**Zeitschrift:** Le tracteur : périodique suisse du machinisme agricole motorisé
**Herausgeber:** Association suisse de propriétaires de tracteurs
**Band:** 16 (1954)
**Heft:** 6

**Artikel:** Les droits de douane réduits sur l'essence refusés à l'agriculture
**Autor:** [s.n.]
**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-1049247

**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:** 11.12.2025

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

# Les droits de douane réduits sur l'essence refusés à l'agriculture

**Un exposé justificatif du Département fédéral compétent.**

Nos lecteurs auront certainement encore en mémoire les articles parus dans les numéros 11/53 et 3/54 du «Tracteur» sur la détaxation de l'essence utilisée à des fins agricoles.

L'Association suisse de propriétaires de tracteurs a adressé la lettre suivante, en date du 20 mars 1954, à Monsieur Streuli, nouveau chef du Département fédéral des finances et des douanes, après qu'il eut pris possession de sa charge le 1er mars 1954.

«Monsieur le conseiller fédéral,

Nous nous efforçons depuis plus de 20 ans d'obtenir un tarif douanier réduit pour l'essence utilisée dans les moteurs de tracteurs et de machines agricoles. Nos nombreuses requêtes y relatives sont malheureusement restées lettre morte jusqu'à maintenant. Le développement de la motorisation dans l'agriculture a eu pour conséquence de provoquer un mécontentement croissant de la population rurale par le fait que cette dernière, pour travailler la terre, doit acquitter les mêmes droits de douane sur l'essence destinée aux travaux agricoles que sur celle utilisée pour circuler sur les routes. A cet égard, vous trouverez deux opinions exprimées très franchement dans les numéros 11/53 (p. 4) et 3/54 (p. 8) du périodique de notre association «Le Tracteur».

Vous comprendrez certainement que nous ayons perdu patience après des efforts d'aussi longue durée et que nous nous écartions toujours plus de la voie normale des tractations, bien qu'il ne soit pas dans nos habitudes de batailler contre les instances fédérales. Au contraire, nous n'avons jamais refusé de collaborer avec les Services fédéraux. Nous avons par exemple assumé certaines fonctions de contrôle au cours du dernier conflit mondial, dans le cadre de l'économie de guerre. Il s'agissait de vérifier le comportement des moteurs de tracteurs transformés pour la marche au gaz de bois. En ce moment, et malgré les «tiraillements» avec votre Département, nous procédons à des essais dans des exploitations agricoles, aux fins de déterminer si les alcools d'Ems peuvent être utilisés pour les moteurs de tracteurs.

Etant donné que vous venez à peine d'être désigné comme nouveau chef du Département des Finances et des Douanes — nomination pour laquelle nous vous présentons nos félicitations tardives — et que l'affaire en question vous est encore inconnue, nous ne voudrions pas vous porter préjudice en poursuivant nos attaques contre une instance de votre Département. Nous suspendons la campagne de presse commencée et attendons également avant d'intervenir, comme prévu, sur le plan parlementaire.

La rapide solution transitoire que vous avez proposée dans la question de la réforme des finances fédérales a montré au peuple suisse que vous êtes un homme d'action en même temps que porté vers les décisions pratiques. Aussi vous serions-nous obligés de bien vouloir faire en sorte qu'une solution raisonnable soit trouvée dans cette affaire du tarif douanier réduit pour l'essence utilisée à des fins agricoles. En ce qui nous concerne, nous sommes comme toujours partisans de propositions pratiques et réalisables. Puisque la Direction générale des douanes a déjà en sa possession quelques requêtes présentées par nous, nous renonçons à en envoyer une nouvelle.

Nous vous remercions vivement d'avance de vos efforts ainsi que de votre intervention et vous assurons, Monsieur le conseiller fédéral, de notre haute considération.»

