Zeitschrift: Le tracteur : périodique suisse du machinisme agricole motorisé
Herausgeber: Association suisse de propriétaires de tracteurs
Band: 16 (1954)
Heft: 3

Artikel: Carburant à prix réduit pour véhicules agricoles
Autor: Piller, R.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1049238

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: 03.07.2025

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

Carburant à prix réduit pour véhicules agricoles

Sous le titre «Un anniversaire peu glorieux pour l'Administration des douanes», nous avons publié un article dans le no 11/53 du «Tracteur» où nous rappelions qu'il y a eu 20 ans, le 25 janvier 1953, que l'agriculture avait envoyé sa première requête à la Direction générale des douanes en vue d'une réduction du tarif de l'essence utilisée à des fins agricoles. Avec illustrations à l'appui, nous avons montré combien il est injuste que le paysan, pour cultiver son lopin de terre, paye tout comme l'automobiliste des droits sur l'essence qui se montent à 26 fr. 50 par 100 kg, alors que l'industrie ne débourse que 1 fr. par 100 kg pour l'essence dite de nettoyage.

Autour de la mi-janvier 1954, le Service d'informations agricoles de la Suisse alémanique a bien voulu diffuser le communiqué suivant dans l'ensemble de la presse agricole:

Carburant à prix réduit pour véhicules agricoles

En Allemagne, 20 millions de marks sont affectés annuellement par l'Etat à l'abaissement du prix de l'essence agricole. Cette essence à prix réduit ne peut être utilisée que pour l'effectuation de travaux purement agricoles et déterminés, ce qui a pour effet une diminution des frais de production.

Dans cet ordre d'idées, il est permis de se poser une fois de plus la question suivante: combien de temps les Douanes suisses feront-elles encore payer des droits de 26 fr. 50 par 100 kg sur l'essence utilisée par les tracteurs agricoles et les moteurs stationnaires, droits égaux à ceux payés sur l'essence employée pour les véhicules à moteur routiers? Et pourquoi l'essence dite de nettoyage (utilisée dans l'industrie et l'artisanat, mais pas pour des moteurs) n'est-elle frappée que de droits se montant à 1 fr. seulement par 100 kg? Les recettes douanières provenant des droits sur l'essence sont affectées à la construction de routes, comme on le sait. Est-il donc équitable que les paysans contribuent également à la construction de routes — au moyen des droits payés sur l'essence —, alors qu'ils ne circulent que rarement sur les routes cantonales et que les routes et chemins de campagne utilisés par eux doivent être construits et entretenus par des communes rurales souvent

