

# Loi de Berne? Ou ordre et sécurité?

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Le tracteur : périodique suisse du machinisme agricole motorisé**

Band (Jahr): **13 (1951)**

Heft 2

PDF erstellt am: **01.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1049204>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Loi de Berne? ou ordre et sécurité?

## Introduction

La plupart de nos membres et lecteurs se souviennent de l'état chaotique qui régnait de 1928 à 1939 dans l'industrie des transports. Une lutte de concurrence sans merci s'était déclenchée entre les chemins de fer et les véhicules routiers à moteur d'une part et entre les différentes entreprises de transports automobiles d'autre part. L'effondrement des tarifs de transport et d'innombrables faillites furent la double conséquence de cet état de choses déplorable.

Un premier essai entrepris en 1934 en vue d'assainir l'industrie des transports fut rejeté au mois de mai 1935 par le peuple suisse. Le projet de loi prévoyait une réglementation trop schématique et trop rigide.

Depuis lors, les autorités, les représentants des chemins de fer et les représentants de l'industrie des transports automobiles n'ont cessé de chercher — en présence de difficultés toujours croissantes — une meilleure solution. Après de longs pourparlers, le Conseil fédéral était à même, le 18 juin 1937, de soumettre au parlement le premier projet du Statut des transports automobiles (STA). Le 30 septembre 1938, les chambres fédérales l'acceptèrent et le munirent de la clause d'urgence.

**La pensée primordiale du STA fut la coordination et la collaboration entre le rail et la route.** Aujourd'hui — après 10 ans d'expériences faites avec le STA — nous admettons volontiers que cette pensée a été réalisée d'une manière très libérale, c'est-à-dire sous forme de concessions.

## Sens du STA

Le STA subdivise les transports automobiles en 3 grandes catégories, à savoir:

- les transports privés
- les transports mixtes
- les transports professionnels.

Le premier groupe, c'est-à-dire les **transports privés** (= les transports effectués pour les besoins de son entreprise) **ne sont pas soumis au STA et ils sont par conséquent libres.** (D'une manière générale, on y classe également les transports effectués pour l'exploitation agricole. Pour des raisons de clarté, les transports agricoles figurent comme 4ème groupe.) Selon les dispositions du nouveau statut, il n'est plus nécessaire d'inscrire les véhicules à moteur affectés à l'industrie privée dans le registre ad hoc comme cela fut le cas ces dix dernières années.

Les **transports mixtes** (= l'emploi de véhicules à moteur pour effectuer en même temps des transports privés et des transports contre rémunération pour le compte de tierces personnes) étaient interdits dans l'ancien statut. Des

**Pour tous les travaux de la terre**

*faites confiance au*  
**tracteur**  
**RENAULT**

NI TROP LÉGER, NI TROP LOURD

- ★ moteur à pétrole
- ★ voies variables
- ★ stabilité absolue
- ★ grande puissance au crochet
- ★ relevage hydraulique
- ★ éclairage électrique
- ★ prises de force
- ★ poulie d'entraînement



PROMOS ★ 121 B

*tracteur agricole*  
**RENAULT**

COÛT  
D'EXPLOITATION  
MINIME

PRIX: **Fr. 7970.-** + ICHA AVEC RELEVAGE HYDRAULIQUE

AUTOMOBILES RENAULT - 6 AVENUE DE SÉCHERON, GENÈVE - TÉL. 2 71 45

exceptions ne furent faites que pour des régions où l'industrie des transports ne parvenait pas à satisfaire à toutes les demandes. Dans le nouveau STA l'interdiction formelle n'existe plus. Selon le chiffre 2 de l'art. 4 «les transports pour l'entraide occasionnelle entre voisins à la campagne et en montagne sont libres». Quiconque se propose d'effectuer des transports contre rémunération en dehors de ses transports privés et ceci dans des proportions dépassant le cadre de l'entraide occasionnelle, doit être au bénéfice d'une autorisation.