Monsieur Streuli, conseiller fédéral, nous accusa promptement réception de notre lettre, le 31 mars 1954, et nous fit en même temps savoir qu'il avait chargé la Direction générale des douanes de le mettre au courant de l'affaire. C'est par une lettre datée du 14 avril 1954, que nous reproduisons ci-dessous, que nous fûmes éclairés sur sa prise de position:

Berne, le 14 avril 1954.
Association suisse de propriétaires de tracteurs
B r o u g g

Messieurs,

Il est compréhensible que votre Association, s'appuyant sur le tarif de faveur existant pour les carburants de tracteurs, s'efforce d'obtenir la pareille également pour l'essence. La dernière requête à ce sujet a été présentée par l'Union suisse des paysans en liaison avec votre Association. Mon prédécesseur, Monsieur Weber, y répondit dans un sens négatif le 13 novembre 1952.

Après avoir examiné l'ensemble du problème, j'en viens à l'idée que la question du tarif de faveur recherché pour l'essence ne doit pas être mise sur le même plan que celle concernant le tarif de faveur pour l'huile Diesel, le pétrole et le white-spirit. Les conséquences d'une réduction des droits de douane sur l'essence sont d'une bien plus grande portée que celles d'une réduction des droits sur d'autres carburants pour tracteurs. En admettant que l'agriculture bénéficie de cet allégement fiscal, il faudrait, pour être juste, l'étendre à l'artisanat et à l'industrie, et — pour reprendre en cela votre argumentation touchant les «impôts pour la construction de routes» — également à tous les bateaux à moteur. Une diminution des recettes de cette ampleur, à laquelle viendraient s'ajouter les pertes découlant d'un usage illicite de l'essence «agricole», qu'il serait pour ainsi dire impossible d'empêcher, ne peut toutefois pas être supportée par les finances fédérales. Cette détaxation équivaudrait pratiquement à une dépense, alors que le peuple et les Chambres demandent constamment une compression des dépenses, des mesures d'économie et la suppression des subventions. D'autre part, les répercussions préjudiciables qu'aurait une telle mesure sur l'industrie des tracteurs Diesel ne peuvent être négligées.

Après avoir pris connaissance de la réponse du Département fédéral des finances et des douanes à l'Union suisse des paysans, du 13 novembre 1952, et me fondant sur les considérations ci-dessus, j'estime qu'il ne m'est pas possible de donner une suite favorable à votre demande, malgré que je comprenne parfaitement les intérêts de la paysannerie.

Votre lettre était accompagnée des nos 11/1953 et 3/1954 de votre périodique «Le Tracteur» et invitait à se reporter aux articles traitant des droits de douane sur l'essence qui y sont contenus. Je constate à regret que la façon dont vos lecteurs sont orientés sur la question ne tient pas toujours compte des faits et relève de la polémique. Il est indispensable, à mon avis, de placer l'affaire sur une base objective. Veuillez trouver l'exposé du véritable état de choses dans la lettre du 13 novembre 1952, sus-mentionnée, adressée par le Département fédéral des finances et des douanes à l'Union suisse des paysans. Il y est notamment dit que non seulement l'Administration fédérale n'a pas approuvé votre demande, mais que le Conseil national rejeta également un postulat y relatif en 1949.

Il y a lieu de remarquer ce qui suit à l'égard des considérations contenues dans les deux articles visés:

1. La réponse de la Direction générale des douanes du 5 juillet 1933 à l'Union suisse des paysans renfermait notamment ceci:
   «Mentionnons encore que la fabrication indigène des moteurs à huile lourde s'améliore constamment, pour autant que nous le sachions, et que l'usage de tracteurs marchant à l'huile lourde devient plus fréquent. Ces faits feraient entrevoir la possibilité de supprimer avec le temps l'inconvénient de la traction à pétrole en adoptant celle à l'huile lourde,

sans qu'il soit nécessaire pour cela de négliger dangereusement les dispositions de l'ordonnance actuelle relative aux droits de douane sur l'essence. L'huile Diesel pour tracteurs agricoles est du reste admise au tarif douanier réduit de 30 cts par quintal brut — cela en dérogation aux prescriptions générales — et les tracteurs agricoles eux-mêmes bénéficient déjà d'un traitement douanier préférentiel avantageux.»