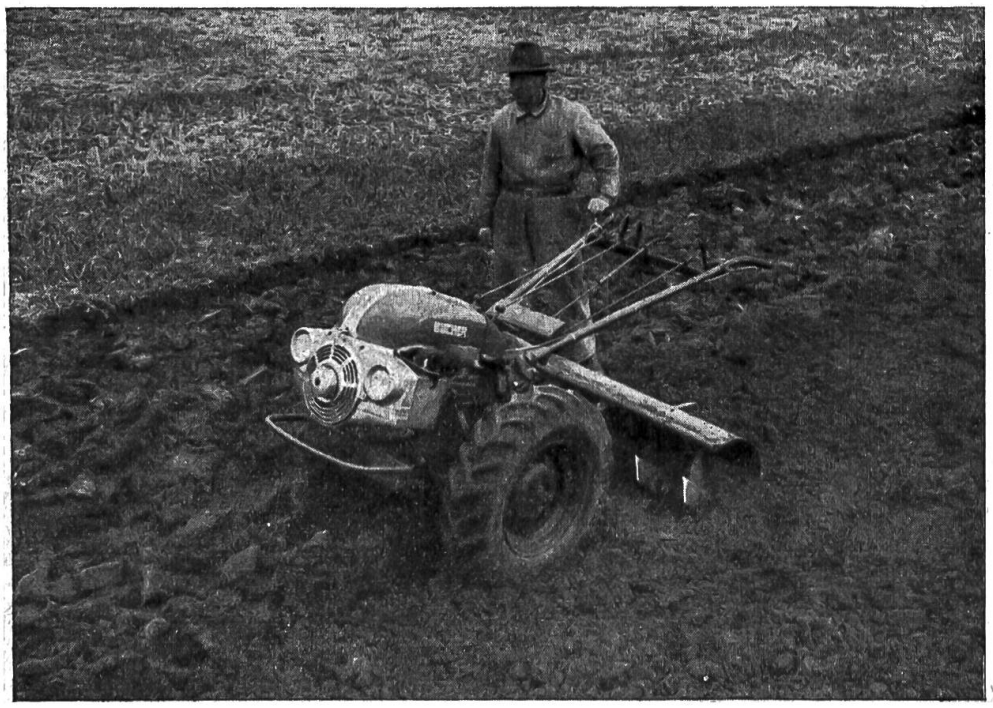


Fig. 1.
Herse rotative à prise de mouvement accouplée à tracteur à 1 essieu.

pauvres, sans subsides de l'Etat? Il est franchement paradoxal qu'une partie du prix de l'essence servant à actionner les moteurs stationnaires (surtout en montagne et, généralement parlant, les pompes à purin, notamment, soit destinée à financer la construction de routes, lorsque d'un autre côté les compagnies de navigation aérienne, concessionnaires de l'Etat, sont déjà favorisées par le tarif douanier très bas de 10 fr. par 100 kg et qu'elles sont susceptibles de bénéficier d'autres réductions encore. On demande au paysan une production rationnelle et à des prix aussi bas que possibles, tandis qu'on grève injustement les agents de production d'autre part.

A la suite de cela, la «Correspondance politique suisse» aurait demandé des éclaircissements à la Direction générale des douanes, paraît-il, au sujet du «véritable» état de choses. Elle aurait ensuite fait passer à la presse le communiqué ci-dessous (nous citons l'article paru dans la «Gazette de Thurgovie» le 29.1.1954. Réd.):

Les droits sur l'essence pour moteurs agricoles

Le Service d'informations agricoles de la Suisse alémanique se plaint qu'en Suisse l'essence pour tracteurs agricoles et moteurs agricoles stationnaires soit également grevée de droits de douane élevés, soit 26 fr. 50 par 100 kg, bien que les routes — à la construction desquelles ces droits sont affectés principalement — soient très peu utilisées par les tracteurs agricoles et pas du tout par les moteurs stationnaires. Les frais de la production agricole s'en trouvent majorés, alors que tout indique qu'ils devraient pouvoir être réduits. Il y a déjà longtemps, à ce qu'il paraît, que cette demande d'allégement a fait l'objet de discussions à la Direction générale des douanes, demande que cette dernière estime justifiée et à laquelle les associations intéressées à la circulation routière ne s'opposent pas. Si rien n'a été accompli à cet égard jusqu'à maintenant, c'est que, ainsi qu'on le dit à Berne, le moyen de prévenir les abus (qui sont toujours à craindre) n'a pas encore été trouvé. Bien des paysans ne possèdent pas seulement des tracteurs ou des machines agricoles à moteur à explosion, mais aussi des jeeps et des autos avec lesquelles ils circulent sur les routes à grand trafic. Pour ces véhicules, ils devraient naturellement payer l'essence au tarif supérieur, comme par le passé. C'est pourquoi il faudrait que des garanties soient fournies en vue d'éviter que l'essence à prix réduit ne soit également utilisée pour les autos et les jeeps, et même de prévenir l'apparition d'un commerce clandestin avec l'essence à prix inférieur. Quelles garanties peut-on donner? Il paraît que le ser-

Fig. 2.
Treuil adapté à tracteur à 1 essieu.

