Zeitschrift: Le tracteur : périodique suisse du machinisme agricole motorisé
Herausgeber: Association suisse de propriétaires de tracteurs
Band: 17 (1955)
Heft: 2

Artikel: Une enquête : sur la motorisation de l'agriculture française
Autor: Goislard, Paul-Henry
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1049163

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: 11.12.2025

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

Une enquête
sur la motorisation de l'agriculture française

Un institut privé d'études et de statistiques économiques vient de se livrer à une enquête sur les progrès de la motorisation agricole en France. Il en résulte qu'au 1er janvier 1955, les exploitations agricoles françaises disposaient de un tracteur pour soixante-treize hectares de terres labourables et de vignobles.

Y a-t-il lieu d'être fier de cette constatation ? Certes, un chemin important a été parcouru: l'objectif du premier plan de modernisation et d'équipement (un tracteur pour quatre-vingts hectares) est atteint et même dépassé. Mais il n'en reste pas moins que, dans le domaine de la motorisation agricole, la France n'a pas encore réussi à combler le retard dont elle souffre, par rapport à la plupart des nations européennes. La Belgique, en effet, possède un tracteur pour 58 hectares; les Pays-Bas, un pour 35; la Norvège, un pour 34; la Grande-Bretagne, un pour 21; l'Allemagne occidentale, un pour 23 hectares et demi.

Faut-il donc s'abandonner au pessimisme ? Rien ne le justifie. En 1954, les ventes de tracteurs dans la métropole se sont accrues d'environ 22 p. 100, par rapport à celles de 1953 (42,000 contre 34,000). Cette progression s'explique par la conjonction de deux facteurs: d'abord, la hausse du pouvoir d'achat réel des paysans (les revenus n'ont, en général, pas augmenté, mais les rendements se sont accrus et le matériel agricole a subi une détaxe de 15 p. 100); ensuite, la meilleure adaptation des fabrications aux besoins du marché (la motorisation touche, maintenant, les petites et moyennes exploitations, lesquelles réclament surtout des engins d'une puissance inférieure à 30 CV, alors que la gamme des modèles offerts à la clientèle est beaucoup plus variée qu'il y a quelques années).

On peut, cependant, s'étonner d'une désaffection sensible des utilisateurs à l'égard des firmes françaises. L'enquête dont nous évoquons ici les résultats donne, à cet égard, des indications probantes: elle établit, notamment, que sur cent tracteurs en service, sans distinction de puissance ni de catégorie d'exploitation, 25 portent la marque Ferguson; viennent ensuite les tracteurs Renault (14), Farmall (12), Société française de Vierzon (10), Mac Cormick Deering (6), Fordson (5), Lanz (3), Percheron (3), Someca (2), des firmes diverses se partageant les vingt engins restants. De même, sur cent cultivateurs à qui l'on a posé la question de savoir quelle est, à leur avis, la firme française ou étrangère qui produit les tracteurs les meilleurs, 39 ont désigné Massey-Harris-Ferguson, 12 se sont prononcés pour Renault, 11 pour la Société française de Vierzon, 9 pour Farmall, 5 pour Mac Cormick, 4 pour Lanz, 2 pour Allis-Chalmers, 2 pour Someca, 1 pour Allgaier, tandis que 15

suffrages se sont égarés sur des marques diverses. Enfin, sur cent exploitants agricoles à qui l'on a demandé quelle est, à leur avis, la firme qui produit les tracteurs les plus avantageux, au point de vue de leur prix d'achat, 42 se sont prononcés pour Massey-Harris-Ferguson, 22 pour Renault, 10 pour la Société française de Vierzon, 5 pour Farmall, 4 pour Mac Cormick, 3 pour Lanz, 1 pour Allis-Chalmers, Allgaier et Someca, 11 pour des constructeurs divers. Ainsi, les firmes françaises se trouvent toujours surclassées par leurs concurrentes étrangères, dans l'esprit des utilisateurs.

Sans doute, la question des prix est-elle déterminante. Dans deux cas précis, où deux tracteurs de caractéristiques identiques et de puissance égale, l'un français, l'autre britannique, ont été mis en parallèle, on a trouvé des différences atteignant, dans le premier cas, 177 000 francs français (2 212 francs suisses) et, dans le second, 275 000 francs français (3 437 francs suisses). Encore faut-il préciser que ces différences concernent les prix de vente des deux engins sur le territoire français (c'est-à-dire que le tracteur britannique a dû supporter des frais de transports élevés) et que la notion de qualité, si elle avait joué, aurait apporté un argument supplémentaire au vendeur de l'engin importé.

Les tracteurs français sont donc trop chers. Mais pourquoi? Certes, les constructeurs peuvent invoquer le poids des charges sociales et fiscales, plus élevé en France que partout ailleurs. Mais ils seraient plus avisés de rendre responsables de la désaffection des utilisateurs à leur égard, leur propre manque de dynamisme, les conditions dans lesquelles ils travaillent et l'organisation même de leur profession.

En effet, l'industrie française du tracteur n'est pas suffisamment concentrée, ce qui saute aux yeux dès qu'on la compare aux industries britanniques ou allemandes, par exemple. Il existe, en France, 259 constructeurs au total, dont 30 ne fabriquent guère plus d'un engin par semaine; quant à la firme la plus importante, sa production de l'année 1954 n'a pas dépassé 9 000 unités, contre 60 000 à son homologue britannique. Or, il est établi que les séries de fabrication devraient atteindre un minimum de 5 000 tracteurs par an, pour que les prix de revient en soient compétitifs.

Pourtant, un grave danger menace les industriels intéressés: celui représenté par la libération des échanges. Il est à peu près certain que la prochaine tranche de libération comportera une gamme importante de tracteurs agricoles et forestiers. Malgré les taxes qui viendront s'ajouter aux droits de douane, le choc sera certainement rude, surtout en raison des prix particulièrement bas pratiqués — comme on l'a vu — par les constructeurs britanniques. A leurs collègues français de mettre à profit le sursis qui leur est accordé, pour faire face à une échéance que le monde paysan attend avec impatience.

(De notre correspondant particulier
en France: Paul-Henry GOISLARD.)