Ce texte ne comporte absolument pas de promesse d'un maintien illimité du tarif de 30 cts par quintal sur l'huile Diesel. Les tarifs douaniers ne peuvent pas — pour des raisons compréhensibles — faire l'objet de promesses à long terme. Aussi l'accusation d'un manquement de parole n'est-elle pas justifiée.

2. La «Correspondance politique suisse» confirme expressément que son organe, contrairement à vos indications, ne s'appuyait pas sur des informations provenant de la Direction générale des douanes. Ce bureau n'a jamais demandé l'avis de la Direction générale dans cette affaire. De plus, on peut constater des divergences entre certains points essentiels contenus dans la publication de la «Correspondance politique suisse» et l'extrait que vous reproduisiez.

Je serais heureux que vous portiez la lettre du Département fédéral des finances et des douanes, du 13 novembre 1952, à la connaissance de vos lecteurs, afin qu'ils soient informés du point de vue de l'Administration fédérale, à l'égard duquel ils montreraient sûrement de la compréhension. Je suis convaincu que les paysans possèdent suffisamment de jugement pour admettre qu'une administration fédérale doit avoir en vue l'intérêt général et ne peut pas donner suite à chaque demande d'une fraction de la population, en l'occurence d'une association. Comme preuve des bonnes dispositions de l'Administration des douanes vis-à-vis de l'agriculture, rappelons les allégements douaniers figurant aux pages 8 et 9 de la pièce jointe, dont il a été question plus haut, et où les tracteurs, ainsi que les carburants pour tracteurs, sont fortement représentés. C'est pourquoi j'estime pouvoir mettre en évidence que l'Administration des douanes a constamment tenu compte — dans les limites du possible — des besoins de l'agriculture. Si l'on ne peut satisfaire à des requêtes spéciales, il faut en chercher la raison avant tout dans le fait même de la position de l'Administration des douanes, qui est celle d'une autorité responsable vis-à-vis de divers groupements d'intérêts.

Les considérations qui incitent à ne pas donner suite à une demande de réduction de tarif douanier sur l'essence ne dépendent même en aucune façon de l'Administration. J'aimerais aussi ne pas omettre de mentionner que des demandes de tarifs douaniers de faveur nous parviennent également et régulièrement d'autres milieux, demandes auxquelles il ne peut pas non plus être donné satisfaction pour des raisons économiques ou financières.

Il me serait agréable que vous contribuiez à maintenir de bons rapports entre votre Association et l'Administration des douanes en faisant preuve d'objectivité dans vos publications au sujet de cette question des droits de douane sur l'essence.

Veuillez agréer, Messieurs, . . .

Le chef du Département fédéral des finances et des douanes
(sig.) Streuli

Malgré notre désir de répondre au vœu exprimé par Monsieur Streuli, conseiller fédéral, il ne nous est pas possible, vu le peu de place disponible, de publier in extenso l'exposé de son prédécesseur, M. Weber. Nous en donnerons les passages les plus marquants:

**I. Historique des droits de douane sur l'essence.**

Après la mise vigueur du tarif douanier d'usage de 1906 (loi fédérale du 10 octobre 1902), l'essence et le benzol étaient soumis au taux de 30 cts par quintal brut, sans tenir compte du genre d'utilisation (essence : no 1065b, benzol : 1065a).

L'arrêté fédéral (désigné ultérieurement par le sigle AF) du 18.2.21 autorisait le Conseil fédéral à adapter les taux du tarif douanier aux nouvelles conditions économiques. Cette

mesure était devenue une nécessité en raison de la dépréciation monétaire générale consécutive à la première guerre mondiale. Elle tendait à améliorer les finances fédérales et à combattre la crise économique d'alors. L'arrêté du Conseil fédéral (désigné ultérieurement par le sigle ACF) du 8.6.21 portait les droits du no 1065b du tarif à 10 frs et ceux du no 1065a à 1 fr. Il liait ainsi pour la première fois deux denrées (essence et benzol) soumises à des droits d'entrée différentiels, puisque les carburants pour moteurs étaient inscrits sous le no 1065b et ceux utilisés à d'autres fins sous le no 1065a.

