

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: 6

Artikel: Les nouveaux tarifs de douane pour les carburants liquides employés dans l'agriculture

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1048831>

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>

Wir hoffen, dass nunmehr diese Sache endlich zur Ruhe kommt und dass das kantonale Polizeikommando nicht wiederum neue Wege sucht, um sein abwegiges Ziel auf Umwegen doch zu erreichen. J.

Les nouveaux tarifs de douane pour les carburants liquides employés dans l'agriculture

La suppression du tarif de douane réduit, en date du 1.3.1947, en faveur des carburants liquides destinés aux travaux agricoles, a soulevé une vague de mécontentement parmi les propriétaires de tracteurs du pays entier. Les articles de journaux, les résolutions prises par nos sections et finalement les interpellations au Conseil National et au Conseil des Etats firent écho du ressentiment éprouvé contre cette mesure incompréhensible.

Nous constatons avec reconnaissance que la Direction des douanes, après avoir compris toute la gravité de la situation a fait preuve de beaucoup de compréhension à l'égard de l'agriculture lors des négociations qui eurent lieu. C'est ainsi que, **par arrêté du Conseil fédéral du 6 mai 1947**, elle fut autorisée à mettre, comme par le passé, à la disposition de l'agriculture, **le pétrole et le white spirit** au tarif de **frs. 3.—** par 100 kg., avec effet rétroactif au 1er mars 1947. Les montants payés en trop depuis le 1er mars 1947 seront remboursés.

Notre succès fut moins satisfaisant dans le problème de **l'huile Diesel**, pour laquelle on devra payer, à l'avenir, le même tarif de douane que pour les véhicules usagers de la route, soit **frs. 16.—** par 100 kg. Cependant, **la majoration de frs. 10.— sur la douane de base sera ristournée**, si la marchandise est destinée à des travaux agricoles. Nous ferons le nécessaire pour que ces opérations de ristourne se déroulent sans exiger trop de formules.

Nous nous réjouissons de ces succès et remercions le Conseil fédéral et notamment la Direction générale des douanes pour la compréhension qu'ils nous ont témoignée.

* * *

Toutefois, un côté du problème n'a pas encore été résolu de façon satisfaisante: c'est celui de **la taxe d'amortissement prélevée en faveur des usines d'Ems et de Lonza**. D'après la réglementation en vigueur aujourd'hui, le prix ordinaire du carburant pour tracteur est majoré d'un tarif de douane et de taxes d'un montant total de **frs. 3.60** par 100 kg. Sur l'huile Diesel, après déduction de la ristourne du tarif de douane supplémentaire cité plus haut, il est perçu:

la douane dite de base de	frs. 6.—
l'augmentation pour la tare de	frs. —.90
des taxes-diverses de	frs. —.15
la taxe d'amortissement pour les usines d'Ems et de Lonza de	frs. 17.—
total environ	<u>frs. 24.05</u> par 100 kg.

Traktoren-Treibstoffe

Oele
Fette



Ainsi, le propriétaire d'un tracteur à moteur à carburateur paye, par 100 kg de carburant, 7 fois moins de contributions que le détenteur d'un tracteur Diesel. Cette différence n'est aucunement justifiée et ne peut pas être supportée par l'agriculture.

C'est une grosse erreur de prétendre — et on l'entend parfois dire — que le tracteur Diesel ne consomme que les $\frac{3}{5}$ du carburant employé par un tracteur à moteur à carburateur et que, par conséquent, le propriétaire d'un tracteur Diesel peut supporter la majoration plus élevée. Admettons que le tracteur à moteur à carburateur consomme 5 kg de carburant par heure et le tracteur Diesel 3 kg; la différence des frais pour le carburant se réduit ainsi à quelques cts. par heure de travail. Ce montant ne compensera de loin pas le prix d'achat plus élevé (env. frs. 2,000.—) et celui des réparations plus coûteuses pour le tracteur Diesel.

