

Zeitschrift: Le tracteur : périodique suisse du machinisme agricole motorisé
Herausgeber: Association suisse de propriétaires de tracteurs
Band: 13 (1951)
Heft: 3

Artikel: Le tracteur agricole doit-il être maintenu? 1ère partie
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1049206>

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: 17.05.2025

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

Le tracteur agricole doit-il être maintenu ?

1ère partie.

Telle est la question qui se pose actuellement en Suisse. La loi de 1932 accorde au tracteur agricole des facilités qui sont justifiées puisque le tracteur est non pas un véhicule routier mais une machine agricole qui doit, de temps à autre, utiliser la route.

Les facilités accordées sont multiples:

- 1) le droit de douane à l'importation est réduit pour cette machine agricole qui n'est pas un camion;
- 2) le droit de douane est réduit sur les carburants (à l'exception de l'essence);
- 3) il n'y a pas de permis de conduire;
- 4) il n'y a pas de freins sur les roues avant;
- 5) il n'y a pas de cabine;
- 6) il n'y a pas de freinage pneumatique à la remorque;
- 7) il n'y a pas de plaque à la remorque;
- 8) possibilité de tirer trois remorques;
- 9) la taxe cantonale est réduite;
- 10) la prime d'assurance est réduite.

Ces facilités sont accordées si deux conditions sont remplies, soit

- I) le tracteur ne doit pas pouvoir dépasser 20 km/heure.
- II) le tracteur ne fait que des travaux et des transports agricoles.

Ces conditions sont bien connues, mais ne sont parfois pas respectées. Les causes en sont multiples.

D'une part dans de trop nombreux cantons, les experts des automobiles croient rendre service à l'agriculture en délivrant tout de même le permis de circuler pour une machine qui dépasse l'allure de 20 km/h. D'autre part, la police estime n'avoir pas à intervenir si l'expert à «fermé les yeux».

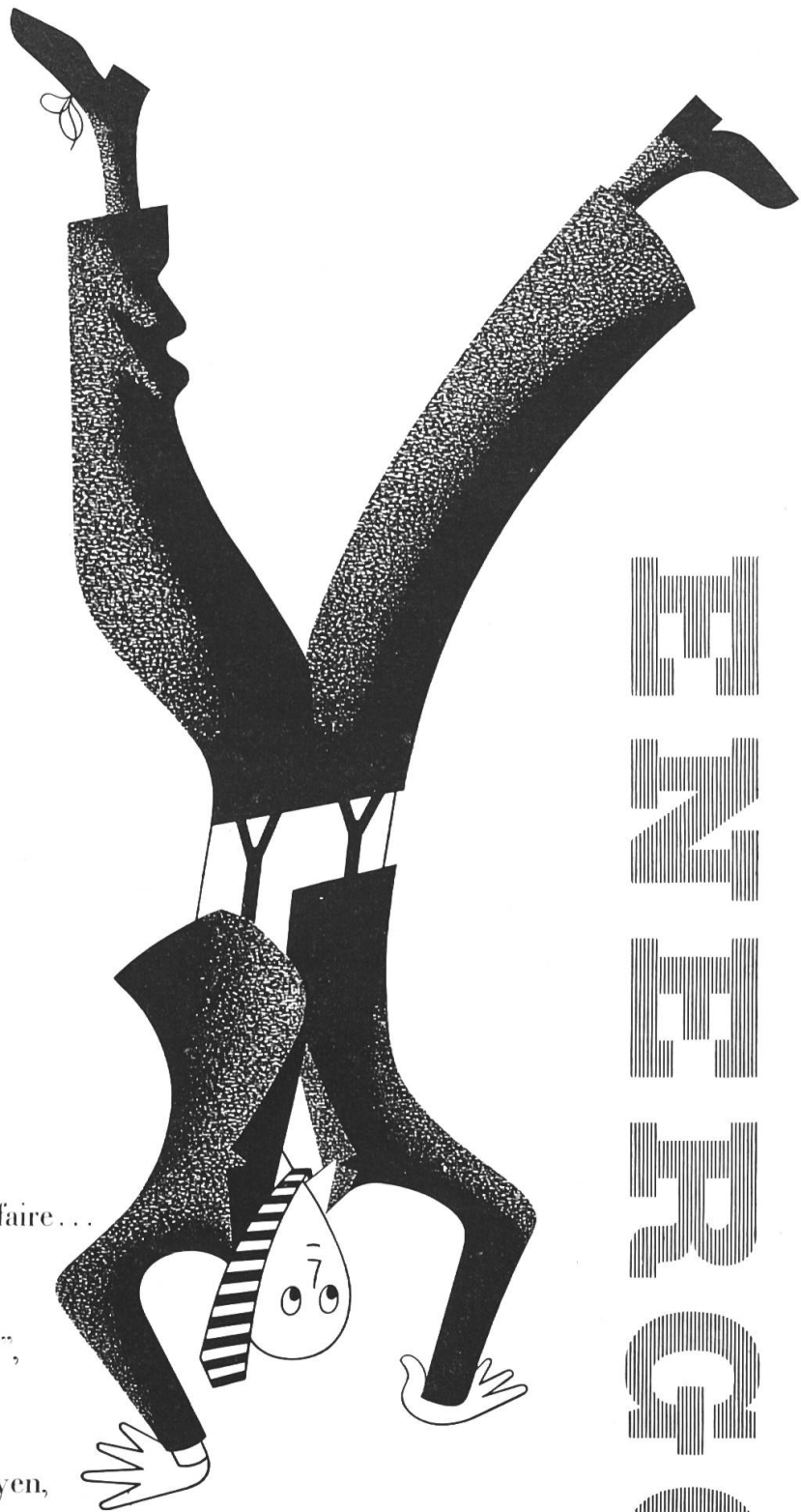
Aussi, l'importateur ne se gêne-t-il pas d'introduire en Suisse des tracteurs trop rapides, les constructeurs suisses suivent le mauvais exemple et des garagistes comme des agriculteurs n'ont qu'un seul désir, c'est de chercher à augmenter la vitesse de quelques kilomètres.

