

# L'utilisatoin des carburants d'Ems pour les tracteurs agricoles

Autor(en): **Piller, R.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Le tracteur : périodique suisse du machinisme agricole motorisé**

Band (Jahr): **16 (1954)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1049228>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

**Le coup est parti trop tôt.**

## **L'utilisation des carburants d'Ems pour les tracteurs agricoles**

Il peut arriver au meilleur des tireurs, au cours d'occasions les plus diverses, qu'un coup parte parfois trop tôt. S'il s'agit d'un bon tireur, ce sera un coup manqué, et s'il s'agit d'un mauvais tireur— j'en parle en connaissance de cause —, ce sera alors au moins un coup dans le noir, le plus souvent, cependant, un «cinq».

Dans le domaine de la politique et de l'économie, il peut également arriver qu'un coup «parte trop tôt», à l'occasion. Le «tireur» sera alors, en général, un journaliste. Quant à savoir si la règle indiquée plus haut pour les bons et les mauvais tireurs est valable dans de tels cas, je l'ignore.

Dans l'affaire de la saccharification du bois, à Ems, un coup est aussi parti trop tôt à la fin de décembre. Ainsi, on pouvait lire un communiqué dans le no 3106 de la «Nouvelle Gazette de Zurich» du 17 décembre 1953, entre autres, qui était susceptible de créer de graves malentendus. Il y était notamment dit que des essais concernant l'utilisation des carburants d'Ems pour les tracteurs agricoles sont près d'être terminés et que l'Union suisse des paysans, ainsi que l'Association suisse de propriétaires de tracteurs, auraient été d'accord à ce que les propriétaires de tracteurs agricoles supportent le fardeau des carburants d'Ems. Cela est faux. Le journaliste en cause aura recueilli ses informations touchant l'affaire d'Ems auprès de divers offices et personnalités, puis les aura romancés.

La vérité est que l'on s'est avisé récemment d'examiner de plus près la question de l'utilisation du carburant d'Ems pour les tracteurs agricoles, entre autres. Techniquement, il ne pourrait pas s'agir là de mélanger du carburant indigène à du pétrole pour tracteurs et à du white spirit. Il ne pourrait être question que d'employer du carburant indigène non mélangé dans les moteurs de tracteurs agricoles. La Société suisse pour l'étude des carburants, d'entente avec les autorités fédérales compétentes, a chargé il y a quelques jours le Laboratoire fédéral d'essai de matériaux.(EMPA), à Zurich, de procéder à ce sujet, aussi rapidement que possible, à des épreuves au banc d'essai. Au cas où des résultats assez favorables seraient enregistrés quant au rendement et à la consommation, des essais pratiques auraient alors lieu dans des exploitations agricoles au cours du printemps et de l'été 1954.

Les représentants de l'Association suisse de propriétaires de tracteurs se sont déclarés partisans des essais techniques proprement dits, faisant par contre toutes réserves touchant l'aspect économique du problème.

La clarification de l'aspect technique de la question forme ainsi la base de l'étude de l'aspect économique. C'est pourquoi les représentants de l'Asso-

ciation suisse de propriétaires de tracteurs avaient tout intérêt à approuver les essais techniques. L'intention des dirigeants de la dite association était d'attendre le résultat des premières épreuves au banc d'essai, lesquelles eurent lieu dès le début de janvier 1954, afin d'orienter nos membres sur le cours des choses et de chercher des volontaires qui procéderaient à des essais pratiques. Le coup qui est parti trop tôt nous a devancés. S'il résultait des épreuves au banc d'essai et dans la pratique que l'utilisation du carburant d'Ems présente des inconvénients pour la plupart des tracteurs agricoles, il ne pourrait alors être question que l'Association suisse de propriétaires de tracteurs agricoles donne son approbation. Nous formulons d'ores et déjà les réserves suivantes:

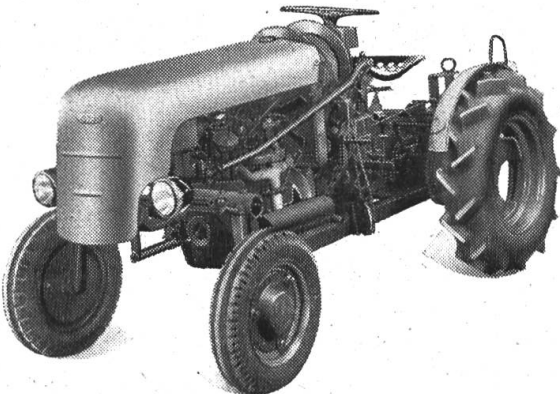
1. L'utilisation obligatoire ne peut entrer en ligne de compte.
2. Les subventions de la Confédération nécessaires à l'abaissement du prix des carburants d'Ems ne doivent pas être portées en compte comme subvention à l'agriculture.
3. Avant que nous consentions à l'emploi éventuel des carburants d'Ems, il faut que l'on accorde un tarif douanier inférieur pour l'essence utilisée à des fins agricoles.
4. Dans le cas d'un rationnement des carburants, il faudrait que des réserves ainsi qu'une répartition suffisantes soient assurées à l'agriculture (en admettant que le carburant d'Ems fasse ses preuves).

Que l'on nous permette encore de rappeler que les  $\frac{2}{3}$  de l'effectif forestier appartiennent à l'Etat et qu'il n'existe donc pas de raison pour que l'agriculture paye un tribut particulier dans l'affaire d'Ems. Il va de soi, toutefois, que l'agriculture ne peut se désintéresser de cette question de l'usine d'Ems s'il s'agit de trouver une solution raisonnable, économique et sans objections du point de vue technique.

Pour l'auteur de ces lignes, il est intéressant de constater que les «rouages» fédéraux peuvent marcher à plein rendement lorsque les intérêts de la Confédération sont en jeu. On désirerait seulement que tous les «rouages» de l'administration fédérale tournent au même régime, en particulier lorsqu'il n'est pas exclusivement question des intérêts de l'Etat.

Brougg, le 6 janvier 1954.

R. Piller



**PLUMETT**      Tracteur 12 CV  
avec treuil

Moteur FORD 4 cyl., boîte à 3 ou 6 vitesses avec différentiel et blocage, prise de force, treuil, système cabestan, placé au centre de gravité, pour 200 à 300 m de câble 7/8 mm, écartement réglable de 70 à 130 cm, freins individuels, avec faucheuse, relevage hydraulique, herse et charrue portées, etc.

Demandez offres et démonstrations sans engagement à

**ATELIERS DE CONSTRUCTIONS**  
**Plumettaz S.A.**  
MASCHINENFABRIK BEX