En accomplissant leurs travaux respectifs (labourage au treuil ou transport de fumier, hersage), les petits paysans représentés sur ces 2 photos versent

Fr. 26.50

dans les caisses de l'Etat (autrement dit pour l'entretien des routes) par 100 kg d'essence!

vice compétent à Berne attend des propositions de la part des milieux agricoles. Autant que possible, on devrait toujours donner suite aux demandes émanant d'instances supérieures. (Souligné par nous. Réd.)

En lisant ces lignes, un profane ne manquerait pas d'être touché aux larmes par la bienveillance dont témoigne la Direction générale des douanes à l'égard de l'agriculture. Il est dit, en effet, que l'instance en question n'aurait pas de désir plus vif que de mettre tout en œuvre afin que l'agriculture obtienne cette réduction justifiée sur le prix de l'essence. Il faudrait malheureusement compter avec les abus. Aussi les milieux agricoles, particulièrement, devraient présenter des suggestions quant à la manière dont ces abus si redoutés peuvent être empêchés. En d'autres mots, cela revient à dire à peu près ceci: si l'essence utilisée à des fins agricoles ne bénéficie pas encore du tarif réduit, la faute en est aux associations agricoles compétentes. Elles n'ont pas soumis de propositions en vue de prévenir tout abus dès le commencement.

A moi, qui suis bien au courant de toute l'affaire, la lecture de cet article de pharisien m'a fait monter la moutarde au nez. Lors de la mémorable conférence du 14 octobre 1952, les représentants de l'agriculture se virent pour ainsi dire «jeter à la figure» la loi sur l'agriculture; autrement dit, les milieux agricoles devraient s'estimer satisfaits avec l'entrée en vigueur de cette dernière et ne pas toujours réclamer davantage. A cette occasion, il fut naturellement aussi question de la réforme des finances fédérales et de ceux qui jettent un œil de convoitise aux coffres de la Confédération. On put également entendre la déclaration selon laquelle l'Administration des douanes se défendrait «avec bec et ongles» à l'égard de la demande d'un tarif réduit pour l'essence agricole. Mais aujourd'hui, après une année et demie, on a sûrement envie d'atténuer quelque peu les termes employés alors. — Dès le début, nous avons proposé la méthode la plus simple et le meilleur marché pour éviter les abus éventuels, soit celle de distinguer le carburant agricole au moyen d'une marque caractéristique, notamment par un colorant. Une expertise du Laboratoire fédéral d'essai des matériaux de, Zurich

---

Question 1: Ne se trouvera-t-il vraiment personne au Palais fédéral pour réaliser que c'est un non-sens et une injustice?

Question 2: Les représentants de l'agriculture au Parlement (MM. les professeurs d'écoles d'agriculture, en particulier) et ceux des partis qui se targuent en période électorale de défendre les paysans, vont-ils donc les yeux bandés, qu'une telle injustice ne les frappe pas? Sinon, pourquoi ne prennent-ils et ne reprennent-ils pas l'affaire en mains sans relâche?

Fig. 3.
Pulvérisateur accouplé à tracteur à 1 essieu.

