

Zeitschrift: Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole
Herausgeber: Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
Band: 23 (1961)
Heft: 14

Rubrik: 35ème Rapport annuel de l'Association suisse de propriétaires de tracteurs : pour la période du 1er juillet 1960 au 30 juin 1961. 1ère partie [suite et fin]

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: 04.03.2026

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



35^{ème} Rapport annuel

de l'Association suisse de propriétaires de tracteurs
pour la période du 1^{er} juillet 1960 au 30 juin 1961

(Suite et fin)

Tableau 4
Tracteurs impliqués dans des accidents routiers
Tracteurs agricoles

Année	Effectif total	Tracteurs impliqués	En % par rapport à l'effectif	En % par rapport au total des accidents
1946*	14'700	293	2,00	0,89
1947*	16'000	301	1,88	0,68
1948*	17'400	320	1,84	0,66
1949*	18'600	277	1,49	0,55
1950*	19'500	323	1,66	0,55
1951	19'000	238	1,25	0,37
1952	21'971	287	1,31	0,41
1953	24'229	297	1,22	0,40
1954	24'894	311	1,25	0,38
1955	29'709	381	1,28	0,44
1956	33'149	357	1,07	0,47
1957	36'998	360	0,97	0,47
1958	41'172	450	1,09	0,56
1959	45'083	463	1,02	0,54
1960	48'890	533	1,09	0,56

Tracteurs industriels

Année	Effectif total	Tracteurs impliqués	En % par rapport à l'effectif	En % par rapport au total des accidents
1951	1'008	137	13,6	0,21
1952	1'027	190	18,5	0,28
1953	1'118	182	16,5	0,24
1954	1'106	181	16,4	0,22
1955	1'149	208	18,0	0,24
1956	1'174	165	15,0	0,22
1957	1'106	136	12,3	0,17
1958	1'088	116	10,7	0,14
1959	1'102	102	9,3	0,12
1960	1'102	96	8,7	0,10

Nous terminerons ce chapitre en priant instamment tous nos sociétaires de continuer à faire tout ce qui est en leur pouvoir pour améliorer les conditions de sécurité du trafic routier, soit notamment d'observer strictement les règles de la circulation. N'oublions pas qu'il faut que le nombre des tracteurs agricoles mêlés à des accidents de la route diminue chaque année si nous entendons que les propriétaires et les conducteurs de tracteurs bénéficient d'une certaine position spéciale également dans la nouvelle loi sur la circulation routière et ses règlements d'exécution. Nous adressons de sincères remerciements aux nombreux conducteurs de tracteurs connus et inconnus qui accordent l'attention qu'elle mérite à la sécurité routière et ne négligent rien pour contribuer à l'accroître.

Tableau 5
Objets impliqués en Suisse dans les accidents routiers

	1957	1958	1959	1960
Chemin de fer	177	161	183	199
Tramways	1132	1118	1164	1121
Cars ou autobus	785	836	901	889
Voitures automobiles	39803	44022	48061	55669
Camions automobiles	6700	6514	6783	8207
Tracteurs agricoles	360	450	463	533
Tracteurs industriels	136	116	102	96
Motocyclettes	7288	6467	5769	5098
Scooters	3706	3928	4338	4571
Vélos à moteur	2073	2415	2908	3466
Bicyclettes	7214	7121	7168	7385
Chars	341	372	284	291
Charrettes à bras	84	93	62	72
Piétons	6078	6006	5979	6748
Traîneaux de sport	52	49	48	35
Animaux	484	462	445	510
Divers	178	166	218	230
Total	76591	80296	84876	95120

15. Entretien des tracteurs et des autres machines agricoles

Dans le 32ème rapport annuel, nous avons attiré l'attention sur le fait que les soins donnés aux machines laissaient quelque peu à désirer dans de nombreuses exploitations agricoles. Comme suite logique à ces constatations, un cours d'instruction fut alors prévu par notre organisation au sujet de l'entretien des machines agricoles. Si une telle initiative a incité plusieurs sections à organiser des cours analogues déjà l'année passée, nous constatons avec une satisfaction non déguisée que sur les 153 cours techniques mis sur pied par les sections durant l'hiver 1960/61, 83 étaient consacrés à l'entretien des machines agricoles. Nous remercions les sections du travail très utile qu'elles ont accompli ce faisant et nous leur demandons de poursuivre leurs efforts dans ce domaine, car des milliers de francs se perdent encore chaque année par négligence et par l'entretien insuffisant des machines, pourtant très chères!

