

**Zeitschrift:** Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole  
**Herausgeber:** Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture  
**Band:** 19 (1957)  
**Heft:** 3

**Rubrik:** Communications de l'Association suisse

### **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:** 18.01.2026

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

# Communications de l'Association suisse

Monsieur le

## Prof. Dr Oscar Howald

vient de fêter allégrement son 60ème anniversaire le 2 mars 1957. Nous lui présentons nos vœux les plus cordiaux à cette occasion et le remercions également pour les services signalés qu'il a rendus à l'agriculture suisse.

Monsieur le professeur Howald n'aura peut-être pas tout à fait oublié qu'il assista le 16 décembre 1924, comme jeune collaborateur de l'Union suisse des paysans, à l'assemblée constitutive de l'Association suisse de propriétaires de tracteurs, y assumant la tenue du procès-verbal. Monsieur Wunderli, ancien conseiller national, en faisant allusion à lui, avait écrit à ce moment-là dans le «Genossenschaftler», que la nouvelle organisation voyait le jour avec l'aide d'une sage-femme d'attaque . . . .

Nous souhaitons de nouveaux succès à Monsieur le professeur Howald ainsi qu'une santé aussi florissante jusqu'au seuil de la prochaine décennie. Ad multos annos !

L'Association suisse de propriétaires de tracteurs et ses 19 sections.

## Ristournes douanières sur le carburant Diesel

On sait que le *white spirit* et le *pétrole* peuvent être dédouanés à un tarif inférieur si l'on signe un acte d'engagement relatif à leur emploi, pour autant qu'ils soient destinés à des usages agricoles. En ce qui concerne le *carburant Diesel*, par contre, il faut acquitter le plein tarif pour le dédouaner. Afin que le possesseur d'un tracteur à moteur Diesel puisse bénéficier également d'une réduction des droits de douane, il doit demander la formule officielle «Rétrocession partielle des droits de douane» à la Direction générale des douanes, à Berne. Cette formule sera ensuite remplie puis retournée à la Direction générale des douanes. Elle devra être accompagnée de tous les *originaux des factures* de la firme fournissante qui se rapportent aux livraisons pour lesquelles il est demandé une ristourne douanière. Aucune de ces factures ne doit dater de plus de 12 mois en arrière.

Nous recommandons à nos sociétaires d'adresser maintenant (en mars) leur demande de ristourne douanière pour le carburant Diesel acheté pendant l'année 1956. En s'y prenant plus tard, c'est-à-dire lorsque les travaux battront leur plein, on risque de laisser passer les délais.

En ce qui concerne l'essence, on sait qu'aucune réduction des droits de douane n'a encore été accordée jusqu'à présent.

Le Secrétariat central

## Au sujet des tracteurs agricoles qui roulent à plus de 20 km/h

Dans le no. 7/50 de notre périodique, nous avons publié une lettre ouverte adressée à Messieurs les fabricants et importateurs de tracteurs agricoles. Au début de cette lettre, nous nous référions aux délibérations de la Commission intercantonale pour les véhicules à moteur. La dite commission en était arrivée à ce moment-là à la conclusion que «vu les nombreuses infractions commises notamment par de jeunes conducteurs de tracteurs, il y avait lieu, à l'occasion de la révision de la loi sur les véhicules à moteur, d'envisager la suppression des dispositions spéciales appliquées pour la conduite et l'admission à la circulation des tracteurs agricoles». La commission décida de «proposer tout d'abord au Département fédéral de justice et police d'appliquer des mesures spéciales destinées à lutter efficacement contre la multiplication des infractions aux prescriptions relatives à la vitesse maximum de 20 km/h». Après quelques considérations sur la nécessité qu'il y avait de maintenir la position particulière du tracteur agricole dans la nouvelle loi sur la circulation routière, nous adressions un pressant appel aux fabricants et importateurs afin qu'ils fissent tout ce qui était en leur pouvoir pour empêcher à l'avenir les abus concernant la vitesse des tracteurs agricoles. Nous leur demandions aussi que d'éventuelles mesures prises en vue d'augmenter cette vitesse fussent immédiatement rapportées.

Il nous faut dire, avec satisfaction et gratitude, que nos recommandations furent écoutées et suivies par la plupart des entreprises en cause.

Ainsi que le confirme notre livret de récépissés, la lettre ouverte dont il s'agit fut adressée le 13.10.1950, sous pli recommandé, à tous les fabricants et importateurs de machines que nous connaissions à ce moment-là. Au nombre de ces derniers figurait également la fabrique de tracteurs Koepfli, de Freienbach (Schwyz), qui était alors à Uster.