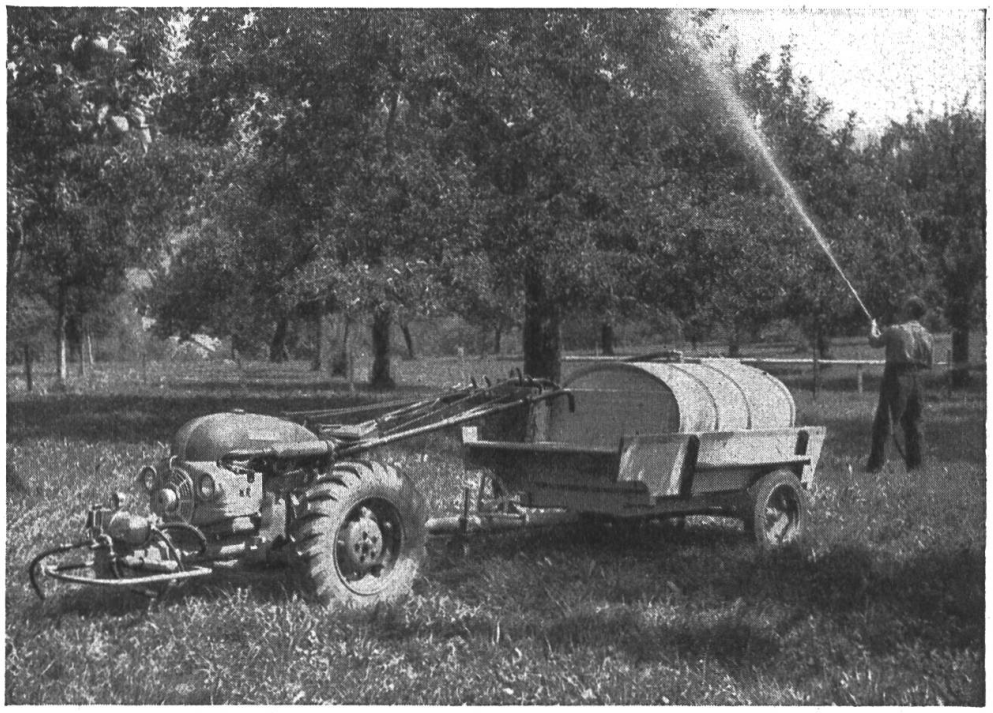


Fig. 4.
Râteau à andains à prise de mouvement, accouplé à tracteur à 1 essieu.

En accomplissant leurs travaux respectifs, l'horticulteur et le paysan représentés sur ces 2 photos versent

Fr. 26.50

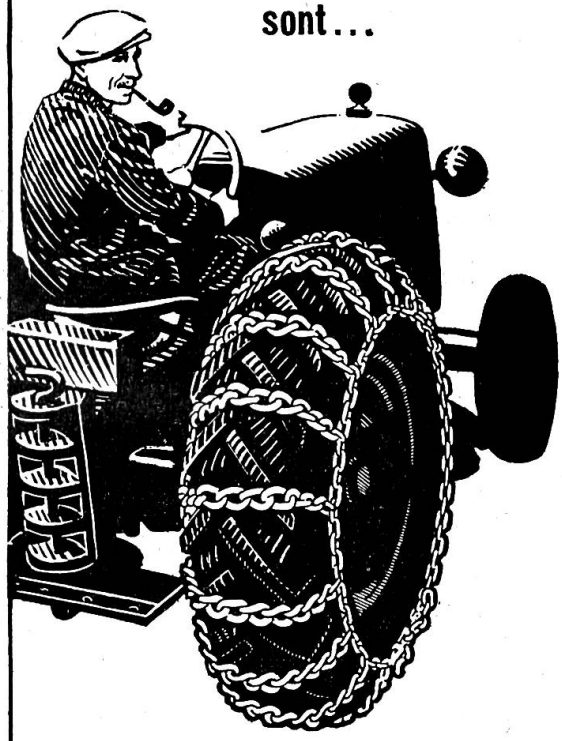
dans les caisses de l'Etat (autrement dit pour l'entretien des routes) par 100 kg d'essence !

Clichés: Maison Bucher-Guyer, Niederweningen

(EMPA), s'est conclue par un avis favorable à cet égard. L'adjonction d'un colorant permet par exemple de constater des abus même légers. Une autre possibilité fut également proposée, c'est-à-dire l'attribution d'une quantité déterminée d'essence par ha. Dans ce dernier cas, l'idée aurait été d'en confier le soin à des organisations agricoles — lesquelles assument les fonctions d'administrateurs fiduciaires de la Confédération (blé indigène) depuis des décennies — afin de décharger l'Administration générale des douanes. Nos propositions furent systématiquement écartées, sous prétexte que seul l'ap-

Le meilleur antidérapant

pour TRACTEURS AGRICOLES et FAUCHEUSES A MOTEUR sont...