L'article 5 de la loi stipule: «Celui qui effectue **à titre professionnel** le transport de personnes ou de choses au moyen de véhicules automobiles et de remorques doit être au bénéfice d'une concession».

Les critiques émises ces dernières années — et très souvent avec raison — au sujet des procédures d'autorisation ont été prises en considération lors de l'élaboration du nouveau statut. A l'avenir, les procédures d'autorisation seront simplifiées, décentralisées, orales et publiques. C'est dire que **l'appareil bureaucratique sera mis hors d'usage**. En effet, il est prévu de répartir la Suisse en 8 rayons ayant chacun une commission d'exécution. La «paperasse» et la bureaucratie céderont donc la place à une procédure d'autorisation orale. Lors des séances régionales pourront prendre la parole non seulement les représentants des cantons et des organisations professionnelles régionales, mais encore le requérant et toute personne dont les intérêts sont touchés par la demande en question.

Lorsque des difficultés surgiront ou lors de procédures d'opposition compliquées ou encore lors de **recours**, des commissions paritaires régionales s'efforceront de trouver des solutions satisfaisantes. La commission paritaire TAG/ASPT (Association pour la fiduciaire de l'industrie des transports automobiles / Association suisses de propriétaires de tracteurs) sert d'exemple pour cette innovation.

Afin de garantir à l'agriculture un gain accessoire, l'Association suisse de propriétaires de tracteurs s'occupera, comme par le passé, de la **défense des intérêts des propriétaires de tracteurs mixtes**. Notre association continuera à conseiller ces propriétaires de tracteurs lors de la rédaction de la demande d'autorisation ou de recours. Elle défendra leurs intérêts, comme par le passé, lors des séances de la commission paritaire. En outre, nous ferons des démarches afin qu'il ne soit pas nécessaire de renouveler les autorisations pour les camionneurs ruraux (transports mixtes) (chaque année et pour que l'on tienne compte de ces autorisations lors de l'octroi de concessions.

## Le STA et l'agriculture

L'agriculteur se demande évidemment jusqu'à quel point son train agricole est soumis au STA.

**Nous tenons à préciser tout d'abord que tout transport effectué avec traction animale — qu'il soit de nature agricole ou non-agricole — n'est pas soumis au statut des transports automobiles. Ces transports sont donc entièrement libres.**

Pour examiner quelque peu l'emploi de la **traction motorisée** dans l'agriculture, nous voulons faire la distinction entre

travaux agricoles

transports agricoles

— pour sa propre exploitation

— pour le compte d'autres agriculteurs.

**Tous les travaux agricoles ou forestiers** effectués avec la traction motorisée (tracteurs, jeeps, machines agricoles motorisées), qu'ils soient effectués pour son propre compte ou pour celui d'autres agriculteurs, **ne sont pas soumis au STA et sont par conséquent libres.**

**Tous les transports agricoles ou forestiers** effectués avec la traction motorisée et **étant en relation avec sa propre exploitation agricole ne sont pas soumis au STA** (transports d'engrais, de semenceaux, de fourrages, de matériaux de construction à la ferme; transports de produits agricoles de la ferme au dépôt du syndicat agricole, à la gare la plus proche ou au marché).

**Afin de régler les transports agricoles et forestiers effectués** avec la traction motorisée (véhicules ne dépassant pas les 20 km/h) **pour le compte d'autres agriculteurs**, il est prévu une «seconde édition» de l'arrêté fédéral du 9 juillet 1943. Par conséquent, les transports agricoles et forestiers effectués pour le compte d'autres agriculteurs sont autorisés dans le cadre connu des 30 heures par mois, au maximum 200 heures par an.

Si nous nous rappelons que les transports de fumier aux champs, les rentrées de récoltes, les transports de lait de la ferme à la laiterie ou au centre de ramassage sont considérés comme étant **travaux agricoles** et sont par conséquent libres, nous admettons tous que pour une exploitation purement agricole la réglementation selon le STA est acceptable et supportable. Cela d'autant plus que le nombre des heures de travail du tracteur agricole ne dépasse pas annuellement, pour la grande majorité des exploitations suisses, les 5—700 heures. L'expérience faite depuis 1943 avec l'ancien STA confirme, du reste, cette manière de voir.

