

Zeitschrift: Le Tracteur et la machine agricole : revue suisse de technique agricole
Herausgeber: Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture
Band: 24 (1962)
Heft: 11

Rubrik: Le courrier de l'IMA

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

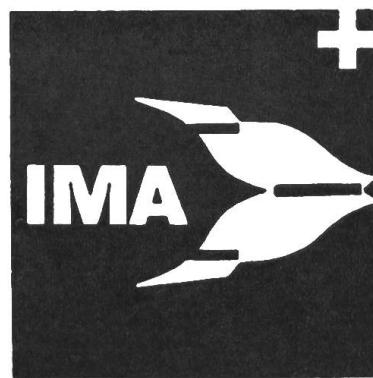
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 11.01.2026

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

7ème année juillet/septembre 1962

Publié par l'Institut suisse pour le machinisme et la rationalisation du travail dans l'agriculture (IMA),
à Brougg (Argovie) Rédaction: J. Hefti et W. Siegfried



Supplément du no 11/62 de «LE TRACTEUR et la machine agricole»

Etudes et recherches pratiques concernant la Communauté de traite*) de Guin/Fribourg

(Premiers résultats des recherches (U 235) entreprises en vue de déterminer l'intérêt présenté par la traite collective à la machine à l'aide de camionnettes spécialement équipées à cet effet.)

Recherches effectuées en collaboration avec les institutions suivantes:

- Etablissement fédéral d'industrie laitière de Liebefeld (Berne)
- Service consultatif agricole de Grangeneuve (Fribourg)
- Institut suisse pour le machinisme et la rationalisation du travail dans l'agriculture (IMA), Brugg

Par:

E. Flückiger (Dr)
G. Perler
W. Siegfried

1. Introduction

Le manque de personnel de traite qualifié a notamment comme conséquence que le producteur de lait se trouve dans une situation beaucoup plus difficile pour satisfaire aux exigences accrues posées à la qualité du lait. La constante pénurie de trayeurs capables constraint de nombreuses exploitations à chercher le salut dans la traite à la machine. On s'est rendu toutefois assez rapidement compte que la traite mécanique s'avère moins favorable que la traite manuelle pour l'obtention d'un lait contenant peu de germes microbiens. D'autre part, de nombreux agriculteurs, qui attendaient de la trayeuse non seulement un allégement du travail, mais aussi des gains de temps substantiels, ont été déçus.

*) (On l'appelle aussi, plus couramment, «l'équipe de traite».)

Le fait que la traite à la machine exige des capacités spéciales du trayeur et aussi que seules les grandes exploitations peuvent réaliser des économies de temps — comme l'expérience l'a montré — firent naître l'idée de se grouper. Les premières communautés de traite ont été créées en Hollande (1947) et en Allemagne (1952). Ces organisations devraient permettre de bénéficier des deux principaux avantages suivants: 1^o) meilleures conditions offertes pour satisfaire aux exigences relatives à la qualité du lait (entre autres par l'engagement d'un trayeur spécialisé et le nettoyage centralisé de tous les appareils ou ustensiles; 2^o) possibilité, grâce à la traite collective, de remédier au manque de personnel.

Il était cependant clair dès le début, et les expériences faites sitôt après la création des premières communautés de traite l'ont confirmé, que l'on ne pouvait bénéficier des avantages précités que dans des conditions bien déterminées. Comme ces conditions ne furent pas remplies dans tous les cas par la suite, les résultats n'ont naturellement pas pu être bons partout.

Pour ceux qui participaient directement à ces essais de traite collective, comme pour ceux qui s'y intéressaient de loin, il n'était pas facile de se former un jugement vu la diversité des résultats obtenus. C'est la raison pour laquelle les idées concernant l'intérêt présenté par la traite collective sont contradictoires.

La création d'une communauté de traite à Guin, qui fut la première et longtemps la seule organisation de ce genre en Suisse, est venue heureusement fournir l'occasion de procéder également à des expérimentations dans notre pays. Les recherches et études pratiques que nous avons effectuées à ce sujet devaient aussi permettre de disposer de certains éléments de base en vue de la dispensation de conseils.