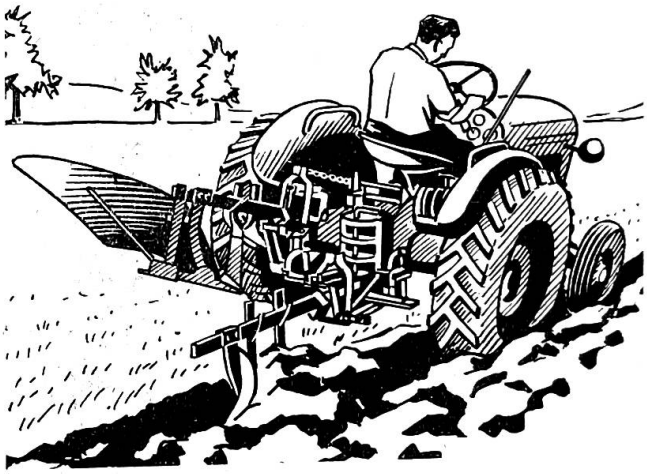
les chaînes antidérapantes

UNION

les plus solides et les mieux adaptées de la

Fabrique de chaînes UNION S.A.

BIENNE



ALTHAUS - „DOMINUS"

La nouvelle **charrue portée** avec le relevage à main si pratique. Prévue également pour tracteurs à relevage hydraulique.

ALTHAUS+CO

FABRIQUE DE CHARRUES, ERSIGEN (Berne)

Représentant pour la Suisse romande
Robert Favre, machines agricoles, Payerne

Batterie spéciale pour

tracteurs Hürlimann

Cette batterie est construite avec une séparation spéciale, assurant une validité prolongée.

Nous livrons également: Batteries pour autos, Batteries de motos, Batteries pour électromobiles, Batteries stationnaires ainsi que toutes autres genres de batteries.

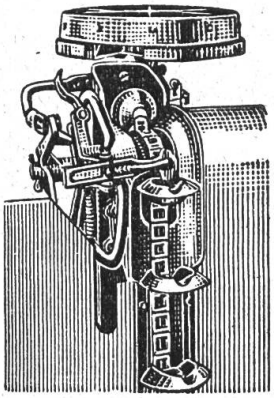
Plus S.A. Accumulateurs et appareils électriques
Téléphone (061) 23 79 18 — BALE 6 — 3, Mühlegraben

AUGMENTEZ VOTRE BÉNÉFICE

avec le

PLANTEUR de POMMES DE TERRE McCORMICK INTERNATIONAL

- Traction à cheval ou tracteur.
- Ecartement des plants réglable à volonté.
- Derniers perfectionnements techniques assurant une régularité parfaite de plantation.
- Grosse économie de main-d'œuvre.
- Correcteur automatique.
- Solidité et sécurité garantissant un long usage.
- Cinq grandeurs de godets.



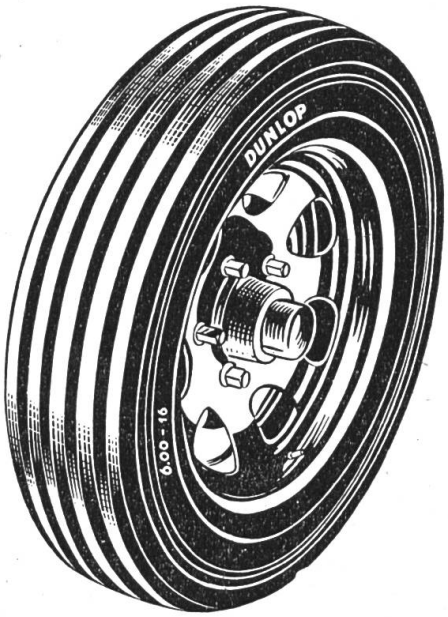
International Harvester Co. S.A. Zurich

Hohlstrasse 100
Tél. 051/23 57 40

Dépôt Morges, Rue de la Gare 6, Tél. 021/7 32 80
Tracteurs et machines agricoles McCormick International
Camions International · Réfrigération International Harvester
Climatiseurs · Matériel Industriel International

