

Zeitschrift:	Der Traktor : schweizerische Zeitschrift für motorisierte Landmaschinenwesen = Le tracteur : organe suisse pour le matériel de culture mécanique
Herausgeber:	Schweizerischer Traktorverband
Band:	7 (1945)
Heft:	5
Artikel:	Transports par tracteurs agricoles
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-1048952

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: 20.02.2026

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

de ce type, ce qui la rendrait beaucoup plus maniable. On aurait probablement plus de difficultés avec le monte-foin. Celui-ci doit être précédé d'un char, qui se trouverait ainsi placé entre le tracteur et la machine proprement dite. Ceci rendrait la liaison avec la prise plus compliquée. Un treuil peut également rendre les plus grands services à la fenaision. Son montage prend plus de temps et là une clé est indispensable. Mais un treuil peut aider à hisser un chargement de foin sur une forte rampe et aux champs il apportera sa contribution toujours très appréciée.

Le rendement de la main-d'œuvre peut être encore augmenté, lorsque différents appareils sont montés ensemble et permettent d'accomplir des travaux variés, en une seule opération. Les fig. 3 et 4 montrent comment cela peut se réaliser avec la faucheuse du tracteur Vevey et l'épandeuse de la maison Neidhart S. A. Sur la fig. 3 vous trouverez la faucheuse actionnée par la prise de force arrière, ainsi que l'épandeuse. La fig. 4 reproduit l'ensemble en action. Rien de plus agréable, vous direz-vous, que de voir l'herbe épandue en même temps que le pré a été fauché.

Le montage du tracteur Vevey, ne peut pas toujours répondre à toutes les exigences particulières. Des expériences faites au cours de ces dernières années l'ont prouvé.

Parfois la prise de force se trouve trop haut. Il en résulte une transmission du mouvement défectueuse, car le point de raccordement se trouve généralement plus bas que dans le tracteur Vevey. Ce léger inconvénient est moindre que celui qui provient du manque de place que l'autre système révèle. En principe, les deux joints de cardan qui sont nécessaires, doivent être à égale distance du raccordement à la machine remorquée. Ce n'est que lorsque cette condition est réalisée, que les angles d'attaque sont les plus favorables et que les joints donnent leur rendement maximum. L'un des joints doit donc être placé aussi loin que possible en avant de la machine, juste à la sortie de l'arbre de la prise de force. Il faudra encore trouver, dans le cas du tracteur Vevey, la place nécessaire pour fixer ce joint à l'endroit voulu.

Notre article a pour but d'exposer, comment après le rééquipement d'une exploitation agricole, nous nous représentons l'accomplissement des travaux dans un train de campagne; il se fera d'une façon moins fatigante que ce n'est le cas à l'heure actuelle et à moindres frais aussi. Ineichen (adapt. JLP).

Les figures se trouvent dans le No. 2.

Clichés communiqués obligéamment par les Ateliers de constructions mécaniques de Vevey S.A.

TRANSPORTS PAR TRACTEURS AGRICOLES.

Il est urgent de renseigner!

Lorsque le Conseil fédéral promulga son arrêté du 9 juillet 1943 sur les transports effectués par machines agricoles à moteur, nous en avons reproduit l'essentiel dans les Bulletins de la TAG Nos. 7 et 8 et commenté ses modalités d'application. Dans un chapitre introductif, nous avons rappelé la genèse de

cet arrêté et les conflits d'intérêts qui ne furent pas aisés à aplanir. Nous avons alors qualifié la réglementation de compromis qui tient équitablement compte des intérêts des propriétaires de tracteurs agricoles comme de ceux de l'industrie des transports. Nous avons en même temps exprimé l'avis que la solution choisie serait utile aux entrepreneurs de transports professionnels pourvu que l'arrêté soit rigoureusement appliqué. Que cela doive être le cas, ce n'est pas seulement notre opinion mais aussi celle des organisations de propriétaires de tracteurs.

De par sa nature même, un compromis ne prend pas unilatéralement en considération les intérêts d'une partie, si légitimes qu'ils puissent être pour toute sorte de bonnes raisons. Il faut s'en accommoder, même dans le cas présent, eu égard à des intérêts supérieurs qu'il n'est pas possible de négliger. Toutefois, les solutions de ce genre comportent un inconvénient majeur: il n'est pas facile de les mettre sur pied non plus que de les appliquer. Il est presque naturel qu'on l'oublie, parce que tout compromis cherche à tenir compte de deux possibilités à la fois, lesquelles s'opposent l'une à l'autre.