Les fondateurs de la Communauté de traite de Guin méritent des éloges pour n'avoir pas craint de courir les risques inhérents à une expérience, en vue de résoudre leurs problèmes par l'entraide paysanne. Leur initiative a permis de faire des observations susceptibles d'être utilisées également en dehors du rayon local. Les nombreux agriculteurs qui tinrent à suivre de près l'expérience tentée avec l'équipe de traite de Guin ont prouvé l'intérêt qu'elle présentait pour eux et l'importance qu'ils y attachaient.

2. Crédation et structure de la Communauté de traite de Guin

Au moment de fonder une communauté de traite, il y a lieu d'examiner si les conditions préalables suivantes se trouvent remplies:

1. Une organisation de ce genre doit répondre à une nécessité et chaque futur associé montrer suffisamment d'intérêt pour un tel système de traite.
2. Le service de la camionnette de traite doit être confié à des trayeurs qualifiés et convenablement rétribués.
3. Cette communauté doit avoir une structure appropriée et un règlement est nécessaire pour fixer les droits et obligations réciproques des associés.
4. Il faut disposer de tous les équipements techniques voulus, aussi bien en ce qui concerne la camionnette de traite que les exploitations des associés.
5. Il faut que l'état de santé du pis des vaches se trouvant dans les étables des associés soit régulièrement contrôlé.

Durant l'hiver 1959/60, plusieurs agriculteurs progressistes du village de Guin se réunirent pour discuter des points mentionnés ci-dessus, ainsi que de différents problèmes posés par la traite mécanique collective. Les expériences faites à l'étranger dans ce domaine servirent de base aux discussions.

Les sept agriculteurs qui s'étaient réunis ont jugé de leur intérêt de se grouper et de fonder une communauté de traite. Il s'agit d'exploitants possédant des domaines de faible ou de moyenne superficie où l'on pratique la polyculture. Chacun d'entre eux,

pour ainsi dire s'occupe lui-même de son effectif laitier, qui compte de 8 à 15 têtes. En 1960, il devint urgent de décharger le secteur des travaux d'étable (traite) au profit de celui des travaux d'extérieur de ferme, du fait que le nombre des travailleurs étrangers s'avéra inférieur à celui des années précédentes. Cette situation critique constituait véritablement la raison essentielle qui incita les agriculteurs en question à créer une communauté de traite. Comme motif d'ordre secondaire, on peut notamment mentionner l'intérêt manifesté pour le nouveau système de traite. A cela s'ajoute la crainte d'une pénurie de main-d'œuvre encore plus grave, crainte qui était d'ailleurs justifiée, ainsi que l'évolution de la situation l'a prouvé.

En ce qui touche le choix d'une association de structure appropriée, il n'existe pas beaucoup de solutions. La société de fromagerie locale et la fédération des syndicats agricoles refusèrent de patronner cette organisation ou de participer d'une façon quelconque à sa création. Il fut d'autre part impossible, ainsi que l'on s'y attendait, de trouver un entrepreneur de travaux à façon s'intéressant à cette affaire. D'ailleurs quel est celui qui aurait pu satisfaire aux exigences professionnelles posées et aurait été prêt à courir les risques d'une expérience relativement coûteuse qui, dans le cas le plus favorable, ne promettait que de maigres perspectives de gain?

Il ne restait par conséquent aux intéressées qu'à fonder eux-mêmes une communauté de traite dotée de la personnalité juridique. Dans une telle organisation, les associés sont juridiquement et financièrement responsables de l'entreprise. Chacun a des obligations et des droits correspondants. Ainsi que nous le verrons plus loin, les parts sociales n'ont pas représenté une forte dépense pour chaque membre. Cela provient avant tout de ce que l'on tenait à réduire autant que possible tant les frais de main-d'œuvre que les frais de matériel et prouve en même temps le caractère expérimental de la communauté de traite en question.

Une organisation de ce genre qui ne dispose que d'une seule camionnette de traite se trouve obligée de prendre certaines mesures de précaution en vue d'incidents techniques ou de manque de personnel éventuels. Si elle dispose de plusieurs camionnettes, par contre, il existe non seulement la possibilité de s'aider mutuellement, mais aussi celle d'organiser le travail de façon plus rationnelle, notamment en attribuant à chaque équipe de traite un secteur déterminé à desservir, solution qui permet de réaliser un gain de temps appréciable.

