

Zeitschrift: Le tracteur : périodique suisse du machinisme agricole motorisé
Herausgeber: Association suisse de propriétaires de tracteurs
Band: 15 (1953)
Heft: 11

Artikel: Un anniversaire peu glorieux pour l'Administration des douanes
Autor: Piller, R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1049330>

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: 14.02.2026

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

Un anniversaire peu glorieux pour l'Administration des douanes

Il y a eu 20 ans, le 25 janvier 1953, que l'agriculture remettait à la Direction générale des douanes sa première requête tendant à une réduction du tarif douanier pour l'essence utilisée à des fins agricoles.

De nombreuses tentatives de nature analogue furent entreprises depuis lors, soit auprès de la Direction générale des douanes ou du Département fédéral des finances et des douanes, mais chaque fois sans succès.

Il fut uniquement possible d'obtenir en 1936, par voie de ristourne, une réduction du tarif concernant l'essence employée pour les moteurs stationnaires et les motofaucheuses dans les exploitations ne dépassant pas 7 ha. Cet allègement devait être de nouveau supprimé le 18 novembre 1949 par arrêté du Conseil fédéral, qui motiva cette mesure en arguant qu'il était peu fait usage de la possibilité de ristourne douanière. On passa prudemment sous silence le fait que ce «manque d'intérêt» était dû à l'abondance de paperasses administratives.

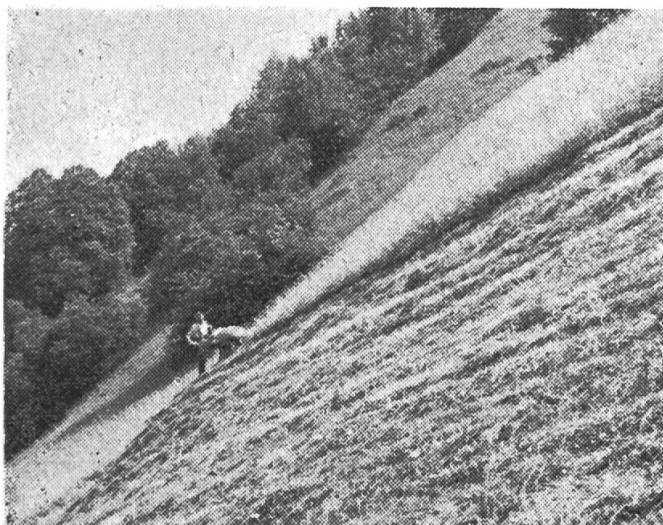
Un arrêté du Conseil fédéral, promulgué à la fin de février 1947 et entrant en vigueur le 1er mars 1947, supprimait tous les droits de faveur en matière douanière sur les carburants utilisés dans l'agriculture. Cette mesure incompréhensible et qui fut décidée sans prise de contact préalable avec les milieux intéressés, put être rapportée au moins pour le pétrole et le white spirit, grâce à d'énergiques protestations. Il fallut se résigner à l'augmentation des droits sur l'huile Diesel, qui passèrent de 30 cts. à 6 frs. par 100 kg.

Les instances douanières sont même allées jusqu'à manquer de parole en ce qui concerne cette dernière majoration. Lors des tractations de longue durée qui eurent lieu dans les années trente en vue de l'obtention d'un tarif réduit pour l'essence, on rappela à l'agriculture les droits de douane, alors favorables, de l'huile Diesel. Aussi, les constructeurs commencèrent-ils à équiper leurs tracteurs de moteurs Diesel. C'est en 1947, au moment où cette transformation était en plein cours, que fut décrétée cette majoration de 30 cts. à 6 frs. (!) des droits sur l'huile Diesel justement mentionnée. L'industrie indigène des tracteurs subit de ce fait de grosses pertes. Elle nagea dans l'incertitude et ne fut pas en mesure d'établir un programme de fabrication à long terme pour les moteurs. Cette incertitude dure encore à l'heure actuelle.

