transports contre rémunération, être titulaire d'une autorisation pour transports mixtes ou pour transports de l'économie de guerre. Tous renseignements nécessaires ont été donnés dans les chapitres précédents au sujet des autorités compétentes pour délivrer une autorisation de cet ordre et des conditions auxquelles son octroi est subordonné.

Si le détenteur a l'intention d'assurer régulièrement pour le compte des tiers, au moyen de tracteurs agricoles, le transport des marchandises susmentionnées, de provenance artisanale et industrielle, sur une vaste échelle et au titre d'activité lucrative particulière, il ne lui suffit cependant plus de posséder l'autorisation pour transports mixtes; il lui est nécessaire d'obtenir une concession pour transports professionnels. La procédure à suivre pour se la faire octroyer a été indiquée en fin du chapitre consacré aux transports de produits agricoles.

Relevons enfin que les exploitations qui ne se livrent pas exclusivement à la production agricole et forestière fabriquent elles-mêmes des marchandises de ce genre ou en font le commerce. Si pour cela elles veulent exécuter les transports nécessaires au moyen de leur propre tracteur, il y a trafic agricole privé, non soumis au STA, à condition seulement qu'il s'agisse de gravier et de tourbe tirés de gravières ou de tourbières exploitées à titre accessoire. Sauf dans ces deux cas spéciaux, l'emploi d'un tracteur agricole à l'aide du personnel de l'exploitant pour effectuer les transports en relation avec l'exploitation d'un commerce ou d'une entreprise, exploité à titre principal ou accessoire et rattaché au fonds agricole, constitue toujours un transport privé au sens de l'art. 4 du STA (explications ad art. 8 de l'ACF). Le détenteur de tracteur qui, à côté de son train de campagne, exploite encore une scierie, un moulin agricole, une cidrerie, une distillerie, un magasin de vente, une ferme pour l'élevage de la volaille, exploitée en la forme commerciale, un commerce professionnel de bétail, de machines et outils agricoles, etc., ou qui gère un dépôt de quelque nature que ce soit, et exécute des transports pour les besoins de ces commerces ou entreprises, est tenu de se faire inscrire auprès de l'Office fédéral des transports dans le registre ordinaire des transports privés.

Le tracteur appartenant à des communautés agricoles organisées ne peut pratiquement servir au transport de marchandises qui font l'objet d'un commerce, d'une production artisanale ou industrielle. Ainsi que cela a été exposé à la fin du chapitre intitulé « Transports de produits agricoles », il n'est permis de transporter au moyen de ce tracteur des marchandises de ce genre pour le compte des membres de la communauté et contre rémunération que si le membre en a besoin pour l'exploitation de son fonds agricole. Mais les communautés organisées n'ont pas le droit, dans le domaine en question, d'exécuter d'autres transports avec leurs tracteurs.

Les explications données jusqu'ici ayant tiré au clair la situation juridique, à l'égard du STA, du détenteur d'un tracteur agricole pour tous les transports (et aussi pour les travaux) qui se présentent ordinairement, nous estimons opportun, pour terminer, de donner quelques indications générales qui, d'après les observations que nous avons faites, sont sans cesse négligées.

### **Notion du tracteur agricole.**

Le tracteur dont l'emploi est régi par l'ACF du 9.7.1943 ne peut être n'importe quel tracteur. Les dispositions de cet arrêté ne sont applicables qu'au tracteur qui répond à la définition qu'en donne l'art. 1er. Celui-ci mentionne tout d'abord les machines de travail (charrues à moteur, faucheuses à moteur, motoculteurs, treuils, appareils à sulfater, batteuses et machines similaires), puis les tracteurs agricoles qui ne peuvent dépasser une vitesse de 20 kilomètres à l'heure et qui servent à des travaux et des transports en relation avec une exploitation agricole ou forestière.

Ces deux conditions sont malheureusement trop peu observées. Bien que la prescription imposant une vitesse maximum de 20 kilomètres à l'heure aux

tracteurs agricoles soit aussi ancienne que l'ordonnance d'exécution de la LCA (1932), des tracteurs sont sans cesse admis à circuler au titre de tracteurs agricoles, alors qu'ils sont à même d'atteindre des vitesses supérieures ou qu'ils n'ont très peu ou rien du tout à voir avec une exploitation agricole ou forestière. Si l'on recherche la cause de ce regrettable état de choses, on constate que ce sont en premier lieu les fabriques de tracteurs et les services cantonaux de contrôle des automobiles qui doivent en être rendus responsables. De leur côté, plusieurs services de contrôle des automobiles — et sous le régime du droit de l'économie de guerre, d'autres autorités encore, même des autorités fédérales — ont appliqué très largement les dispositions du RCA ou ont fait preuve de tolérance, de sorte qu'il s'est introduit une pratique dérogeant fortement à la volonté du législateur. Cette situation est regrettable et il ne reste plus qu'à espérer qu'elle prendra fin avec le temps, grâce à la bonne volonté de chacun.

