

Zeitschrift: Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole
Herausgeber: Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
Band: 26 (1964)
Heft: 15

Artikel: L'industrie des transports automobiles et l'agriculture
Autor: Bircher, H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1083368>

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: 25.02.2026

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

L'industrie des transports automobiles et l'agriculture

par H. Bircher, docteur en droit,
secrétaire général de la TAG



La mécanisation et la motorisation des exploitations agricoles de notre pays prend toujours plus d'ampleur. Il s'agit là d'un phénomène analogue à celui qu'on constate également, depuis plus d'une décennie, dans notre industrie des transports. Les multiples possibilités d'emploi du véhicule automobile en ont fait un moyen de transport et un auxiliaire indispensable aussi bien pour l'agriculture que pour les divers secteurs de notre économie.

L'industrie des transports automobiles a de nombreux points communs avec l'agriculture. Aussi est-il compréhensible que l'Association suisse de propriétaires de tracteurs soit affiliée à la Fédération suisse de l'industrie des transports automobiles depuis la fondation de cette dernière, puisque la TAG représente l'organisation de faîte de diverses associations groupant des transporteurs professionnels. Lorsque le Statut des transports automobiles réglait en particulier l'octroi des concessions de transport par l'autorité compétente, les intérêts des propriétaires de tracteurs effectuant des transports professionnels en tant qu'activité principale ou accessoire étaient défendus au sein de la TAG par l'intermédiaire de l'Association suisse de propriétaires de tracteurs. Depuis 1951, soit dès que le Statut des transports automobiles eut été abrogé, d'autres problèmes vinrent occuper le devant de la scène. Bien que les opinions aient parfois divergé concernant quelques questions, on doit constater que la plupart des efforts sont généralement faits dans la même direction. A ce propos, il convient de souligner la bonne collaboration et la parfaite compréhension qui ont caractérisé les rapports existant entre la Fédération suisse de l'industrie des transports automobiles et l'Association suisse de propriétaires de tracteurs lors de la mise sur pied de la nouvelle loi sur la circulation routière et de l'élaboration de ses ordonnances d'application. Si, pour des raisons de sécurité du trafic, la nouvelle législation a imposé certaines restrictions au camion automobile et au tracteur agricole, elle a par ailleurs amélioré leur position dans la circulation routière.

Une question qui a souvent été la cause de tiraillements est celle des transports pour des tiers exécutés avec des véhicules agricoles et en utili-

sant du carburant détaxé. Mais cette question se trouve reléguée maintenant au second plan, probablement aussi en partie grâce à la haute conjoncture.

Il convient cependant de mentionner un nouveau problème, susceptible de préoccuper toujours davantage aussi bien l'industrie des transports automobiles que l'agriculture. La motorisation des travaux agricoles éveille en effet chez les jeunes la passion des moteurs, si l'on peut dire, et les pousse à conduire le plus souvent possible un véhicule à moteur. Un conducteur de tracteur agricole a ainsi vite fait de devenir un conducteur de véhicule lourd. A ce moment-là, les jeunes ne voient que la liberté, l'indépendance et le salaire élevé dont bénéficie le conducteur de camion automobile. La réalisation de leur rêve se trouve d'ailleurs souvent facilitée par les représentants de camions, qui offrent des possibilités de paiement apparemment avantageuses, et aussi par le fait qu'ils s'imaginent pouvoir obtenir facilement des ordres de transport. Au cours de ces dernières années, le produit de la vente de nombreux terrains agricoles fut utilisé pour acheter des camions automobiles, et plus d'un jeune agriculteur a ainsi abandonné la terre, autrement dit de sûres possibilités de gain. Ces jeunes ont dû perdre alors une bonne partie de leurs illusions en faisant d'amères expériences. A l'heure actuelle, ce ne sont pas seulement les grandes entreprises de transports, mais également celles ne disposant que de 1 ou 2 camions, qui doivent faire face à des exigences accrues. Il faut travailler dur, aujourd'hui, et disposer de gros moyens financiers, pour pouvoir s'en sortir. L'entrepreneur de transports se trouve d'autre part sur le même pied que l'agriculteur, en ce sens qu'il ne connaît pas la semaine de 50 heures, ne peut pas prendre de vacances durant la période la plus favorable de l'année et ne profite pas de certains avantages que donne une activité régulière. Celui qui se figure avoir la vie plus facile lorsqu'il aura quitté la terre pour devenir transporteur routier se trompe donc lourdement et va au-devant de cruelles déceptions. Un tel changement de profession ne devrait être envisagé qu'après un examen approfondi de la question et en prenant l'avis de gens du métier. Ce faisant, on évitera aussi de lourdes pertes d'argent.

A l'occasion du 40ème anniversaire de son existence, nous exprimons nos meilleurs vœux de prospérité à l'Association suisse de propriétaires de tracteurs.



Aspect d'un des premiers types de roues réalisées pour les tracteurs agricoles, qui devaient permettre de faciliter et d'accélérer l'exécution des travaux dans les champs. Il s'agit du type Meyer, comportant des plaques de caoutchouc et des palettes rabattables.