16. L'arrêté du Conseil fédéral sur les véhicules automobiles et remorques agricoles

C'est à la fin du mois d'octobre 1960 que le premier projet de L'ACF sus-indiqué a été soumis pour préavis aux organisations intéressées (il comportait également des dispositions spéciales). Au cours d'une séance commune tenue le 12 novembre 1960, le Comité directeur et la Commission technique ont examiné ce projet d'une façon approfondie. Les sections avaient eu la faculté de faire connaître leur opinion auparavant, puisque nous leur avons aussi envoyé le projet en cause. Dans la requête adressée le 18 novembre au Département fédéral de justice et police par notre organisation, nous avons relevé la sévérité de certaines dispositions, qui furent

alors partiellement adoucies ultérieurement. Lors des discussions intervenues à la fin de novembre et au début de décembre au sein de la commission d'experts extra-parlementaire, des propos assez violents furent de nouveau échangés au sujet de l'examen de conducteur et du permis de conduire pour les conducteurs de machines agricoles automotrices. Se fondant sur des observations faites sur le comportement incorrect de quelques tractoristes, certains ont demandé catégoriquement que l'examen de conduite soit déclaré obligatoire pour tous les conducteurs de véhicules automobiles agricoles à 2 essieux. Nous n'avons pu sauver la situation qu'avec une solution de compromis, selon laquelle l'âge minimum pourrait être abaissé de 16 à 14 ans, moyennant quoi les jeunes gens de 14 à 18 ans auraient à passer un examen théorique de conducteur.

Bien que l'ACF en question ne soit entré en vigueur que le 18 juillet 1961, nous nous permettons de faire les quelques brèves remarques suivantes à son sujet. Etant donné l'intensité actuelle du trafic routier, il faut bien se dire que le principal souci du législateur a dû être la sécurité routière. Considérées sous cet aspect, certaines innovations seront mieux comprises. L'expérience montrera si les feux rouges arrière, désormais obligatoires pour les véhicules agricoles automoteurs à deux essieux, pourront supporter le service très pénible qui leur sera imposé, ou bien s'ils donneront lieu à des accrochages continuels avec la police à cause de leur fonctionnement défectueux. En ce qui concerne les transports autorisés et non autorisés, nous nous félicitons de la claire discrimination qui a été faite. Elle correspond à la réglementation en vigueur de la Direction générale des douanes. Les dispositions pénales adoptées sont extrêmement sévères, en particulier celles relatives à l'exécution de transports non autorisés. A partir du mois de novembre 1961, les sections devront organiser des cours afin de préparer les jeunes conducteurs de véhicules automoteurs agricoles à l'examen théorique de conduite prévu à partir du 1er janvier 1962. D'ici là nous mettrons à la disposition des sections toute la documentation nécessaire.

Pour conclure, nous croyons pouvoir dire que nous avons fait tout ce qu'il était humainement possible de faire dans la situation actuelle pour que la position spéciale des véhicules agricoles automoteurs soit également reconnue par la nouvelle législation dans la mesure compatible avec l'intensité actuelle de la circulation routière. Il appartient désormais aux conducteurs de véhicules automobiles agricoles de conserver cette position spéciale en se comportant correctement sur la voie publique.