L'arrêté du Conseil fédéral sur les transports effectués par machines agricoles à moteur est probablement le règlement d'application du STA le plus compliqué qui ait été promulgué jusqu'à maintenant. Le nombre des propriétaires des tracteurs soumis à ses dispositions dépassant de beaucoup les dix mille, sa mise à exécution se heurte à des difficultés. Si, dans de nombreux cas, les prescriptions de cet arrêté ne sont pas observées, la cause doit en être cherchée — du moins nous voulons l'espérer — moins dans la mauvaise volonté que dans **l'ignorance**. Le meilleur moyen d'y remédier consiste à **renseigner le plus possible** les intéressés et nous sommes résolus à faire à cet effet tout ce qui est en notre pouvoir. Ces renseignements s'adressent à chacun, aux propriétaires de tracteurs comme aux entrepreneurs de transports, afin de faciliter aux uns et aux autres l'étude de l'arrêté et d'enrichir leurs connaissances. Aux premiers, pour leur épargner le risque d'enfreindre les dispositions légales; aux seconds, afin qu'ils ne s'élèvent contre des transports effectués par tracteurs que s'ils sont réellement incompatibles avec lesdites dispositions.

Tandis que l'exposé paru dans les Nos. 7 et 8 du Bulletin était de nature plutôt générale, les explications que nous donnerons cette fois seront illustrées d'exemples tirés de la pratique. C'est pourquoi nous examinerons successivement quelques modes d'emploi des tracteurs agricoles (appelés ci-après «tracteurs») et quelques opérations de transports, à propos desquels règne encore passablement de confusion, à en juger d'après les expériences que nous avons faites.

Transports de bois.

Le défrichage de forêts, le traînage de bois abattu jusqu'à la voie publique et d'autres activités encore pour l'exercice desquelles le tracteur est employé en guise de treuil ou pour actionner un treuil, sont considérés comme **travaux**

forestiers et ne constituent pas, juridiquement, des transports. Peu importe que des travaux de ce genre soient exécutés pour l'exploitation d'une forêt appartenant à celui qui les effectue ou contre rémunération pour le compte d'un tiers, propriétaire de la forêt; ils ne sont pas soumis au STA (ACF art. 2 et explication). Le détenteur du tracteur est complètement libre d'exécuter de semblables travaux.

Il y a lieu de distinguer nettement le travail forestier du **transport de bois**. Il y a **transport** lorsque le tracteur sert à remorquer un véhicule de n'importe quel genre sur la **voie publique** en vue de déplacer une marchandise — en l'espèce, du bois — d'un lieu à un autre. Par voie publique, il faut entendre non seulement les routes de grand transit, mais toute voie de communication servant au trafic public, c'est-à-dire accessible à tout le monde.

Si le propriétaire de tracteur est lui-même propriétaire de forêt, il est en droit d'effectuer pour **sa propre exploitation forestière** tous les transports indispensables à la mise en œuvre et à la vente du bois (explication de la lettre a ad art. 3 de l'ACF). Par conséquent, il peut sans plus transporter le bois qui lui appartient de la forêt à son domicile, chez le consommateur directement, à la gare de chemin de fer ou à la scierie. Il s'agit en l'occurrence d'une sorte de trafic privé, mais qui n'est pas soumis au STA en vertu de l'art. 3 de l'ACF. Cela signifie que pour ses propres transports, le détenteur de tracteur n'est pas astreint à l'obligation de se faire inscrire dans le registre des transports privés; partant, il n'a pas besoin de permis pour ses transports privés effectués au moyen de tracteurs et il est exonéré de la taxe d'enregistrement.

