Zeitschrift: Le tracteur : périodique suisse du machinisme agricole motorisé
Herausgeber: Association suisse de propriétaires de tracteurs
Band: 17 (1955)
Heft: 6

Artikel: Les tendances actuelles de la construction française des tracteurs et motoculteurs
Autor: Duvignac, M.A. / Bertin-Roulleau, J.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1049174

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: 11.07.2025

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

Les tendances actuelles de la construction française des tracteurs et motoculteurs

Une interview de M. A. Duvignac, Secrétaire Général du Syndicat des Constructeurs Français de Matériels de Motoculture, recueillie par J. Bertin-Roulleau.

Tracteurs de petite puissance

Question: «Pourriez-vous, Monsieur le Secrétaire Général, nous donner les motifs du développement important de la construction des tracteurs de petite puissance ?»

Réponse: «Vous voulez parler sans doute des tracteurs destinés en principe aux exploitations familiales. Ces dernières n'ont que des moyens limités. Elles recherchent un tracteur peu coûteux d'achat et d'entretien, et pouvant rendre de nombreux services. L'industrie française s'est tout naturellement tournée vers cet important débouché et l'on peut constater qu'elle s'oriente résolument vers cette catégorie de matériels.

Ainsi la construction des tracteurs de moins de 20 CV à la barre s'accroît dans les conditions suivantes:

En 1950, ils représentaient 5,6 % de la production totale,
En 1951, ils représentaient 27 % de la production totale,
En 1952, ils représentaient 36 % de la production totale,
En 1953, ils représentaient 37 % de la production totale.

Mais en réalité, les exploitations familiales doivent pouvoir utiliser des tracteurs un peu plus puissants. Si l'on va jusqu'à 25 CV, on constate qu'en 1953 les tracteurs de cette catégorie représentaient 54 % de la production totale.»

Carburants

Questions: Quels sont les carburants les plus employés ?

Réponse: «Dans le nombre total des tracteurs vendus (construction et importation réunies) depuis trois ans, la proportion des tracteurs à carburants lourds s'est accrue.

L'industrie française qui suit au plus près les besoins du marché a donc évolué dans le même sens. En 1950, le nombre des tracteurs à carburants lourds construits en France représentait 27 % du nombre total des tracteurs construits. Cette proportion a été portée à 35 % en 1951 et à 39 % en 1952. En 1953, une stabilisation semble se produire. La proportion des tracteurs à carburants lourds vendus en France est de 38 %.»

Puissance

Question: «La puissance des tracteurs va-t'elle en augmentant ?»

Réponse: «Il apparaît, si l'on se réfère aux derniers renseignements parvenus, que plusieurs modèles de tracteurs ont vu leur puissance augmenter, soit par la substitution d'un nouveau moteur à l'ancien, soit par un aménagement du moteur.

Ce mouvement est d'ailleurs systématique. Les utilisateurs d'un matériel déterminé demandent toujours plus de puissance, et un survol rapide de l'histoire technique de l'industrie du tracteur montre que cette tendance est loin d'être nouvelle.»

Modèles

Question: «L'industrie française du tracteur produit je crois une gamme très étendue de matériel ?»

Réponse: «L'industrie française tend progressivement à construire tous les modèles demandés par l'agriculture. L'apparition au cours des deux dernières années de nouveaux constructeurs apportant en France des constructions sous licence de modèles étrangers, a donné à cette tendance un caractère très marqué.

Il n'est pas possible, au cours d'une interview, d'entrer dans le détail des progrès mécaniques réalisés. Je me bornerai à citer seulement quelques tendances:

— Développement de l'emploi des prises de force indépendantes, très demandées par l'agriculture et répondant au besoin créé par l'emploi de plus en plus grand des machines agricoles actionnées par la prise de force du tracteur. Un matériel français avait une prise de force en 1951, deux en 1952; il y en a au moins trois en 1953, sans compter les projets non connus. C'est là un progrès important pour lequel la France doit être considérée comme à l'avant-garde. Cet honneur lui revenait puisque le premier tracteur avec prise de force ayant existé est un tracteur français (tracteur Gougis, en 1906). On prévoit que les prises de force indépendantes sont appelées à un grand développement.

— Extension des pompes de relevage intégrées.

— Construction par montage d'ensembles. Cette solution a été très largement employée en Allemagne où de nombreux modèles de tracteurs sont le résultat de l'assemblage d'un moteur de grande marque, d'une boîte mécanique complète allant de l'embrayage au point arrière, avec essieu avant et direction, et des divers autres éléments, notamment les roues et les pneus. Il ne reste plus au «constructeur» qu'à faire du montage, quelques travaux de tôlerie et de peinture.

Cette solution est très intéressante du point de vue de la normalisation.

On constate qu'il se révèle en France une certaine tendance vers cette

solution, que plusieurs constructeurs de moyenne importance ont adoptée, et qui paraît envisagée dans divers projets portés à notre connaissance. L'avenir nous dira si cette formule pourra se développer.

— Augmentation de l'adhérence?