En fixant les droits de douane sur l'essence et le benzol pour moteurs à 20 frs, l'ACF du 7.12.1923 mettait une nouvelle source de revenus à la disposition de la Confédération. Le rapport du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale du 17.12.1923 justifiait cette mesure par la nécessiter d'équilibrer le budget de la Confédération. Le Conseil des Etats prit connaissance du dit rapport le 3.4.1924, l'approuva et formula en même temps le postulat suivant: «Le Conseil fédéral est invité à soumettre sans délai aux Chambres un rapport et une proposition concernant l'octroi de subventions fédérales aux cantons pour l'amélioration et l'entretien des principales routes servant au trafic des véhicules automobiles». Le 13.6.1925, le Conseil national donnait également son consentement pour un relèvement des droits de douane sur l'essence en les portant à 20 frs.

L'AF du 21.9.1928 découlait du postulat précité, selon lequel le tarif douanier sur l'essence se décomposait en un tarif de base de 10 frs et un tarif supplémentaire de 10 frs également. Les cantons recevaient à titre de subside pour la construction de routes pour automobiles la 1/2 du rendement annuel du tarif supplémentaire, soit 5 frs par quintal brut (le 1/4 des droits de douane sur l'essence).

Par suite du fléchissement des recettes fédérales et de nouvelles dépenses, ainsi que du rendement inférieur aux prévisions du programme financier de 1933, l'assainissement souhaité des finances de la Confédération ne put être réalisé. En conséquence, l'ACF du 25.6. 1935 (avec effet dès le 26.6.1935) fut mis en vigueur par mesure de prévoyance, et cela dans le cadre du programme financier de 1936/37. Le Conseil fédéral y relevait les droits de douane sur l'essence et le benzol pour moteurs de 20 frs à 28 frs, le tarif de base montant de 10 frs à 18 frs, tandis que le tarif supplémentaire restait inchangé. L'augmentation des droits fut sanctionnée par l'AF du 31.1.1936 (programme financier de 1936).

Afin d'éviter un renchérissement de l'essence, lequel se serait fatalement produit par suite de la dévaluation du franc (26.9.1936), le Conseil fédéral décréta le 27.11.1936 une baisse du tarif sur l'essence et le benzol pour moteurs, soit de 28 frs à 26 frs 50, valable à partir du 1.12.1936 (tarif de base: 16 frs 50, tarif supplémentaire: 10 frs).

L'AF du 21.3.1950 stipulait que la 1/2 du revenu net des droits sur les carburants pour moteurs devait être versée aux cantons de 1950 à 1954 à titre de subside pour la construction et l'entretien des routes (donc 13 frs 25 par quintal pour l'essence, au lieu de 5 frs comme précédemment). Le rejet de cette mesure par le vote populaire du 4.6.1950 en limita l'application à l'année 1950. Vu l'AF du 20.12.1950 (lequel concrétisait le résultat de la votation populaire du 3.12.1950), la même subvention doit être versée aux cantons également pour les années 1951, 1952, 1953 et 1954.

En résumé, on doit constater que les majorations des droits de douane sur l'essence ont toujours tendu avant tout à l'équilibrage du budget de la Confédération. Il découle également de ce qui précède qu'en matière de droits de douane sur les carburants, il ne s'agit pas de taxes destinées expressément à la construction et à l'entretien de routes, mais de charges exactement pareilles aux autres droits de douane.

On objecte régulièrement que le tracteur agricole et les autres machines agricoles, qui n'empruntent pas ou peu la voie publique, seraient injustement frappés par les droits de douane sur l'essence, dont le revenu est affecté à la construction de routes. Mais cet argument est réfuté par l'historique de ces droits présenté plus haut.