17. Exonération des carburants utilisés à des fins agricoles de la surtaxe douanière perçue pour financer l'extension du réseau routier

Pour couvrir la quote-part de la Confédération aux frais exigés par les autoroutes, l'arrêté du Conseil fédéral du 29 septembre 1960 prévoyait la

perception d'une surtaxe douanière de 7 centimes par litre de carburant. Il était envisagé d'en exonérer l'agriculture, l'industrie forestière et l'industrie de la pêche. Le Conseil fédéral admettait par là que les risques d'un usage abusif devaient pouvoir être évités dans une large mesure. Il pensait à ce propos à un mode de rétrocession pour l'élaboration duquel certaines directives étaient données. Un groupe de travail restreint, où étaient représentés la Direction générale des douanes, la Division fédérale de l'agriculture, l'Union suisse des paysans, l'IMA et l'Association suisse de propriétaires de tracteurs, fut chargé des travaux préparatoires. Bien que nous nous soyons nettement déclarés en faveur d'une rétrocession basée sur la consommation réelle de carburant, système qui a fait ses preuves, seule la méthode dite des normes (fondée sur une consommation normale estimative) fut prise en considération.

On sait que le référendum lancé à la fin de décembre 1960 contre le dit arrêté du Conseil fédéral a abouti et que la surtaxe douanière de 7 centimes par litre fut rejetée lors de la votation fédérale qui eut lieu au début de mars 1961. A l'article 2 du projet d'un nouvel ACF, où cette surtaxe a été ramenée à 5 centimes par litre, il est également prévu que les carburants utilisés dans l'agriculture, l'industrie forestière et l'industrie de la pêche seront exemptés de la surtaxe. Comme tous les détails de ce projet d'arrêté ont été déjà mis au point par le groupe de travail précité, il faut s'attendre à ce que le nouveau mode de rétrocession soit appliqué à partir du 1er janvier 1962. Du moment qu'un remboursement de la surtaxe douanière de 5 centimes perçue sur la benzine est jugé possible, on ne voit pas pourquoi ce carburant ne peut bénéficier de la même réduction accordée pour le gasoil, le pétrole et le white-spirit. Aussi espérons-nous fermement que plus rien ne s'opposera maintenant à nos revendications justifiées en faveur d'une benzine détaxée, dite benzine agricole — que nous demandons depuis longtemps — et que les pénibles discussions avec la Direction générale des douanes appartiendront désormais au passé. Les représentants de la Division fédérale de l'agriculture peuvent être assurés de la reconnaissance des agriculteurs pour leur ferme attitude au cours des tractations qui se déroulèrent jusqu'ici. Mais il est juste de rendre aussi hommage à l'objectivité et à l'impartialité dont les représentants de la Direction générale des douanes ont fait preuve.

18. Défense nationale économique

La motorisation toujours plus poussée de l'agriculture suisse est suivie depuis longtemps avec attention par les organes de notre association. La guerre de Corée, la crise de Suez et les événements de Hongrie, ont suffisamment montré les conséquences catastrophiques que pourrait entraîner pour notre agriculture l'arrêt prolongé des importations de carburants. Les données statistiques ci-dessous viennent confirmer combien nos craintes sont justifiées.

Les différentes machines automotrices	1939	Effectif 1955	1959
Tracteurs à 2 essieux	8207	33 707	45 083
Véhicules tous-terrains	—	3 201	
Moissonneuses-batteuses	—	env. 300	
Motofaucheuses et tracteurs à 1 essieu	8724	67 241	
Pulvérisateurs	500	11 393	
Motoculteurs	1323	4 137	

Depuis 1948, nous recommandons à nos sociétaires de constituer des réserves de carburants aussi importantes que possible. En 1951, nous avons essayé d'éveiller une nouvelle fois leur intérêt pour les carburants gazeux (gaz de bois), mais malheureusement sans succès. Le fait que l'emploi de gazogènes comporte encore actuellement certains inconvénients, malgré l'évolution de la technique, et représente surtout un supplément de travail (ce qui complique les choses étant donné la rareté de la main-d'œuvre), peut excuser l'attitude passive des détenteurs de tracteurs agricoles dans ce domaine.

C'est la raison pour laquelle nous avons fait procéder, en collaboration avec la Société suisse pour l'étude des carburants (SSEC), à des recherches concernant l'emploi d'alcools purs et de mélanges d'alcools dans les moteurs de tracteurs à pétrole. Les résultats obtenus tant en laboratoire que dans la pratique ont donné toute satisfaction. La question financière, autrement dit la vente de ces carburants à des prix raisonnables, ne fut toutefois pas résolue.