Ce problème n'est pas nouveau. Il est spécialement important en France, pays de terres humides. Les solutions qui ont été apportées à ce problème ne sont pas nouvelles non plus, on ne les citera que pour mémoire: toutes roues motrices, chaînes ou crampons, sculptures des pneus, semi-chenilles, etc. . . . . .

Ce qu'il convient de noter comme nouveau en France, c'est:

— L'apparition de plusieurs modèles de tracteurs à quatre roues motrices de petite puissance, destinés en principe à l'exploitation familiale ou à la viticulture.

— L'emploi des roues jumelées.

— L'apparition de crampons rabattables pouvant coiffer entièrement le pneumatique et par conséquent travailler dans des conditions satisfaisantes, aussi bien en ligne droite qu'en virage.

— La construction en France d'un appareil anglais du genre «Cingoli».

— Quelques essais de semi-chenilles montées à la place des roues motrices.

D'une façon plus générale on remarque également:

— Une extension continuelle des gammes d'outils appropriés aux différents modèles de tracteurs; et à ce propos je signalerai l'apparition d'un tracteur dont la conception se rapproche fortement des porte-outils automoteurs (déjà construits en Allemagne, en Italie et aux U.S.A.), c'est-à-dire d'un appareil à moteur arrière, à vision totale, à multiples prises de force et relevages, et susceptible de recevoir un très grand nombre d'autils séparément ou simultanément.

— Une propension à mettre au point, dans presque toutes les marques, un matériel propre à la viticulture, ce qui est indiqué en raison du développement de cette culture en France et, dans le même ordre d'idées, l'apparition d'un assez grand nombre de tracteurs vignerons du type dit «enjambeur» ou «à pont» (cinq modèles ont fait récemment leur apparition, au moins à titre d'essai, ainsi qu'un modèle de chassis enjambeur pouvant être monté avec un tracteur connu, soit six au total, alors qu'un seul modèle existait y a quelques années).

Les tracteurs enjambeurs découlent des grandes difficultés rencontrées pour le travail du tracteur dans les vignes à très faible écartement. Ils présentent d'autre part des avantages pour le transport, dans la vigne, des réservoirs de pulvérisation.

— Une extension des adaptations de tracteurs à chenilles à l'exécution des travaux de terrassement et des travaux publics.

En ce qui concerne les motoculteurs, on note depuis quelques années, pour les moyens et gros appareils, des gammes d'outils de plus en plus nombreuses, la juxtaposition d'un arrière-train à siège permettant le transport du conducteur et l'attelage d'une remorque, et plus récemment la transformation de certains modèles en «baby tractors» à moteur monocylindrique....

Des tentatives diverses ont eu lieu, comme l'utilisation du moteur Diesel ou, plus récemment, d'un système de propulsion à chenilles.

Pour les motoculteurs de moyenne et de petite puissance, on remarque l'adaptation de plus en plus fréquente d'une barre de coupe frontale permettant de les utiliser comme motofaucheuses, notamment dans les régions de montagne.

Enfin, dans l'ensemble, les motoculteurs ont reçu et continuent de recevoir des perfectionnements importants dans leurs transmissions mécaniques, les dispositifs de déclabotage des roues, dans leur équilibrage, leur maniabilité.

La ligne générale qui a commandé les transformations successives des tracteurs agricoles provient du fait qu'à l'origine le tracteur était réellement et uniquement un tracteur: il «tirait» soit une charrue pour le labour, soit une remorque pour les transports. Les travaux des tracteurs se partageaient à peu près par moitié entre l'un et l'autre de ces emplois. On a essayé de demander ensuite de plus en plus de travaux agricoles au tracteur, d'où l'apparition d'instruments de culture portés, puis de machines mues par l'intermédiaire d'une prise de force. L'utilisation du tracteur dans les cultures en lignes a exigé une surélévation importante de l'espace libre, des virages courts, une vision totale à l'avant et à l'arrière.

Enfin l'accès du tracteur à l'exploitation familiale nécessite maintenant la transformation de ce tracteur en un engin susceptible de faire sinon tous les travaux, du moins la plus grande partie des travaux de la ferme. La traction pure ne représente plus toujours la plus grande partie de son temps de travail. Il faut qu'il bine, butte, charge le fumier, le foin et la paille, actionne la lieuse ou la moissonneuse-batteuse, la faucheuse et répande engrais et fumures, récolte pommes de terre, betteraves, maïs, qu'il assure les traitements contre les ennemis des cultures.

Pour cela le tracteur doit non seulement traîner des machines, mais les porter derrière lui, devant lui, sous lui, au-dessus de lui. Il doit les relever, les abaisser, les actionner. Il doit donc comporter des barres d'attelage variées et réglables en tous sens, des barres porte-outils, des dispositifs de relevage mécaniques ou hydrauliques, capables d'opérer aux différents points exigés par la place et les fonctions des outils, des prises de force indépendantes . . . sans compter les treuils ou les accessoires propres à des travaux spéciaux.

L'industrie française réalise désormais ces différents mécanismes, que l'agriculteur demande afin de pouvoir assurer le «plein-emploi» de son tracteur.» (avril 1954).