Les fondateurs de la Communauté de traite de Guin savaient dès le début qu'il fallait chercher à constituer une seconde équipe de traite, et cela surtout pour être en mesure de rationaliser le travail de l'autre équipe. Si l'on après la fondation de la communauté, la première difficulté rencontrée, et à laquelle on s'attendait plus ou moins, fut de trouver le personnel voulu pour assurer le service de la camionnette de traite. On avait prévu deux employés, soit un trayeur qualifié et un aide. Seul le trayeur put être trouvé. Aussi les associés furent-ils obligés de mettre un auxiliaire capable à disposition pour chaque séance de traite se déroulant dans leur étable. La Communauté de traite de Guin ne libère donc pas complètement ses adhérents du travail de la traite. C'est par là qu'elle se différencie de tous les systèmes de traite mécanique collective connus jusqu'ici.

Les statuts de la communauté de traite obligent en outre les associés à faire visiter leur effectif de laitières par le vétérinaire.

3. Conditions générales des exploitations des associés

Le rapport entre les superficies consacrées aux herbages et celles réservées aux cultures sur terres labourées d'une part, et l'importance du troupeau de bovins, d'autre part, donnent une idée assez exacte de l'économie d'entreprise et de l'économie de travail d'une exploitation. On trouvera au Tableau 1 des indications détaillées à ce sujet.

Tableau 1

Superficies consacrées aux différentes cultures et effectif des vaches laitières dans les exploitations des associés (1961)

Domaine no.	Céréales et colza		Pommes de terre et betteraves		Herbages		Total des surfaces cultivées	Nombre de vaches	Total des bovins UGB	Proportion de vaches par rapport à l'effectif total %
	ares	%	ares	%	ares	%				
1	432	27	378	23	810	50	1620	12	18,5	65
2	450	35	162	12	685	53	1297	10	16,5	60
3	504	39	72	5	720	56	1296	11	17,0	65
4	252	26	72	7	648	67	972	10	13,7	73
5	468	29	180	11	972	60	1620	16	22,3	72
6	252	32	66	8	474	60	792	9	13,2	67
7	810	37	345	16	1022	47	2177	18	30,0	60
8	756	50	162	11	594	39	1512	8	12,9	62
Moyennes	490	34	179	11	740	54		11	18	65

D'après l'orientation de la production, les domaines des différents associés rentrent dans la catégorie des exploitations à spéculations culturelles multiples. Leur superficie oscille entre 7,9 et 21,8 hectares. Les terres ouvertes représentent en moyenne le 45 % du total des surfaces cultivées. L'effectif des vaches varie de 8 à 18 têtes. On compte en moyenne 65 % de vaches par rapport à l'ensemble de l'effectif des bovins. Tous les associés pratiquent l'élevage en vue du renouvellement du troupeau.

Enfin il convient de relever que l'étendue des surfaces consacrées aux différentes cultures, de même que l'importance de l'effectif des bovins, ne diffèrent pas sensiblement de celles des domaines avoisinants. D'autre part, après une année, le fait d'appartenir à cette communauté de traite n'a exercé aucune influence sur le rapport existant entre les superficies des différentes cultures et sur l'importance du troupeau.

4. Main-d'œuvre employée et sa composition

La main-d'œuvre utilisée dans les exploitations des associés varie de 1,45 à 2,7 UMO (unités de main-d'œuvre). On compte de 5,9 à 11,5 hectares d'herbages pour une UMO, ou 9 hectares en moyenne. Les grandes différences constatées dans l'importance et la composition de la main-d'œuvre sont frappantes, en particulier si l'on considère que ni le système de mise en valeur des animaux ni l'orientation générale de la production ne diffèrent beaucoup d'une exploitation à l'autre.