pareil administratif des douanes suisses est compétent. Avec un peu de bonne volonté, pourtant, la chose est réalisable. Au reste, on peut se poser la question de savoir si la Confédération ou un Service fédéral est en droit de rejeter une demande justifiée en prenant le facile prétexte d'abus éventuels. Des abus, il y en a partout, et toute loi peut en fournir la matière. C'est pourquoi il est injuste et indigne d'un Etat constitutionnel que l'on puisse punir une corporation professionnelle, en la privant d'un droit, à cause de quelques fraudeurs probables. Les abus peuvent être punis par des amendes et des peines. Du reste, en matière d'abus, pourquoi la Confédération n'applique-t-elle donc pas le même principe ailleurs, soit, par exemple:

— en renonçant à percevoir des impôts, parce que des contribuables ne déclarent pas tout;
— en renonçant à tous les droits de douane, parce qu'il y a des fraudeurs et des contrebandiers;
— en renonçant à admettre des instituteurs dans l'Administration fédérale et dans le corps des officiers, parce qu'on a fait quelquefois de mauvaises expériences;
— en renonçant à créer des écoles fédérales, parce que l'on y trouve à l'occasion des «élèves» qui ne se «conduisent pas bien», ou que l'on y rencontre certains «maîtres» dont la serviette renferme toujours les mêmes vieux cours — ce qui ne les empêche pas, malgré cela, de monter en chaire avec un air important;
— en renonçant à avoir un Conseil fédéral, parce qu'il est déjà arrivé qu'un conseiller fédéral «plaque» tout un beau jour.



DUNLOP

5 RIBBED

LE PNEU AGRAIRE

A PROFONDES RAYURES

Dimensions livrables:

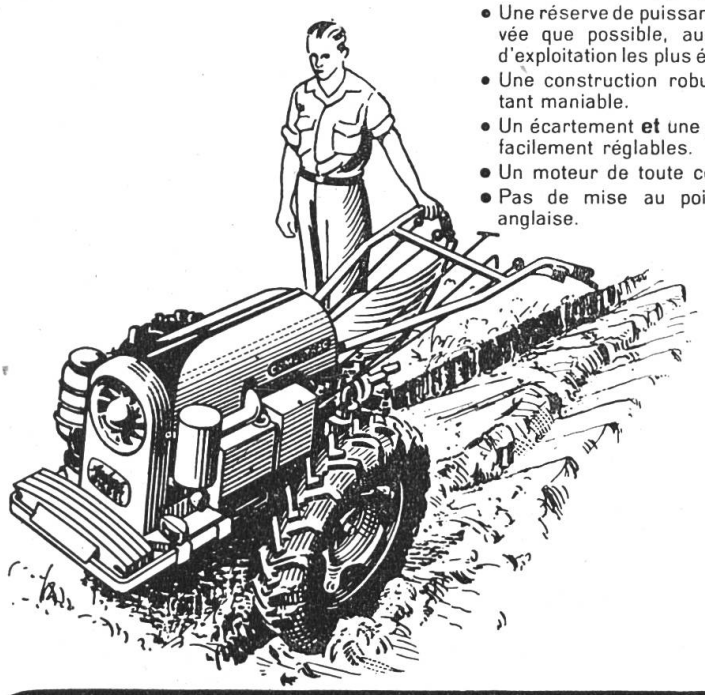
6.00—16	4 Ply	7.00—16	8 Ply
6.00—16	6 Ply	7.50—16	6 Ply
6.50—16	6 Ply	7.50—16	8 Ply

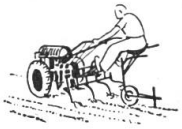
ZURICH DUNLOP GENÈVE

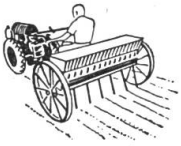
Le paysan sait ce qu'il veut...