Dans cet ordre d'idées, nous tenons à mettre au point une argumentation fautive des ennemis du STA. Ceux-ci prétendent qu'après le rejet du statut, les propriétaires de tracteurs agricoles pourront effectuer des transports non-agricoles (industriels) comme bon leur semble. **Cela est absolument faux! Chaque propriétaire d'un tracteur agricole sait qu'avant qu'existât le STA, il ne lui était pas permis d'effectuer avec son tracteur des transports non-agricoles. Cela à cause des prescriptions douanières et celles concernant l'assurance responsabilité-civile ou encore à cause des prescriptions relatives à la taxe cantonale.** Par conséquent, que l'on n'attribue pas au STA des choses avec lesquelles il n'a rien à faire. Les différentes prescriptions que nous venons de citer ne doivent pas être qualifiées de «chicanes» de la part des autorités. Elles sont bien au contraire en rapport avec les positions spéciales accordées aux tracteurs agricoles pour ce qui concerne les tarifs douaniers, la loi sur les véhicules à moteur, l'assurance responsabilité civile, etc.

## Hésitations éventuelles

— **L'agriculteur** est de nature quelque peu méfiant. Cet état d'esprit le fait rejeter parfois des lois parce que, lors de la votation, leurs conséquences ne sont pas sans autres reconnaissables. Pour ce qui concerne le STA, cette méfiance serait mal placée. En effet, il s'agit d'une matière que nous connaissons depuis 10 ans. En plus, le nouveau statut, par rapport à l'ancien, prévoit des améliorations. **Le statut qui est limité à 3 ans** est — comme nous l'avons vu — supportable pour l'agriculture.

Le **camionneur rural** motorisé n'est peut-être pas très enthousiaste pour le STA. Ceci parce qu'il doit parfois reléguer ses avantages personnels au dernier plan dans l'intérêt de la communauté. Peut-être n'a-t-il pas encore entièrement oublié la «paperasse» lors de sa dernière procédure d'autorisation. En qualité de porteur d'une carte d'autorisation seulement au lieu d'une concession, il se croit souvent mis de côté par rapport aux porteurs de concessions. Qu'il songe que le nouveau statut lui apportera également des améliorations et le droit d'être présent et de défendre sa situation lors des procédures orales et publiques. En plus, l'Association suisse de propriétaires de tracteurs défendra ses intérêts avec toute l'énergie voulue. Que tous les camionneurs ruraux se rendent bien compte qu'après le retour éventuel de l'état chaotique des années 1928—1938, la situation empirerait également pour lui. Si le camionneur rural tient son association au courant des difficultés éventuelles qu'il pourrait rencontrer au cours de la prochaine période d'exécution, nous pourrions certainement, avec le temps, obtenir encore des concessions en leur faveur. Tôt ou tard, il se rendra compte qu'il vaut mieux pouvoir exercer son métier avec quelques restrictions plutôt qu'en toute liberté et dans un état chaotique.

## Conclusion

Vu les expériences que les milieux agricoles ont faites jusqu'ici avec le STA et vu les garanties données à notre Association, l'assemblée des délégués et le comité central recommandent aux milieux agricoles en général et aux propriétaires de tracteurs en particulier l'acceptation du statut des transports automobiles sur lequel le peuple suisse devra se prononcer le 25 février 1951. Il s'agit d'une réglementation qui est limitée à trois ans et d'une matière bien connue. Il s'agit d'une coordination de tous les milieux intéressés à l'industrie des transports et avant tout de la protection des chemins de fer fédéraux qui appartiennent au peuple suisse.

Le comité central et le comité directeur assurent les propriétaires de tracteurs qu'ils continueront à défendre leurs intérêts comme par le passé.

**Votez le 25 février 1951 sans hésitation «oui» !**

Association suisse de propriétaires de tracteurs:  
Le comité directeur et la commission centrale  
s'occupant des affaires ayant trait au STA.