La situation est devenue telle, dans les cantons où le contrôle manque de sévérité, que l'on n'envisage plus qu'une seule solution qui s'exprime en ces termes:

«Puisque les constructeurs, les vendeurs, les réparateurs et les agriculteurs conjuguent leurs efforts pour dépasser la vitesse légale, il n'y a plus qu'une seule solution: supprimer simplement la catégorie des tracteurs agricoles, c'est-à-dire supprimer la limite de 20 km/heure fixée par la loi de 1932.»

Ceci signifie que

- 1) **les tracteurs** coûteront à l'importation 1500.— francs de plus par tonne pour la douane.



Vous aurez beau faire...
 Pour qu'un moteur
 "rende",
 il faut l'entretenir.
 Et le meilleur moyen,
 c'est la vidange régulière du carter...
 avec BP ENERGOL, cela va sans dire.
 ENERGOL, la vitamine du moteur.

En vente aux stations



vert et jaune

- 2) le **gazoil** n'aura plus la ristourne de 12.— francs par 100 kg net, le pétrole coûtera 16 centimes de plus par kilo.
- 3) il faudra des **freins sur les quatre roues**, une cabine pour le conducteur, un feu stop, des flèches de direction, un rétroviseur, un compteur de vitesse pour le tracteur.
- 4) Il faudra des **freins pneumatiques à chaque remorque**, une plaque de police à chaque remorque, des feux rouges électriques aux remorques, avec feu stop à la remorque.
- 5) Le tracteur ne pourra tirer qu'**une seule remorque**.
- 6) Le conducteur devra avoir le **permis de conduire**.
- 7) La **prime d'assurance** passera de 13.— francs à 170.— francs environ.
- 8) La **taxe cantonale** deviendra celle des camions.

Au total, disons que la situation est très grave.

La commission intercantonale pour la circulation routière (IKM) a passé un communiqué à la presse en mai 1950, annonçant que l'on interviendrait vivement contre les agriculteurs fautifs.

L'association suisse de propriétaires de tracteurs n'a non moins vivement réagi, mais ce n'est qu'ensuite qu'elle a connu les textes réels et qu'elle a pu situer le problème avec plus de précision.

