Zeitschrift: Der Traktor : schweizerische Zeitschrift für motorisiertes Landmaschinenwesen = Le tracteur : organe suisse pour le matériel de culture mécanique

Herausgeber: Schweizerischer Traktorverband

Band: 9 (1947)

Heft: 4

Artikel: Le tarif de douane réduit pour les carburants employés dans l'agriculture

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1048819

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. Siehe Rechtliche Hinweise.

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. Voir Informations légales.

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. See Legal notice.

Download PDF: 06.05.2025

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

Le tarif de douane réduit

pour les carburants employés dans l'agriculture

Quelques jours avant la mise en page du dernier numéro de notre organe, la Direction générale des douanes nous a informés que le tarif de douane réduit pour les carburants employés dans l'agriculture serait supprimé à partir du 1er mars 1947. Cette décision représente pour les exploitations motorisées **une hausse des frais de production** d'environ fr. 30.— par hectare et par an.

Dans un bref communiqué, rédigé en langue allemande, nous avons protesté, dans le dernier numéro, contre la dite décision du Conseil fédéral. Nous avons dit, en substance, que le propriétaire de tracteur ne pouvait accepter cette hausse des frais de production qu'à condition que les prix des produits agricoles subissent une hausse correspondante. En effet, à part ce récent renchérissement, d'autres élements ne sont pas encore compensés dans les prix des produits agricoles, notamment le salaire des employés et le prix des machines agricoles. Quelques jours avant que la «fameuse» décision ait été rendue publique, le chef du Département de l'économie publique, M. le Conseiller fédéral Stampfli, a conjuré les représentants de l'agriculture de ne plus exiger une nouvelle hausse des produits agricoles. Nos représentants ont promis de faire de leur mieux. Que devons-nous penser de cette manière de pro-

Die Auto-Lite Zündkerze

ist besser für Ihren Motor

Generalvertretung für die Schweiz

Rich. Filsinger, Ingenieur & Cie.

AARAU Tel. (64) 2 30 70

céder des instances fédérales où un bureau subordonné ne connaît pas la manière de voir de son chef et où le chef lui-même appose sa signature au bas des décisions qui sont contraires à son programme d'ensemble.

L'agriculture connaît depuis longtemps le point de vue de certains conseillers fédéraux à son égard. Elle ne restera pas passive. Elle se défendra et, dans le cas qui nous préoccupe, elle mènera la lutte à bout.

Pour orienter nos membres, nous donnons ci-après un résumé des démarches qui ont été faites par notre association jusqu'à ce jour:

1) D'entente avec l'Union suisse des paysans, nous avons protesté auprès de la Direction générale des douanes contre le procédé peu démocrate dont elle a usé dans l'affaire du tarif de douane réduit.
2) Egalement d'entente avec l'Union suisse des paysans, nous avons fait un recours au Conseil fédéral et avons demandé la suppression de son arrêté du 28.2.1947.
3) Nous avons chargé M. le conseiller national E. Philipona de faire une interpellation au conseil national à ce sujet et de demander, de son côté, la suppression de l'arrêté en question.
4) Nos sections ont été invitées à faire des démarches auprès des départements cantonaux de l'agriculture afin que ceux-ci fassent également des démarches à Berne.

Pour le cas où les autorités fédérales ne préteraient pas l'oreille à un recours pleinement fondé et fait avec toute la déférence voulue, nous aurions d'autres moyens en réserve.

Ci-après, nous publions le texte de la résolution qu'ont adressé chacune de nos sections à leur département cantonal de l'agriculture:

Résolution:

L'assemblée générale de la section . . . . . de l'association suisse de propriétaires de tracteurs tenue le . . . . . à . . . . . , a pris connaissance avec indignation de l'arrêté du Conseil fédéral abrogeant le tarif de douane réduit accordé pour les carburants employés dans les tracteurs agricoles. **Elle proteste** contre cette mesure incompréhensible. Dans les exploitations agricoles motorisées, cette ordonnance représente un surcroit de dépenses de fr. 30.— par an et par hectare.

Les frais de production qui ne peuvent être compensés par les prix des produits s'amoncellent. Qu'on pense, entre autres, aux augmentations de salaire dont on n'a pas tenu compte lors de la fixation des prix des produits agricoles.

C'est pourquoi, les propriétaires de tracteurs **réclament l'adaptation des prix des produits** ou du moins la suppression de l'ordonnance en question.

Le paysan ne comprend pas qu'il doive payer le même tarif de douane que l'usager motorisé de la route. La suppression du tarif de faveur rendra difficile l'application de l'ordonnance fédérale sur les transports des automobiles (STA) chez les propriétaires de tracteurs.

Le renchérissement des carburants entravera la motorisation dans l'agricul-

ture et influencera de manière néfaste la solution du problème de la main-d'œuvre agricole.

Après les efforts considérables que les paysans, notamment les propriétaires de tracteurs, ont accomplis durant les années de guerre en faveur de l'approvisionnement du pays, l'arrêté du Conseil fédéral du 28 février 1947 signifie pour l'agriculture **un acte peu reconnaissant** et **un geste de mépris.**

Nous prions le Département cantonal de l'Agriculture d'intervenir auprès des instances fédérales pour la cause agricole et de demander énergiquement la suppression immédiate de l'arrêté du Conseil fédéral du 28 février dernier.

Moteurs de tracteurs

Brève description de divers genres de moteurs employés pour les tracteurs, **par M. Wochele, ingénieur diplomé E. P. F.**

Suite, pour la première partie, voir No. 3/47, page 8.

Moteurs Diesel

En cherchant à employer comme carburant l'huile de gaz bon marché à la place de l'essence d'un prix cher, le moteur Diesel, qui doit son nom à son inventeur, l'ingénieur Rodolphe Diesel, et qui a très bien fait ses preuves, comme moteur lourd, depuis plusieurs dizaines d'années, a été amélioré à tel point qu'il peut également être utilisé pour les véhicules à moteur, comme moteur léger à grande vitesse. Cette évolution ne fut aucunement simple et il a fallu faire des assais pendant de longues années, jusqu'à ce qu'on soit parvenu à se rendre maître du processus de combustion à tel point que le moteur fonctionne irréprochablement pendant la durée du cycle complet. Or, depuis environ 15 ans, le moteur Diesel est d'une application de plus en plus fréquente pour les tracteurs, etc. La différence entre le prix de l'huile de gaz et celui de l'essence n'étant plus que relativement minime à la suite de l'égalisation des tarifs douaniers pour ces deux combustibles, on est amené à penser que c'est avant tout la consommation de combustible très minime du moteur Diesel qui est la cause principale de sa popularité toujours plus grande. En effet, non seulement la consommation spécifique à pleine charge est très minime (180 à 200 g/CV-heure, mais ce qui est encore plus important, c'est la ligne sensiblement plus régulière de la courbe de consommation avec moteur étranglé. Contrairement au moteur à carburation, le moteur à injection travaille encore avec une consommation de combustible très petite, même à demi-charge ou à un quart de charge. La conséquence en est que même un fort moteur Diesel reste économique si l'on s'en sert pour des travaux qui ne demandent qu'une puissance minime du moteur.

Contrairement à l'essence facilement volatile, l'huile de gaz est un carburant lourd, qui ne s'évapore pas et qui ne peut pas non plus être transformé en un mélange facilement inflammable. Pour permettre la combustion irréprochable