Dans le «Tracteur» 3/56, sous le titre «Les plaintes se font plus nombreuses . . .» (p. 36), nous faisons allusion à cette lettre ouverte et mettons nos sociétaires en garde contre les 5 sérieuses conséquences, pour le moins, que le fait de rouler à plus de 20 km/h entraînait fatalement. Par 2 fois, nous avons rappelé téléphoniquement et par lettre recommandée à la fabrique Koepfli le mauvais service qu'elle rend aux agriculteurs avec sa façon d'agir. Mais ces recommandations pourtant bien intentionnées n'ont malheureusement produit aucun effet. Le résultat de cette attitude incompréhensible nous a été communiqué peu avant l'expiration du délai de réception des articles à publier dans le présent numéro, à savoir que le Service des automobiles du canton de Zurich exigera dorénavant que les tracteurs agricoles roulant à une vitesse supérieure à 20 km/h acquittent la même taxe de circulation que les tracteurs industriels. Pour le canton de Zurich, et dans un cas que nous connaissons, cette taxe équivaut à fr. 410.— (au lieu de fr. 60.—). A cela s'ajoute la prime d'assurance de la responsabilité civile, qui est de fr. 370.— (au lieu de fr. 45.—), ainsi que les dépenses relatives à l'équipement exigé pour le tracteur et les remorques. En conséquence, nous attirons l'attention des propriétaires de tracteurs sur le coût d'exploitation considérable des tracteurs Koepfli et nous recommandons instamment à tous ceux qui possèdent un tracteur Koepfli — ou éventuellement un autre tracteur pourvu d'une vitesse surmultipliée — de prendre sans délai toutes mesures utiles pour qu'il ne puisse plus rouler à une allure dépassant 20 km/h. Il ne faut pas non plus perdre de vue qu'en cas d'accident, aucune com-

pagnie d'assurances ne payerait d'indemnités s'il est prouvé que le tracteur circulait à une vitesse qui excédait 20 km/h.

Nous faisons encore une fois appel à nos sociétaires afin qu'ils montrent aussi de la discipline dans cette question de la limitation de la vitesse. Qu'ils n'oublient pas non plus qu'à part le maintien de la position spéciale du tracteur agricole, également des vies humaines sont en jeu.

Le Secrétariat central.

## L'enquête relative aux STAMAS

(Stations d'entretien pour machines agricoles) qui a paru dans le dernier numéro, a suscité un très vif intérêt. Les réponses nous sont parvenues nombreuses et continuent d'arriver. Nous en remercions qui de droit et attendons encore davantage de réponses.

Tous ceux qui nous ont écrit sont parfaitement conscients de ce que l'entretien des tracteurs et des autres machines agricoles nécessite une attention accrue. Les opinions diffèrent cependant quant à la façon de procéder. Nous trierons les réponses par canton, les examinerons, et mettrons les présidents des sections au courant des avis exprimés.

Le Secrétariat central

## Les nouveaux sièges auxiliaires

aménagés sur les garde-boue des tracteurs sont pratiques et l'on espérait qu'ils accroîtraient dans une forte mesure la sécurité des personnes transportées. Ce n'est malheureusement pas tout à fait le cas, ainsi que des accidents mortels l'ont montré. Il va de soi qu'une certaine attention et un minimum de jugement sont également nécessaires avec les nouveaux sièges auxiliaires. On ne peut donc se dispenser de se tenir fermement aux «accoudoirs» latéraux, et de dûment observer les accidents de terrain, afin d'être en mesure de réagir immédiatement pour rétablir son équilibre. Lorsqu'on roule en travers d'une pente, il faut évidemment que la personne transportée soit assise sur le siège se trouvant du côté montagne.

Les enfants non accompagnés d'un adulte ne doivent jamais être transportés sur un

tracteur, pas même sur un siège auxiliaire. Les enfants sont distraits et ne font pas suffisamment attention aux inégalités du terrain ou des chemins, de même qu'aux changements de direction. Ils peuvent perdre leur équilibre à un moment donné... et passer sous une des roues arrière de la

machine. Parents! au moment où vous allez autoriser un enfant à monter sur le tracteur, réfléchissez à la possibilité de devoir peut-être le ramener à la maison, sans vie, quelques instants plus tard! Cette pensée vous permettra d'opposer plus facilement un refus.  
Le Secrétariat central

## Inspection de véhicules à moteur 1957

Vu les ordonnances fédérales en la matière, l'Etat-major général, section de mobilisation, d'entente avec le service de la motorisation de l'armée, fait exécuter dans toute la Suisse du 1er avril au 2 novembre 1957 une inspection des véhicules à moteur. Cette inspection a pour but

- de contrôler les «ordres de fourniture pour véhicules à moteur» émis par l'armée, de renseigner les détenteurs ou conducteurs de véhicules sur leurs devoirs envers l'armée en temps de paix et lors d'une mobilisation de guerre;
- d'examiner l'attribution des véhicules en considération de leur présente aptitude aux besoins de la troupe et, s'il est nécessaire, d'apporter les changements éventuels;
- de déterminer par la même occasion, dans l'intérêt des détenteurs, la valeur à l'état de neuf des fourgons, camions, cars et citernes. A cet effet, les propriétaires de ces véhicules reçoivent conjointement avec la convocation à l'inspection, une formule spéciale «Détermination de la valeur à l'état de neuf des véhicules à moteur réquisitionnés» sur laquelle ils trouvent toutes les indications nécessaires.