**II. Le tarif.**

Conformément au texte du tarif légal, les droits d'entrée qui frappent l'essence p o u r m o t e u r s sont ceux du no 1065b, c'est-à-dire 26 frs 50 par quintal brut, sans discrimination de genre de moteur.

Lorsque preuve est fournie que l'essence est utilisée autrement que pour les moteurs, elle est admise — par voie de ristourne douanière — au taux de la rubrique 1065a, soit à 1 fr par quintal brut.

Lorsque preuve est fournie que l'essence employée par l'Administration des postes, les CFF et les entreprises de transport concessionnaires l'est pour l'effectuation des parcours réguliers figurant dans l'indicateur officiel des CFF, elle est admise — par voie de ristourne douanière — au taux de 10 frs par quintal brut.

Il peut être accordé d'autres allégements sur les droits d'entrée aux entreprises de navigation aérienne, concessionnaires de la Confédération, pour l'effectuation des parcours aériens mentionnés dans l'indicateur officiel des CFF.

Les droits de faveur précités sont énumérés à la fin du tarif douanier sous NB, ad no 1065b.

La détaxation douanière sur l'essence fut accordée aux entreprises de transports publics par l'ACF du 8 juin 1925, attendu qu'il s'agit de parcours réguliers devant être effectués pour un prix déterminé et sans tenir compte du nombre d'usagers. L'exemption des droits de douane sur l'essence pour des trajets aériens effectués par des entreprises de navigation aérienne concessionnaires dépend d'arrangements internationaux.

DUROL GERM OIL

et

DUROL HEAVY DUTY

(huile „HD")

**garantissent à votre tracteur à gazoil, à pétrole ou à essence un meilleur graissage et le maintiennent propre!**

**H.R. Koller & Cie., Winterthour**

Représentant: Justin Chollet, Avenue Eglantine 22, Lausanne

La part du produit des droits de douane sur l'essence revenant à la Confédération et aux cantons est indiquée ci-après:

| Année | Total des recettes | Part des cantons | Part de la Confédération |
|---|---|---|---|
| 1938 | Frs. 55 689 113 | Frs. 10 507 618 | Frs. 45 181 495 |
| 1949 | Frs. 74 343 834 | Frs. 14 027 138 | Frs. 60 316 696 |
| 1950 | Frs. 84 893 674 | Frs. 42 446 837 | Frs. 42 446 837 |
| 1951 | Frs. 90 499 204 | Frs. 45 249 602 | Frs. 45 249 602 |

**III. Ampleur des réductions des droits de douane.**

Remarque de la Rédaction:

Selon un tableau où figurent les différentes catégories de moteurs, on estime que les 63 450 moteurs de tous genres dénombrés en 1950 et utilisés par l'agriculture pendant cette année-là consomment annuellement 20 millions de litres d'essence en chiffres ronds. L'abaissement des droits de douane demandé par l'agriculture, soit de 26 frs 50 à 10 frs, signifierait une perte de recettes de 3 millions de francs pour les finances fédérales.

**IV. Mesures de contrôle.**

La Direction générale des douanes a expliqué à l'Association des propriétaires de tracteurs, dans sa lettre du 17 janvier 1952, que si des droits de faveur sur l'essence devaient jamais entrer en considération, cela ne pourrait se réaliser que par voie de ristournes douanières versées directement au consommateur. Le contrôle nécessaire pour la perception des droits et les ristournes, effectué par l'Administration des douanes, exigerait l'engagement d'un personnel nombreux, de même qu'il entraînerait des dépenses administratives considérables du fait de la quantité des demandes.

Votre proposition concernant le contrôle de l'utilisation de l'essence pour les machines agricoles consisterait à confier cette tâche à l'Union des associations coopératives agricoles de la Suisse — sans frais pour la Confédération et les consommateurs — les offices du blé locaux se chargeant de la perception, du contrôle et de la ristourne, ainsi que cela se fait avec succès pour les primes de mouture.