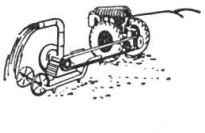
quand il achète une machine universelle:

- L'exécution de tous les travaux pouvant être faits mécaniquement.
- Une réserve de puissance aussi élevée que possible, aux conditions d'exploitation les plus économiques.
- Une construction robuste et pourtant maniable.
- Un écartement **et** une garde au sol facilement réglables.
- Un moteur de toute confiance.
- Pas de mise au point à la clé anglaise.









COMBI-TRAC

est fait «sur mesure» pour nos paysans

On peut le regarder même par le dessous: c'est un travail propre et soigné.

Ce tonnerre d'Aecherli... toujours en avance d'un un deux progrès!

Aecherli n'était pas si bête quand il a choisi:

1. Le moteur Diesel de 14 chevaux le plus eprouvé.
2. Le fameux système VW de refroidissement à air.
3. Une boîte brévetée de 7 vitesses en marche-avant.
4. Le maximum de garde au sol.
5. Un écartement réglable, allant de 84 à 120 cm.

Il savait bien pourquoi il le faisait. Et il peut vous prouver que le COMBITRAC ne consomme, au maximum, que pour 50 centimes de carburant par heure de travail, qu'il a un moteur Diesel d'un cylindre absolument digne de confiance et qu'il sort, **sans** palan et sans peine, les plus gros chars de foin bloqués ou embourbés.

C'est qu'Aecherli ne construit pas ses machines pour lui, mais pour les paysans.

Je m'intéresse à votre .....

.....

Adresse exacte: .....

.....

A envoyer sous pli ouvert, affranchi à 5 c., à

Aecherli DIESEL

FABRIQUE DE MACHINES AECHERLI S.A. REIDEN/LU.

Tél. (062) 93371

Nous laissons à nos lecteurs le soin de compléter à leur guise cette énumération. Si l'on nous communiquait quelques suggestions savoureuses dans cet ordre d'idées, nous pourrions les publier à l'occasion.

Nous donnons encore ci-après un extrait du rapport privé d'une fédération de syndicats agricoles, où le problème des droits de douane sur l'essence est bien mis en lumière et traité de façon pertinente:

«L'Office fédéral de statistique a publié le 31 janvier 1952 des chiffres intéressants concernant la motorisation dans l'agriculture. A cette occasion, il écrivait entre autres: «Proportionnellement à la superficie des terres cultivables, l'agriculture suisse est plus fortement motorisée que les autres pays. Ce fait est dû en partie à l'existence de domaines agricoles en général petits, à l'exploitation intensive très pousée, au grave manque de main d'œuvre ainsi qu'aux conditions topographiques.»

Le développement de la motorisation dans l'agriculture a eu pour conséquence que le carburant est devenu un auxiliaire important et indispensable de cette dernière. Mais les frais d'exploitation agricoles subissent une augmentation de ce fait, le carburant devant être acheté tandis que l'avoine pour les chevaux pouvait être autrefois plantée sur le propre domaine.

Aux Etats-Unis (comme dans d'autres pays, du reste, Réd.), l'impôt usuel pour la construction et l'entretien des routes ne frappe pas l'essence utilisée pour les tracteurs ainsi que pour toutes les machines agricoles à moteur, qui n'empruntent que rarement les grandes voies de communication les uns et les autres. La vente d'essence à prix réduit à l'agriculture est considérée aux Etats-Unis comme une chose allant de soi, et cela pour les raisons indiquées plus haut. En Suisse, le pétrole, le white-spirit et l'huile Diesel pour tracteurs agricoles bénéficient aussi d'un tarif douanier de faveur. Par contre, toutes les demandes visant à obtenir une réduction des droits de douane également sur l'essence pour tracteurs et machines agricoles à moteur ont été repoussées. Cette attitude négative n'est pas comprise par les milieux agricoles. A titre de subvention pour les autoroutes, la Confédération répartit aujourd'hui aux cantons la moitié du produit net des droits sur les carburants qui sont destinés aux moteurs (45 millions de francs, en chiffres ronds, en 1951). Etant donné que les tracteurs et les machines agricoles à moteur ne circulent pas ou peu sur les grandes voies de communication, ce ne serait que stricte justice si une certaine partie de la somme précitée était rétrocédée à l'agriculture sous forme de ristourne sur l'essence.