Les transports privés ayant trait à l'exploitation de forêts ne sont pas assujettis à l'art. 4 du STA aussi longtemps que le tracteur n'est pas employé pour les besoins d'une autre activité non agricole. Si, par exemple, le détenteur de tracteur exploite une scierie, une menuiserie, un atelier de charpentier ou un commerce professionnel de bois de n'importe quel genre, et qu'il effectue au moyen de son tracteur des transports pour de semblables affaires, il y a **trafic privé soumis au STA** (ACF art. 8 et explication). Il suit de là que le détenteur de tracteur doit se faire inscrire au registre des transports privés et qu'il reçoit la carte de transport usuelle lui permettant d'effectuer des transports pour les entreprises de tout genre **lui appartenant** (mais non point contre rémunération pour le compte de tiers).

Venons-en maintenant au transport rémunéré du bois et relevons pour commencer que peu importe la forme en laquelle le propriétaire de tracteur est rétribué par son commettant. Au sens où l'entendent le STA et l'ACF, un **transport** est **rémunéré** non seulement lorsqu'un prix est versé en espèces ou facturé en francs et en centimes. Par rémunération, il faut au contraire comprendre toute forme de rétribution opérée ou promise par les parties. C'est pourquoi elle peut consister en argent, en nature, dans l'attribution de droits, dans la renonciation à des droits ou dans l'octroi d'avantages quels qu'ils soient.

Le détenteur de tracteur peut, aux conditions et sous les réserves suivantes, **transporter à titre occasionnel** (par opposition aux transports professionnels) du bois **contre rémunération** pour le compte d'autrui, à côté des travaux qu'il effectue pour lui et pour des tiers et des transports agricoles et forestiers qu'il exécute pour une entreprise lui appartenant:

- a) Il y a une restriction dans le **temps**, en ce sens que pour l'ensemble de ces transports rémunérés, le tracteur ne doit pas être employé pendant plus de 200 heures par année, mais au plus pendant 30 heures par mois (ACF art. 5).
- b) Quant à **l'objet**, les transports forestiers occasionnels, exécutés moyennant rémunération, sont limités à ceux qui sont en relation avec la mise en œuvre et la vente du bois (explication de la lettre a ad ACF art. 3, combinée avec l'art. 5, lettre a, de l'ACF). Il suit de là que le détenteur de tracteur ne peut, contre rémunération et pour le compte de tiers, transporter de la forêt que du bois non travaillé. Est réputé non travaillé ou brut le bois tel qu'il est généralement préparé en forêt, c'est-à-dire qu'il peut être ébranché, écorcé ou coupé en billes. En revanche, n'est plus un transport forestier, le transport de bois coupé dans une scierie ou façonné dans un atelier de charpentier, car il ne s'agit plus alors d'un produit direct de la forêt. Cela n'est pas non plus le cas lorsque du bois non travaillé est transporté par exemple au départ d'une gare de chemin de fer chez le consommateur.
- c) Quant à la **forme**, l'exécution de transports forestiers occasionnels est subordonnée à la condition que le détenteur de tracteur **fasse** à l'Office fédéral des transports à Berne la **déclaration** prescrite au 1er alinéa de l'art. 6 ACF. Si l'on en juge par les expériences faites jusqu'ici, le sens de cette déclaration n'a pas été compris partout; aussi tenons-nous à bien préciser ici qu'elle implique pour le propriétaire de tracteur **l'obligation** de ne pas effectuer contre rémunération d'autres transports que ceux qui sont limités dans le temps et quant à leur objet. C'est pourquoi quiconque ne respecte pas l'engagement pris ne doit pas compter sur des égards particuliers en cas d'ouverture d'une procédure pénale. — Lorsque le détenteur de tracteur a fait sa déclaration, il reçoit la **carte de transport verte** lui servant de permis.

Sont soumis aux dispositions ordinaires du STA tous les transports effectués contre rémunération au moyen de tracteurs, qui dépassent le cadre spécifié plus haut, soit dans le temps, soit quant à leur objet (ACF art. 7 et explication).

En ce cas, le détenteur de tracteur est assimilé à un entrepreneur qui effectue des transports privés (STA art. 4). L'art. 5 du STA interdisant les transports mixtes lui est applicable. S'il veut être mis au bénéfice d'une dérogation à cette interdiction, il doit, conformément aux dispositions de l'ordonnance N° 2 du 15 janvier 1943, saisir l'autorité cantonale compétente d'une **demande d'autorisation pour transports de l'économie de guerre ou pour transports mixtes**.

(à suivre)