Notre point de vue à l'égard de ces deux possibilités envisagées est le suivant:

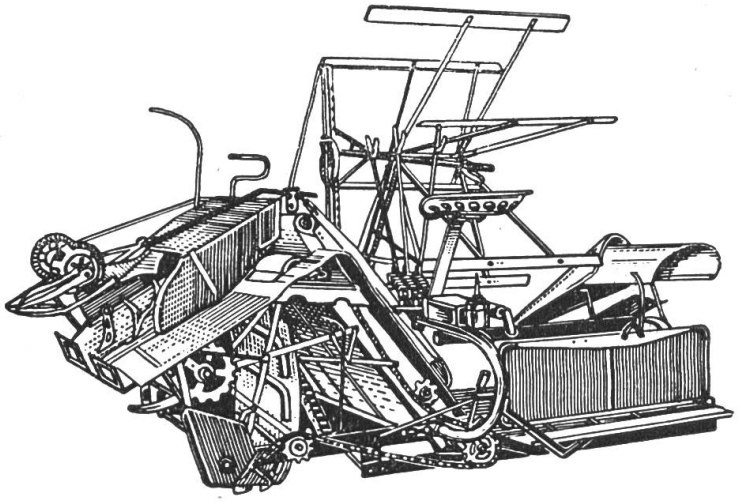
Selon les dernières statistiques, il y a environ 350 000 véhicules à moteur en circulation marchant à l'essence. On trouve actuellement au moins un véhicule à moteur (auto, jeep ou véhicule similaire, moto) dans toutes les entreprises industrielles et artisanales, ainsi que dans beaucoup d'exploitations agricoles. Il y aurait par conséquent un risque permanent que l'essence «agricole» soit utilisée pour les autres véhicules à moteur. La possibilité d'employer l'essence au tarif de faveur abusivement est si facilement réalisable que l'efficacité de tout système de contrôle se trouve mise en question dès le début.

**V. Arrêté du Conseil fédéral (ACF) du 3 juillet 1936 et Postulat Roulet du 23 juillet 1948.**

Le 3 juillet 1936, le Conseil fédéral décréta un abaissement des droits de douane, de 10 frs par quintal, sur l'essence pour moteurs stationnaires et transportables, ainsi que pour les faucheuses à moteur automotrices conduites à la main — sans traction animale ou mécanique et sans siège de conducteur —, et cela dans les petites exploitations comprenant 7 ha de surface cultivable au maximum. Entre 1937 et 1948, l'Administration des douanes remboursa ainsi une moyenne anuelle de 8 frs 60 à chaque requérant. On ne pouvait parler d'un allégement financier des exploitations en cause avec une ristourne aussi minime. Par contre, les frais que cela entraîna pour l'Administration n'étaient pas loin d'équivaloir le total des sommes ristournées. De tels droits de faveur ne se justifiaient plus dès lors et le Conseil fédéral, par voie de conséquence, abrogea son arrêté du 3 juillet 1936.

M. Roulet, conseiller national, déposait le 23 juillet 1948 un postulat qui visait à un abaissement des droits sur l'essence pour les tracteurs légers, lesquels conviennent particulièrement aux petites exploitations et aux moyennes. Mais le Conseil national rejeta le dit

# Une bonne lieuse



# fait une bonne récolte

**La lieuse Mc CORMICK INTERNATIONAL à cheval et à tracteur est d'un fonctionnement sûr et souple qui convient à tous les genres de récoltes.**

**Ses caractéristiques sont :**

- La protection intégrale des organes de transmission placés sous carters étanches.
- Le fonctionnement de l'engrenage principal dans un bain d'huile.
- Le montage sur coussinets et les chaînes à rouleaux. Le roulement est doux, la traction légère.
- Le graissage sous pression par pistolet, qui n'oublie aucun organe et garantit du grippage.
- Le lieur massif s'adaptant à toutes les récoltes et a tous les débits.