L'Office forestier central suisse, l'Union suisse des paysans et notre organisation, ont insisté à plusieurs reprises, lors de séances de la Société suisse pour l'étude des carburants, sur l'urgente nécessité de ne pas laisser tomber dans l'oubli les expériences faites durant la dernière guerre avec les carburants de remplacement et de s'en occuper de nouveau en cherchant à ce que des améliorations soient réalisées. Ces tentatives répétées ont incité la dite société à prévoir lors de sa 28e assemblée générale la participation d'un ingénieur suédois, M. Nordström, qui devait présenter aux délégués un exposé sur les plus récentes expériences faites dans son pays avec des gazogènes. Les innovations techniques mentionnées dans cet exposé éveillèrent un tel intérêt parmi les auditeurs que l'organisation d'un voyage d'études en Suède fut décidée. Cette visite dans le Nord se déroula du 9 au 16 septembre 1960. Notre association était représentée par le président de la Commission technique.

Nous avons fait en sorte que des essais au banc soient effectués à partir de la mi-juillet 1961 au Technicum de la Suisse centrale, à Lucerne, sous la direction de M. R. Tognoni, ingénieur, en vue de déterminer la puissance de moteurs alimentés par des générateurs produisant un carburant gazeux binaire (mélange carburé formé de gaz de bois, de gasoil et d'air), selon le nouveau procédé suédois. Plus tard, c'est-à-dire au cours de l'automne

1961, au moins deux tracteurs équipés de gazogènes suédois seront mis en service dans des exploitations agricoles. En collaboration avec la Société suisse pour l'étude des carburants et le Laboratoire fédéral d'essai des matériaux, nous procéderons par ailleurs dans une année à des travaux de recherche avec d'autres carburants de remplacement. En outre, il est prévu d'initier simultanément un nombre suffisant de moniteurs de cours et de praticiens à tout ce qui concerne les carburants de remplacement.

On nous a déjà conseillé, à l'occasion, de renoncer à nous occuper de ce problème ardu et très complexe des carburants de remplacement en nous limitant à encourager la constitution de réserves de carburants ordinaires. Nous croyons toutefois que ce serait faire preuve d'une certaine étroitesse de vues et que l'un n'empêche pas l'autre. Il ne faut en effet pas oublier les quantités énormes de carburant qu'exigent actuellement l'armée et l'agriculture, vu le nombre toujours plus élevé des véhicules à moteur utilisés. Nous accorderons toute l'attention qu'elle mérite à l'augmentation des stocks — éventuellement en prévoyant des achats en commun — dès que les services fédéraux compétents se seront prononcés notamment sur la possibilité d'affranchir ces stocks de carburants des droits de douane et de consentir des prêts sans intérêts. Nous sommes reconnaissants à la Division fédérale de l'agriculture de partager nos préoccupations dans ce domaine et de nous soutenir dans nos efforts.

19. Imposition des véhicules agricoles automoteurs

Dans le rapport du dernier exercice, nous avons signalé que la suppression des taxes perçues lors du renouvellement des permis et des plaques prévue dans la nouvelle loi sur la circulation routière (LCR), servait de prétexte à différents cantons pour «ajuster» aussi la taxe de circulation appliquée aux véhicules agricoles automobiles. La documentation du 19 sept. 1959 que nous avons soumise aux sections leur a montré que ces véhicules sont proportionnellement assez imposés, en moyenne, et que l'on doit s'opposer énergiquement à toute majoration de la taxe de circulation. Dans le courant du mois d'avril 1961, nous avons appris que des tentatives étaient faites en vue d'arriver à l'unification des taxes de circulation perçues sur les véhicules agricoles automobiles. Il n'y aurait rien à objecter à cela, en somme, si cette unification ne devait se faire sur la base des taxes les plus élevées actuellement appliquées. Un pareil système représenterait une augmentation massive de la taxe de circulation pour plusieurs régions du pays. Par notre lettre circulaire du 19 avril 1961, nous avons mis les sections au courant de ce fait en leur recommandant de prendre dès que possible contact avec les représentants de l'agriculture au parlement cantonal et de les informer à leur tour de la situation telle qu'elle se présentait en réalité. Différentes lettres reçues ultérieurement nous montrèrent que plusieurs sections avaient déjà suivi notre recommandation. Nous les en remercions sincèrement.