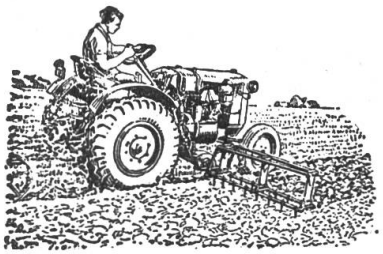
La question d'un contrôle des carburants au tarif de faveur ne pose pas de problèmes particuliers. Si le système de la ristourne — méthode la plus sûre, à notre avis, — devait être appliqué, on pourrait faire appel à certaines organisations agricoles existantes pour une telle tâche. Il est notoire que ces dernières assument la fonction d'administrateurs fiduciaires de la Confédération (blé indigène) depuis des décennies. De cette façon, les services de contrôle de l'Administration fédérale des douanes pourraient être réduits à un minimum.»

Pour conclure, nous demandons à la Direction générale des douanes de bien vouloir jouer franc jeu. Il n'est pas admissible que l'on déclare d'une part aux milieux non agricoles que les demandes de l'agriculture sont justifiées et que l'on est prêt à les satisfaire, alors que, d'autre part, les représentants de cette dernière se voient «éconduits». Il ne faut pas que l'on croie, à la Direction générale des douanes, que nous laisserons «enterrer» purement et simplement le problème de l'essence à prix réduit, lors même que nous n'ayons pas eu de succès après 20 années d'efforts. Nous sommes tellement convaincus du bien-fondé et de la possibilité de réaliser ce que nous demandons, que nous reviendrons constamment et avec une force croissante à la charge, jusqu'à ce que nous obtenions gain de cause.

Qui est l'offenseur et qui l'offensé ?

Au cours d'un récent entretien téléphonique avec quelqu'un du Palais fédéral, on me fit en passant la remarque qu'il ne faudrait jamais «offenser» personne. Cette petite allusion se rapportait évidemment à l'article mentionné au début (no. 11/53). Si un langage clair «offense» quelqu'un de l'Administration fédérale — ou, plus justement dit, de la Direction générale des douanes —, les milieux agricoles sont en droit de se demander si ce n'est pas en réalité plutôt eux qui ont subi des offenses. L'agriculture et l'industrie indigène des tracteurs ont en effet été menées par le bout du nez dans la question des droits d'entrée sur l'huile Diesel, dans les années trente; d'autre part, il y a longtemps qu'on leur tient la dragée haute avec ces fameux droits sur l'essence. Il faut décidément être un rond-de-cuir invétéré pour ne pas s'apercevoir de cela. Au reste, la question peut être aussi posée sous cette forme: «Qui est au service de qui ?» Certains milieux seront apparemment d'avis que le peuple est là pour l'Administration et non l'Administration pour le peuple.

R. Piller.



Le labourage et le hersage en une seule opération est chose actuellement possible dans les exploitations petites et moyennes grâce à la

Herse rotative portée «Fax» (brevet Hürlimann)

de prix avantageux, presque instantanément montable et démontable. Modèle renforcé, avec roue porteuse. Déjà livrable pour la plupart des marques de tracteurs. Prière d'indiquer le type de la barre de coupe, la marque et le type du tracteur. Montage exécutable dans n'importe quelle forge en suivant les instructions. Demander offres et prospectus sans tarder vu la livraison initiale limitée.

Représentant général:

E. Griesser, machines agricoles, Andelfingen 31/ZH Tél. (052) 4 14 33

Avec les griffes fouisseuses brevetées «Degenhart» et les roues à grilles «Degenhart», la herse rotative «Fax» représente un autre instrument pour la mécanisation des travaux de culture.