**International Harvester Co. S.A. Zurich**

Hohlstrasse 100
Tél. 051/23 57 40

Dépôt Morges, Rue de la Gare 6, Tél. 021/7 32 80
Tracteurs et machines agricoles Mc Cormick International
Camions International · Réfrigération International Harvester
Climatiseurs · Matériel Industriel International

postulat pour des raisons de pertes de recettes, de frais administratifs, de difficultés de contrôle et d'abus présumés.

**VI. Conclusion.**

Nous rendons pleinement hommage aux efforts que vous faites en vue de diminuer les frais de production par une réduction des dépenses et en mettant à la disposition de l'agriculture des carburants qui soient des agents de production de qualité et aussi bon marché que possible.

Après un examen approfondi de votre requête tendant à l'octroi de droits de douane réduits sur l'essence utilisée pour les moteurs agricoles — du triple point de vue des finances, de l'économie publique et des méthodes de contrôle —, et nous appuyant sur les considérations des paragraphes I à V ci-dessus, nous en venons à la conclusion qu'il ne peut y être donné de suite favorable.

Notre décision a été dictée par les raisons qui suivent:

1. Puisque la Confédération abandonne déjà aux cantons la 1/2 du revenu net des droits de douane sur l'essence, il ne lui est pas possible — vu les grandes difficultés rencontrées pour équilibrer le budget fédéral — d'accorder encore des allégements spéciaux sur les droits d'entrée de l'essence, lesquels se chiffreraient par millions.
2. Le risque que l'essence bénéficiant de la ristourne soit utilisée pour les véhicules à moteur de tous genres est si grand que l'octroi des droits de faveur en question ne se justifie pas.
3. La rétrocession partielle des droits sur l'essence pourrait avoir tout au plus pour effet de réduire en quelque sorte les frais de production dans les exploitations agricoles avec tracteurs, mais en aucun cas dans les petites exploitations et dans celles des paysans montagnards. Aussi, tout bien considéré, la mise en pratique de votre demande n'apporterait-elle en somme pas les allégements souhaités.

Nous rappellerons enfin que l'agriculture est déjà au bénéfice de plusieurs réductions notables de tarifs douaniers. Les allégements du tarif pour les tracteurs agricoles atteignent le montant de 1500 à 2000 frs par tracteur (soit 11 millions de francs, dans l'ensemble); d'autre part, l'huile Diesel, le pétrole et le white-spirit utilisés pour les tracteurs agricoles sont admis au taux de 6 frs et 3 frs par quintal, au lieu de 16 frs. Des droits de faveur sont en outre consentis pour les machines agricoles et celles de l'industrie laitière, pour les semenceaux de pommes de terre, ainsi que pour d'autres denrées employées en agriculture comme fourrages, produits fertilisants ou antiparasitaires.

**Remarque conclusive de la Rédaction:**

Afin de ne pas influencer nos lecteurs dans leur jugement, nous nous abstiendrons de tout commentaire dans ce numéro. Les propriétaires de moteurs qui auront lu les explications justificatives émanant du Département fédéral et en viendront à la conclusion qu'il serait plus raisonnable de cesser nos efforts en vue d'obtenir des droits de douane réduits sur l'essence «agricole» sont priés de n o u s e n i n f o r m e r j u s q u ' a u 3 0 j u i n 1 9 5 4. Une telle communication peut naturellement être signée par plusieurs agriculteurs, pour simplifier. Nous serions reconnaissants que l'on veuille bien mettre la justification en question sous les yeux de propriétaires de petites machines agricoles à moteur et qu'on les engage également à signer éventuellement la renonciation à de nouvelles tentatives. Un article semblable sera publié prochainement dans la presse agricole sur cette question. La 28ème Assemblée générale de l'Association suisse des propriétaires de tracteurs du 30 septembre 1954, à Lucerne, devra juger ensuite si la requête doit être abandonnée définitivement après 21 années d'essais infructueux.