Les années 1949 et 1952 virent de nouvelles tentatives à l'effet d'obtenir des droits de douane réduits pour l'essence utilisée à des fins agricoles. Mais on les écarta en alléguant la situation précaire des finances fédérales. On alla même jusqu'à «mettre le nez» des représentants de l'agriculture sur la loi sur l'agriculture déjà accordée. Il ne fut naturellement pas question des lois et statuts qui existent déjà en faveur des fonctionnaires et de diverses industries nécessiteuses.

A l'occasion de la conférence qui se tint le 14 octobre 1952 à la Direc-

En automne ou au printemps, dans son champ situé souvent à l'écart, le petit agriculteur creuse sillon après sillon avec le tracteur à 1 essieu. Pour chaque litre d'essence consommé, il paye 22,53 centimes à l'Etat, ou plus exactement pour l'entretien des routes . . .



Les choses ne se présentent pas mieux pour les propriétaires de motofauchuses lorsqu'ils fauchent l'herbe, les blés ou qui n'ont aucun rapport avec l'usure des routes . . .

Même pour la rentrée de la récolte, il y a peu d'agriculteurs qui utilisent la voie publique.



tion générale des douanes, les représentants de l'agriculture présentèrent des suggestions concernant notamment la distribution de l'essence agricole dédouanée au droit de faveur. Ces propositions prévoient de ne pas grever supplémentairement les finances fédérales. Elles furent rejetées sous le prétexte que les organisations proposées (offices locaux des blés) — qui, soit dit en passant, réalisent pour la Confédération un chiffre d'affaires annuel de l'ordre de quelques millions de francs — ne présentaient pas les garanties nécessaires et que seul l'appareil administratif de la Direction générale des douanes est compétent.

On estime juste, à Berne, que l'essence utilisée autrement que pour des moteurs (essence pour nettoyages) soit dédouanée au tarif de 1 fr. par 100 kg. Mais le paysan, qui emploie l'essence pour mettre en valeur son lopin de terre (aussi un procédé de fabrication, du reste !), doit débourser, lui, frs. 26.50 par 100 kg. Pourtant, les prix fixés par Berne pour le paysan (seulement les prix des produits, naturellement !), le sont exactement de la même manière que pour les PTT, les CFF et les entreprises de transports publics concessionnaires de la Confédération. Ces derniers, cependant, ne dédouanent l'essence qu'à raison de 10 frs. les 100 kg.

Tout paysan, petit ou gros (pour autant qu'il soit possible de parler de gros paysans en Suisse), et qu'il soit de la montagne ou de la plaine, paye en somme un impôt supplémentaire avec les droits sur l'essence employée pour un travail quelconque effectué avec le tracteur aux champs. C'est une chose que l'on pourrait encore admettre si le tracteur utilisait principalement la voie publique. Mais on sait que son usage a évolué au cours des 10 dernières années: s'il était surtout une machine de traction, il est devenu la *centrale d'énergie de l'exploitation paysanne* et se développera toujours plus dans ce sens. Tandis qu'on ne s'en servait que pour des transports il y a 10 ou 15 ans — sans compter la traction de la charrette —, il est employé aujourd'hui pour effectuer notamment les travaux suivants: le labourage, le hersage, les semaines, le plantage, le sarclage, les traitements antiparasitaires, le fauchage, le fanage, le râtelage, le fauchage-liage, l'arrachage des pommes de terre et des betteraves, l'épandage du fumier, le charriage du bois, le sciage, etc.

J'exposerai dans un prochain numéro, au moyen d'exemples pratiques, combien les droits sur l'essence chargent chaque exploitation.

Face à ces injustices, les dirigeants du Vorort suisse de l'industrie et du commerce trouvent encore opportun de proposer une augmentation massive des droits sur le carburant.