Mais l'essentiel, c'est que l'ACF du 9.7.1943 définit pour soi la notion de tracteur agricole, c'est-à-dire de façon indépendante de la LCA et du RCA. L'Office fédéral des transports a ainsi la possibilité de dénier à un tracteur la qualité d'«agricole», s'il est employé à d'autres buts où si sa vitesse dépasse le maximum prescrit. C'est là chose possible, même si le canton compétent a admis à circuler un tracteur en qualité de tracteur agricole en vertu du RCA.

### **L'ACF du 9.7.1943 et le droit fiscal.**

Beaucoup de confusion provient aussi de l'existence de 25 lois et règlements cantonaux divers concernant l'imposition fiscale des véhicules à moteur et qui ont créé quelque 20 notions différentes du tracteur agricole dans le domaine du droit fiscal, comme aussi en ce qui touche l'autorisation de circuler. Que de fois constate-t-on qu'un détenteur s'imagine en toute bonne foi avoir le droit d'affecter son tracteur à n'importe quel transport et bénéficier intégralement des privilèges octroyés par l'ACF du 9.7.1943, parce que le canton a muni son véhicule de la plaque de contrôle pour tracteur agricole et l'impose comme tel.

La confusion est encore plus grande dans les cantons où des règlements spéciaux prévoient comme catégorie intermédiaire entre le tracteur agricole et le tracteur « industriel » celle des « tracteurs semi-industriels » (appelés aussi « mi-industriels »). Ces notions conduisent assez souvent le propriétaire à l'idée erronée que, s'il possède une plaque de contrôle de ce genre et paie les impôts prévus pour cette catégorie, il est sans plus en droit de se livrer aux transports mixtes dont l'interdiction de principe figure à l'art. 5 du STA.

Dans l'un et l'autre cas, il s'agit d'une *e r r e u r*. L'autorisation de circuler donnée à un tracteur par un service administratif cantonal, pas plus que le classement du véhicule, au point de vue du droit fiscal, dans la catégorie des tracteurs agricoles, n'affecte l'application du STA et celle de l'ACF du 9.7.1943. Seuls sont réputés tracteurs agricoles ceux qui répondent à la définition de l'art. 1er de l'ACF et à l'explication qui suit cette disposition.

## **Notion de la voie publique.**

Le STA ne régit que les transports motorisés effectués sur la voie publique. La notion de voie publique est parfois mal interprétée, en ce sens que l'on croit encore souvent qu'elle embrasse seulement les voies de grande communication, mais non les autres routes et chemins. D'aucuns s'imaginent que c'est l'état de la route et son genre de construction qui sont déterminants.

En réalité, sont des voies publiques tous les chemins (y compris les chemins vicinaux et forestiers) qui servent à l'usage commun et public, c'est-à-dire qui peuvent être empruntés par tout le monde. En d'autres termes, on peut dire qu'en général seuls les chemins désignés comme chemin privés ne constituent pas des voies publiques. C'est pourquoi les dispositions du STA et de l'ACF du 9.7.1943 ne touchent pas le détenteur d'un tracteur agricole qui se trouve dans le cas très rare d'employer son véhicule exclusivement sur son domaine agricole ou forestier et sur des chemins privés.

## **La règle des 200 et des 30 heures.**

Au cours de l'exposé que nous avons fait jusqu'à maintenant, nous avons relevé à différentes reprises la limite fixée dans le temps par l'art. 5, 1er al., de l'ACF pour l'exécution des transports agricoles et forestiers occasionnels et rémunérés. Ceux-ci sont admis lorsque le tracteur n'est pas affecté à ce genre de transports pendant plus de 200 heures par année, mais au plus pendant 30 heures par mois.

Les expériences montrent que le propriétaire d'un tracteur agricole pense souvent avoir le droit d'effectuer semblables transports pendant 30 heures chaque mois. S'il en était ainsi en réalité, le maximum de 200 heures n'aurait plus de raison d'être. De fait, c'est ce dernier chiffre qui doit servir de base. Si un tracteur agricole est employé régulièrement tous les mois à des transports occasionnels rémunérés, son propriétaire doit savoir qu'au bout de 16 à 17 heures il a atteint le maximum mensuel autorisé. L'art. 5 de l'ACF n'énonce pas un chiffre semblable mais prévoit une réglementation toute différente, pour permettre au propriétaire d'exécuter moins de transports rémunérés aux époques de gros travaux agricoles et un peu plus durant la morte-saison.

Un débrouillard, qui n'est peut-être pas le seul de son espèce, a allégué pour excuser sa contravention qu'il interprétait la disposition susmentionnée en ce sens qu'elle lui permettrait de transporter du bois contre rémunération pendant 30 heures et des produits agricoles pendant 30 autres heures. Les dispositions légales ne se laissent pas éluder de pareille façon. Il est bien évident que tous les transports autorisés quant à l'objet (c'est-à-dire les transports spécifiquement agricoles et forestiers) ne doivent pas, pris ensemble, dépasser la limite de 200 heures par an, ni le maximum de 30 heures par mois.

(Suite et fin No. 10)