20. Véhicules agricoles automobiles usagés

Le fait que de vieux véhicules agricoles à moteur sont repris à des prix exagérément élevés lors de l'achat d'une nouvelle machine nous préoccupe depuis longtemps. Ceux qui font les frais de ces transactions sont en général les petits paysans inexpérimentés, qui acquièrent au prix fort des matériels d'occasion d'un modèle souvent très ancien. Notre Commission technique avait déjà élaboré en 1956 des directives pour la détermination de la valeur vénale réelle de tracteurs et d'autres machines agricoles automobiles usagées. Mais ces directives n'ont pas été admises à ce moment-là par les organes de notre association. Il nous faudra quand même avoir le courage de prendre une bonne fois une décision concernant cette question très délicate. Le nombre des tracteurs repris en compte augmente chaque année. Pour autant que nous le sachions, l'Association suisse des fabricants et commerçants de machines agricoles s'occupe actuellement aussi d'arriver à une situation plus normale dans ce domaine. Nous espérons que nos efforts conjugués permettront de trouver une solution acceptable pour les deux parties.

21. Détermination de la puissance qu'absorbent les machines commandées par la prise de force

La 34ème Assemblée générale avait décidé d'accorder un crédit supplémentaire pour que l'IMA procède à des essais en vue de déterminer la puissance d'entraînement exigée par les plus importantes machines commandées par la prise de force. L'expérience montre en effet toujours plus que les agriculteurs achètent fréquemment des tracteurs dont la puissance à la prise de force est insuffisante pour actionner des machines déjà à disposition; ou bien, ce qui arrive encore plus souvent, que la puissance à la prise de force du tracteur se trouvant déjà à la ferme ne suffit pas pour entraîner des machines acquises ultérieurement. C'est la raison pour laquelle un travail de vulgarisation s'avère d'une urgente nécessité à cet égard. Dans le numéro 12/60 du TRACTEUR, nous avons reproduit une description de l'appareil réalisé par M.R. Gobalet, ing.-méc., pour déterminer la puissance qu'exigent les machines actionnées par la prise de force. Au moment où nous rédigeons le présent rapport, cet appareil est fréquemment utilisé. Nous espérons être à même de publier les premiers résultats de ces mesurages au cours de l'automne 1961 et nous remercions sincèrement d'avance M. Gobalet et ses collaborateurs de leur initiative et du très utile travail ainsi accompli.

22. Le forgeron-mécanicien en machines agricoles

En considération de l'ampleur du développement de la motorisation de l'agriculture qui se produisit après la deuxième guerre mondiale, notre organisation a demandé depuis des années la création d'une nouvelle profession, soit celle d'agromécanicien. L'augmentation parallèle de l'effectif des véhicules routiers à moteur mettait en effet les garagistes dans l'im-

possibilité de servir tous leurs clients. Les ateliers s'occupant de la réparation des machines agricoles se trouvaient d'autre part en trop petit nombre. Bien des maréchaux et forgerons ruraux n'ont malheureusement pas donné assez rapidement suite à l'appel de leur organisation qui les incitait à compléter leurs connaissances professionnelles afin de s'adapter à la nouvelle situation. Les conséquences de cette passivité de plusieurs années ont été ici et là l'adoption de solutions provisoires que les maîtres forgerons et leur organisation ne virent pas d'un bon œil. Il serait trop long de vouloir examiner dans le cadre de ce rapport jusqu'à quel point cette méfiance envers les solutions provisoires se justifiait. Elles ont eu en tout cas le mérite de servir de stimulant et de pousser à l'action. En date du 26 décembre 1960, M. Le conseiller fédéral W a h l e n, alors chef du Département fédéral de l'économie publique, apposait sa signature au bas du Règlement concernant l'apprentissage et l'examen de fin d'apprentissage de la profession de forgeron-mécanicien en machines agricoles. Ce règlement est entré en vigueur le 1er mars 1961. Nous adressons nos félicitations aux maîtres forgerons pour ce beau résultat et souhaitons qu'une fructueuse collaboration se développe avec les futurs forgerons-mécaniciens en machines agricoles.