Cet état de choses met l'industrie indigène des tracteurs dans une situation peu réjouissante, elle qui dès 1932, et sur recommandation de la Direction générale des douanes, a surtout construit des tracteurs Diesel. Elle ne sera bientôt plus en mesure de faire face à la concurrence des tracteurs importés, munis d'un moteur à carburateur. Revenir à la construction de ces derniers n'offre pas à notre industrie des perspectives meilleures que la construction du tracteur Diesel, car ce changement dans la fabrication serait une affaire coûteuse.

Il faudra trouver un moyen quelconque pour faire disparaître ce traitement inégal. La première chose à atteindre est l'exécution, par le Conseil fédéral, de la promesse formulée par M. le Conseiller fédéral Nobs à l'interpellation Troillet. Il a laissé entrevoir que la taxe d'amortissement en faveur des usines d'Ems et de Lonza ne sera plus prélevé sur les carburants destinés aux travaux agricoles.

Nous avons dû laisser de côté un vœu depuis longtemps exprimé: celui de mettre de la **benzine à prix réduit** à la disposition de l'agriculture. La vente de la benzine à prix réduit permettrait d'adapter les moteurs à pétrole à la benzine et, de ce fait, d'en augmenter leur puissance, de diminuer la consommation du carburant, de réduire l'usure des moteurs et, par conséquent, les

réparations. L'arrêté du Conseil fédéral du 6.5.47 restera en vigueur jusqu'à fin 1948, et on laisse entrevoir qu'à ce moment-là une nouvelle disposition permettra la vente de la benzine à prix réduit pour l'agriculteur et lui permettra de rendre la marche de son exploitation plus rationnelle encore. I.

Normalisations

Il y a deux sortes de normalisations bien distinctes. La première concerne l'industriel: elle a pour but de permettre au constructeur de trouver certaines pièces toutes faites et interchangeables.

Ainsi les vis, les écrous, des engrenages, des rainures, des clavettes sont normalisées. Au moyen-âge, l'heure de Zurich n'était pas la même que celle de Berne ou de Genève. Actuellement l'heure est normalisée entre les divers pays.

D'autres unités de mesure sont aussi normalisées: un hectare a la même valeur dans le monde entier, alors que la pose (Juchart, Morgen) ou la perche (toise, Rute), le pied et le pouce diffèrent d'un pays à l'autre ou à l'intérieur d'un même pays.

Mais il est une autre sorte de normalisation qui intéresse tout particulièrement l'agriculteur de nos jours: c'est **la normalisation d'adaptation**.

Une telle normalisation a pour but de rendre possible l'emploi de deux instruments de provenances diverses.

Ainsi n'importe quel cheval peut être attelé à n'importe quelle charrue en utilisant n'importe quel harnais.

Cela provient (si l'on ose ainsi parler) de ce que le Bon Dieu, en sa grande sagesse, a su «normaliser» les bêtes de trait. Que le cheval soit noir, alezan ou blanc, que ce soit un bœuf ou un mulet, l'animal de trait a toujours le même diamètre du corps, toujours quatre jambes dessous, un cou en avant et une queue derrière . . . ce qui a permis aux constructeurs de faire toutes les machines hippomobiles interchangeables.

Il n'en est, hélas, pas de même de nos tracteurs et des instruments qui devraient s'y adapter: il importe que, par une convention entre agriculteurs et constructeurs des divers pays une entente se fasse pour que les instruments divers réalisés par divers constructeurs puissent s'adapter à n'importe quel tracteur.

Laissons pour l'instant ce gros et important problème de côté pour examiner une autre normalisation d'adaptation qui s'est établie sans convention internationale, mais par le simple bon sens.

* * *

Il y a un demi-siècle, les premières voitures automobiles avaient besoin d'un «chauffeur» spécialement instruit pour s'adapter aux dispositifs de commande fort compliqués.

Peu à peu, par le jeu de la libre concurrence, tout a été simplifié au point