A ceux qui repoussent un droit de douane réduit pour l'essence en prenant la possibilité d'abus comme argument, on peut répondre ceci: les dernières années ont clairement prouvé qu'on n'est pas toujours blancs comme des agneaux au sein même de l'Administration. Pourtant, il ne viendrait pas à l'idée des électeurs de demander la dissolution de cette dernière à cause des irrégularités ou des scandales qui se sont produits.



Labourage et hersage en une seule opération.



Labourage sur terrain incliné avec traction par câble commandée du tracteur.



Le sarclage des céréales avec un tracteur à pneus étroits.



Le buttage des pommes de terre au tracteur.

En effectuant tous ces travaux et beaucoup d'autres encore les propriétaires de tracteurs agricoles versent les montants ci-après à la Caisse de l'Etat:

essence
pétrole et white spirit
huile Diesel

Fr. 26.50 par 100 kg
Fr. 3.— par 100 kg
Fr. 6.— par 100 kg

C'est une injustice !

A l'occasion des réactions qui se sont manifestées à Saxon cet été, les dirigeants de l'agriculture avaient donné à entendre que de tels excès ne mènent à rien et qu'il faut discuter. Je partage en principe l'opinion du

directeur de l'Union suisse des paysans, à cet égard. En effet, (et de même que beaucoup de lecteurs, sans doute), j'aimerais qu'il me dise comment procéder lorsque l'on n'est parvenu à aucun résultat après s'être assis pendant 20 années autour du tapis vert et avoir présenté et défendu raisonnablement de justes revendications.

Mais je crois connaître un remède: la réforme des finances fédérales une fois achevée, c'est la réforme du corps des fonctionnaires qu'il faudra alors absolument entreprendre. Il n'est plus tolérable que l'esprit d'arbitraire d'un fonctionnaire puisse se cacher derrière le paravent d'instances cantonales ou fédérales. Tout fonctionnaire doit pouvoir être rendu responsable de son activité dans une mesure accrue, ainsi que c'est le cas dans l'économie privée. Son nom doit être connu. Il est inadmissible — comme cela doit se produire à l'occasion — qu'un chef de département soit peut-être obligé d'agir dans une affaire quelconque à l'encontre de ce que lui dicte son bon sens, parce que des fonctionnaires supérieurs de son département, ou même toute une section, se défendent «des pieds et des mains» (expression entendue personnellement au Palais fédéral . . .). Cette urgente réforme, qui — au reste et pour autant que je le sache — est exigée même par certains fonctionnaires raisonnables, n'est cependant possible qu'à une condition: que le peuple suisse, au lieu d'envoyer à Berne des orateurs de cantine, fasse choix d'hommes ne craignant pas de demander une fois pour toutes des comptes à l'état-major tout-puissant des fonctionnaires et de casser les vitres (mais sans jeter de pierre au sens propre, cette façon de faire n'étant pas particulièrement prisée, à ce qu'il paraît . . .). Ne se trouvera-t-il donc pas aujourd'hui de représentant du peuple souverain pour oser enfin s'attaquer à ce nid de guêpes? . . .

R. Piller.

La nouvelle loi sur la circulation routière

Bilan intermédiaire.

On communique de source officielle:

La grande commission d'experts pour la nouvelle loi sur la circulation routière, présidée par le juge fédéral Strelbel, a siégé pour la dernière fois les 7 et 8 septembre 1953. Elle acheva le contrôle et l'expertise de l'avant-projet qui lui avait été soumis par le Département fédéral de justice et police.

Parmi les innovations et les nombreux amendements de la loi actuelle préconisés par la commission d'experts — en concordance avec l'avant-projet du Département, pour une part, ou s'en écartant, pour une autre part — on trouve les suivants:

La nouvelle loi s'étend dans une mesure beaucoup plus large que la loi actuellement en vigueur à tous les genres d'usagers de la route. Le devoir fondamental de faire preuve de prudence, notamment, de même que