23. Collaboration internationale

Les interventions toujours plus fréquentes de l'Etat dans l'économie privée, d'une part, et l'union des fabricants européens de matériels agricoles réalisée par la création d'un Comité européen des groupements de constructeurs agricoles (CEMA), d'autre part, ont comme conséquence naturelle de faire songer à l'intérêt d'une collaboration accrue sur le plan international. Combien de fois n'est-il en effet pas arrivé qu'un gouvernement ou une organisation professionnelle prenait des mesures préjudiciables à l'égard des utilisateurs de machines agricoles. Le gouvernement ou les dirigeants d'une organisation professionnelle de tel pays adoptent souvent les mêmes mesures en invoquant ce qui a été fait dans tel autre pays. Une campagne d'opposition n'a généralement que très peu de chances de succès, ou même aucune. Autrement dit, le fait que les intérêts des utilisateurs de machines agricoles d'un pays quelconque sont mal défendus se révèle néfaste pour les utilisateurs de tous les autres pays.

C'est probablement parce qu'ils étaient assaillis de pensées analogues qu'un représentant français et un représentant autrichien d'organisations agricoles vinrent nous trouver le printemps dernier pour nous suggérer de collaborer à la fondation d'un groupement international des utilisateurs de matériels agricoles. Bien que nous ayons écouté ces porte-parole avec un vif intérêt, il nous a fallu cependant leur faire comprendre que la Suisse ne comptait déjà que trop d'associations et qu'au surplus les organisations internationales n'y étaient pas particulièrement prisées. Nous éprouvions par contre dans une certaine mesure le besoin d'avoir des contacts avec l'étranger. Nous leur avons alors suggéré d'envisager la création d'un groupe de travail au sein de la Confédération européenne de l'agriculture

(CEA), afin que les problèmes qui nous sont communs puissent être résolus en commun. Une telle façon de procéder permettrait en premier lieu de faire l'économie de dépenses administratives, puisque grâce à l'organisation exemplaire du Secrétariat central de la CEA, à Brougg, celui-ci pouvait facilement arriver à bout de ce surcroît de travail. Notre avis fut écouté et l'organisation française en cause adressa une demande au Comité directeur de la CEA, lequel, dans sa séance du 21 juillet 1961, décida de lui donner une suite favorable. Nous espérons avoir fait ainsi un nouveau pas en avant vers une meilleure défense des intérêts des utilisateurs suisses de machines agricoles. De sincères remerciements sont à adresser à la CEA pour la compréhension et le bon vouloir dont elle a fait preuve.

24. Collaboration avec diverses instances et organisations

Les très utiles travaux accomplis en commun avec plusieurs instances et organisations se sont déroulés d'une manière pleinement satisfaisante. Celles avec qui nous entretenons des relations particulièrement bonnes sont les suivantes:

- Département fédéral de justice et police, Berne
- Division fédérale de l'agriculture, Berne
- Direction générale des douanes, Berne
- Service fédéral de la motorisation de l'armée, Berne
- Mutuelle Vaudoise Accidents (MVA), Lausanne
- Confédération européenne de l'agriculture (CEA), Brougg
- Union suisse des paysans (USP), Brougg
- Institut suisse de machinisme agricole (IMA), Brougg
- Union des associations coopératives agricoles de la Suisse, Winterthour
- Société suisse pour l'étude des carburants, Berne
- Bureau suisse d'études pour la prévention des accidents, Berne
- Association suisse des fabricants et commerçants de machines agricoles (ASMA), Berne
- Groupement suisse des paysans montagnards (SAB), Brougg
- Association suisse de colonisation intérieure et d'agriculture industrielle (SVIL), Zurich
- Fédération routière suisse (FRS), Berne
- Fédération suisse de l'industrie des transports automobiles (TAG), Berne
- Union suisse des garagistes (USG), Berne
- Union suisse des maîtres forgerons et charrons, Zurich
- Automobile Club de Suisse (ACS), Berne
- Touring-Club suisse (TCS), Genève
- Union des coopératives agricoles de la Suisse orientale (VOLG), Winterthour