Quelques réponses nous sont parvenues, directement ou indirectement: Deux constructeurs étrangers nous ont fait savoir qu'ils étudiaient le problème et qu'ils seraient sous peu en mesure de présenter une solution satisfaisante.

M. Fritz Bühner, constructeur à Hinwil est venu nous exposer qu'il apportait dès maintenant une modification à la boîte à vitesse de ses tracteurs: il remplace le multiplicateur qui portait la huitième vitesse au-delà de 20 km/h. par un réducteur qui place la septième vitesse en dessous de 20 km/heure, la prise directe restant à 20 km/heure. Les tracteurs qu'il a livrés depuis cette date répondent ainsi à cette condition, ceux livrés précédemment pouvant être modifiés par la suite.

En sens inverse, un grand constructeur suisse a adressé à l'autorité fédérale le texte d'une lettre qui semble prouver qu'il est techniquement impossible de faire un régulateur satisfaisant. Ce fabricant de tracteurs ne semble pas se rendre compte que son intervention signifie que la catégorie agricole à 20 km/heure ne peut pas être maintenue.

La commission fédérale des experts étudie le problème actuellement et nous tenons à lui dire que nous ne partageons pas l'avis de ce constructeur suisse.

Au contraire:

- A) l'agriculteur n'a aucun intérêt réel à dépasser 20 km/heure.
- B) le maintien de cette vitesse est possible sans difficulté, ainsi que l'ont montré les cantons suisses où le contrôle est fait sérieusement avec sévérité;
- C) si l'état de choses actuel a pu survenir, c'est surtout par le fait que des vendeurs de tracteurs facilitent le dépassement des vitesses et interviennent contre les experts qui font leur devoir;

D) il importe donc de maintenir une catégorie de tracteurs agricoles, quitte à créer une catégorie de tracteurs routiers-agricoles pouvant dépasser 20 km/h. par les agriculteurs qui désirent dépasser 20 km/h.

Une révision de la loi sur la circulation étant très proche, nous pensons qu'il est de notre devoir d'analyser dans notre périodique divers problèmes relatifs à la législation du tracteur agricole.

Ces analyses ne contiendront pas que des louanges. Elles pourront au contraire contenir des reproches à l'égard des agriculteurs qui voudraient tricher, à l'égard des vendeurs qui les engagent dans la mauvaise voie, à l'égard des experts qui, par leur manque de sévérité, n'ont pas fait leur devoir et aussi à l'égard des constructeurs qui croient habile d'agir comme ils le font.

Nous accepterons aussi dans nos colonnes des remarques ou des réponses de la part des constructeurs et des vendeurs si elles ont trait à cette question.

Nous élaborons aussi une liste des caractéristiques (bonnes ou mauvaises) des diverses machines de façon à être en mesure, le moment venu, d'intervenir pour défendre les intérêts de l'agriculture suisse qui est gravement menacée par le désordre (disons les choses comme elles sont) qui règne actuellement.

La rédaction.

Le mécanisme des tracteurs

expliqué à l'intention de chacun

LA MAGNÉTO D'ALLUMAGE

Pour l'inflammation du mélange carburant/air, il existe divers moyens. Dans les moteurs Diesel, la compression est poussée à un point tel que sous l'action de la température extrêmement élevée, le mélange s'enflamme de lui-même. Cette méthode ne peut être appliquée à l'essence, il faut donc provoquer l'inflammation d'une autre manière. Aujourd'hui, l'électricité est seule utilisée à cette fin. Un courant à très haute tension est engendré dans une magnéto d'allumage spécialement construite; au moment de la décharge, une étincelle jaillit entre les électrodes et provoque l'explosion du mélange carburant/air.

La magnéto peut être parfois le siège de perturbations, et c'est pourquoi nous nous proposons d'en examiner la construction d'un peu plus près.

Les **magnétos d'acier** présentent une intéressante particularité: à leurs deux pôles, elles projettent des lignes dites de force (fig. 85). Lorsqu'un conducteur d'électricité se meut dans un champ de lignes de force, il se produit un courant électrique qui dure aussi longtemps que le mouvement continue. Que le mouvement change de direction, et tout aussitôt le courant électrique en fait autant. L'intensité du courant électrique varie selon le mode de construction de cette génératrice de courant.