Dans l'intérêt des deux parties, les détenteurs sont priés de s'en tenir exactement à la convocation et d'observer les instructions qui y sont contenues, principalement celles concernant **les documents essentiels à apporter à l'inspection: la convocation, l'ordre de fourniture pour véhicules à moteur, le livret de service de la personne chargée de conduire le véhicule** à la place de fourniture en cas de mobilisation de guerre. Si ces différents documents étaient manquants, l'inspection du véhicule devrait être renvoyée à plus tard aux frais du détenteur.

Lorsque, pour des raisons particulières, il n'est pas possible de présenter le véhicule à moteur ou de s'en tenir aux heures fixées dans la convocation, il est nécessaire de se mettre suffisamment tôt en relation avec le service de la motorisation de l'armée à Berne 3.

Les détenteurs de véhicules, pour lesquels la Confédération verse un subside (les camions de provenance suisse utilisables par l'armée, ainsi que les véhicules tous-terrains bénéficiant d'une rétrocession des droits de douane), **doivent les présenter complètement équipés avec accessoires et matériel de réserve. Les cerceaux et la bâche des camions utilisables par l'armée doivent être installés.**

Les véhicules inspectés avec remorques sont présentés comme prévu sur les convocations et les ordres de fourniture respectifs; sauf toutefois, s'il y a empêchement pour raison majeure (changement de détenteur, de véhicule tracteur, de remorque ou de système de freins, etc.).

Suivant la décision du Département militaire fédéral du 21.4.52, les détenteurs dont le véhicule à moteur soumis à la réquisition (à l'exception des motocycles) est pourvu d'une remorque assortie, sont tenus de la présenter à l'inspection en même temps que le véhicule à moteur, même s'il n'existe pas encore d'ordre de fourniture pour la remorque.

### Plan des inspections militaires des véhicules à moteur en 1957

#### Plan pour le mois d'avril:

Date:      Heure:      Lieu:

- |      |       |   |
|------|-------|---|
| 1.4. | 14.00 | Fribourg (1er passage), Grandes Places. |
| 2.4. | 08.00 | Fribourg                                |

Date:	Heure:	Lieu:
3.4.	08.00	Avenches, Place du Casino.
3.4.	14.00	Neuchâtel (1er passage), Quai Léopold Robert entrée: Place du Port.
4.4.	08.00	Neuchâtel.
5.4.	08.00	St. Aubin NE, Place de la Gare.
5.4.	13.30	Grandson, Place du Château.
5.4.	16.45	Moudon, Arsenal fédéral.
6.4.	08.00	Moudon.
8.4.	11.00	Lausanne (1er passage), Caserne de la Pontaise.
9.4.	08.00	Lausanne.
10.4.	08.00	Lausanne.
11.4.	08.00	Lausanne.
11.4.	10.45	Cully, Place de la Gare.
12.4.	08.00	Vevey (1er passage), Pl. des Entrepôts CFF (près du poids public).
13.4.	08.00	Villeneuve, Place de la Gare aux marchandises.
15.4.	11.00	Monthey, av. de l'infirmierie.
16.4.	07.30	Monthey.
16.4.	10.00	St. Maurice, Place de la Gare.
16.4.	14.30	Martigny (1er passage), Parc des Sports, rue des Hôtels.
17.4.	07.30	Martigny.
17.4.	10.45	Sembracher, place de la Gare.
18.4.	07.30	Saxon, Casino.
23.4.	14.00	Saxon.
24.4.	07.30	Saxon.
24.4.	10.45	Sion (1er passage), Nouvelle Caserne.
25.4.	07.30	Sion.
26.4.	07.30	Sion.
26.4.	14.00	Vex, Entrée du village, côté de Sion.
27.4.	07.30	Evolène, Place des Sports côté Haudères.
29.4.	14.00	Sierre (1er passage), Jardin public.
30.4.	07.30	Sierre.
30.4.	13.30	Montana-Crans, Garage du Lac.
30.4.	16.15	Turtmann, Piste und Rollstrasse, Flugplatz Turtmann.



### **Conducteurs de tracteurs. Faites connaître assez tôt votre intention de changer de direction !**

Bon nombre d'accidents de la circulation, se produisant en corrélation avec des tracteurs agricoles, sont dûs au fait que le conducteur du tracteur annonce trop tard, ou même pas du tout, son intention de virer à droite ou à gauche. L'automobiliste, qui veut dépasser le tracteur roulant à vitesse réduite, ne peut naturellement pas savoir quelle route secondaire le conducteur du tracteur veut emprunter pour se rendre à son champ. C'est ainsi que se produisent les collisions tant redoutées.

Que chaque conducteur de tracteur prenne donc la bonne habitude de faire connaître, **chaque fois et bien clairement**, son intention de changer de direction et cela même quand il suppose qu'aucun véhicule ne le suit.