Nous formulons de vifs remerciements à tous les représentants des instances et organisations précitées pour la précieuse collaboration qu'ils nous ont prêtée et la compréhension dont ils firent preuve pour tout ce qui concerne la motorisation de l'agriculture.

25. Remerciements

Plusieurs autres aspects de l'activité de nos organes pourraient être encore mentionnés, mais cela dépasserait le cadre de ce rapport. Nous ne voudrions en tout cas pas omettre de remercier sincèrement tous les sociétaires qui nous sont demeurés fidèles au cours de cette année administrative et tous ceux qui sont entrés dans notre association. Nous exprimons d'autre part notre gratitude à Messieurs les membres des comités de section pour leur dévouement aussi inlassable que désintéressé, en particulier à Messieurs les Présidents et Gérants.

Notre organisation doit constamment s'occuper de multiples et urgents travaux. De nouvelles tâches se présentent en outre chaque année. Il ne nous est possible de les mener à bonne fin que si nous pouvons compter sur le concours actif de chacun des membres de l'ASPT. Il importe par ailleurs d'arriver à ce que tous les détenteurs de véhicules agricoles automobiles fassent partie de notre organisation, sinon notre voix ne sera pas suffisamment entendue. C'est pourquoi nous adressons un pressant appel à tous nos sociétaires pour qu'ils nous aident à recruter au moins 6000 nouveaux membres au cours de l'hiver 1961/62. Décidez les non-membres à venir grossir nos rangs et communiquez-nous l'adresse des plus difficiles à convaincre! Fixez l'insigne en couleurs de notre association sur le devant de vos machines et faites également ainsi de la propagande pour l'ASPT. Nous ne devons jamais oublier que l'union fait la force et que ce qui paraît impossible à un seul s'avère plus facilement possible à une collectivité. C'est seulement en nous unissant et en serrant les coudes que nous pourrons, comme par le passé, envisager l'avenir avec confiance.

Areuse et Brougg, le 26 juillet 1961

Association suisse de propriétaires de tracteurs

Le président: E. Schwaar

Le gérant: R. Piller.

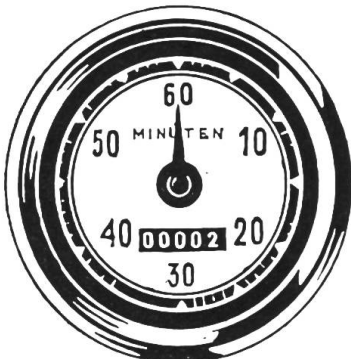
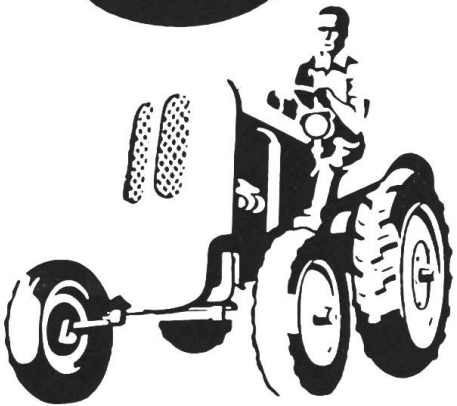
Vous épargnerez de l'argent avec le compteur d'heures électrique pour tracteurs

Avantages:)

1. enregistrement de la durée effective du service
2. changement de l'huile et entretien effectués ponctuellement
3. montage simple

Service VDO et
Agence générale:

Krautli Auto Parts SA., Zurich 3



Badenerstrasse 281
Tél (051) 25 88 90 - 2 / 25 93 57