Tableau 2
Main-d'œuvre utilisée dans les exploitations des associés

Domaine no.	Nombre d'unités de main-d'œuvre (UMO) faisant partie de l'exploitat. étrangères à l'exploitat.	Travailleurs auxiliaires ¹⁾	Total des UMO employées	Hectares d'herbages pour 1 UMO
1	2,0	—	*	2,05
2	1,8	—	**	2,0
3	1,0	0,3	**	1,5
4	1,0	0,5	*	1,55
5	1,3	0,8	*	2,15
6	1,0	0,4	*	1,45
7	1,0	1,5	**	2,70
8	1,8	0,7	*	2,55
				Moyenne = 9

1) *) Aide fournie annuellement pendant 10 à 20 jours = 0,05 UMO

**) Aide fournie annuellement pendant 50 à 80 jours = 0,2 UMO

Il ressort du tableau ci-dessus que les exploitations nos. 1 et 2 ne disposent que d'une main-d'œuvre familiale, tandis que les autres embauchent des saisonniers en été et en automne. De plus, chaque exploitant recourt encore aux services de quelques personnes auxiliaires pendant de brèves périodes.

Sans vouloir entrer dans les détails, on peut dire que le nombre et le genre des travailleurs occupés dans les exploitations des associés varient dans une large mesure et que ces différences ne semblent pas devoir s'expliquer par l'orientation de la production. Il résulte de cette situation que le besoin d'un allégement des travaux d'étable, en particulier du travail de la traite, n'a pas la même importance pour chaque exploitation.

5. Equipement technique de la camionnette de traite et des exploitations des associés

Les équipements techniques nécessaires à la communauté en question consistent tout d'abord en une camionnette spécialement aménagée pour la traite, c'est-à-dire pour récolter simultanément le lait de 6 vaches. Un certain nombre de bidons du type traditionnel, pour la réception et le transport du lait, font également partie de l'équipement de la camionnette. Celle-ci ne comporte donc ni installation de réfrigération ni réservoir collecteur (tank à lait).

a) La camionnette de traite

L'équipe de traite de Guin a commencé son activité en 1960, à la fin du mois de mai, en se servant d'un véhicule spécial pourvu d'un moteur VW et à traction par les quatre roues. Ce véhicule de type plutôt léger a montré assez rapidement son incapacité à supporter les fortes sollicitations auxquelles il était soumis sur les chemins et que l'on avait quelque peu sous-estimées au début. Il fut nécessaire de le remplacer déjà en juillet 1961, c'est-à-dire après un peu plus d'une année. Le véhicule utilisé actuellement (voir fig. 1) est une camionnette Mercédès-Benz à ridelles, dont les principales caractéristiques techniques sont les suivantes:

Moteur: moteur 4-cylindres Diesel, mod. OM 636 VII

Puissance: 43 ch DIN au régime de 3500 tours-minute

Surface de charge: 6 m²

Poids à vide avec le conducteur: 1800 kg

Charge utile: 1700 kg

Boîte de vitesses: 4 marches avant, 1 marche arrière

Vitesse maximale: 80 km/h

La camionnette de traite sert non seulement à amener à pied l'œuvre le trayeur et l'installation de traite, mais aussi à transporter à la fromagerie les bidons de lait des associés et d'autres agriculteurs. De plus, elle effectue aussi chaque jour le transport du petit-lait de la fromagerie aux exploitations en cause.

b) L'installation de traite

L'installation de traite se compose de deux éléments, si l'on peut dire, soit de l'élément mobile, représentant l'équipement de la camionnette, et de l'élément fixe, constitué par l'équipement mis en place dans les étables des associés.

L'élément mobile englobe une installation complète de traite FN-exception faite de la conduite à vide — et 6 unités de traite du type à pot suspendu. (Pour tous détails au sujet de cette trayeuse, prière de consulter le rapport d'essai Ep 917 de l'IMA.) La pompe à vide peut être entraînée aussi bien par un moteur à benzine que par un moteur électrique. Sur la fig. 2, on distingue le groupe motopompe monté flottant sur deux supports en acier boulonnés derrière la cabine du conducteur.

Lorsque le trayeur-conducteur se rend d'une exploitation à l'autre, les six unités de traite (une unité = gobelets + pulsateur + pot trayeur) sont rangées dans l'armoire spéciale que montre la fig. 3 et qui se trouve fixée à l'extrémité arrière du pont de charge.

Comme nous l'avons dit plus haut, l'élément fixe de l'installation de traite est constitué par une conduite à vide et une prise de courant à fiche montées dans les exploitations des associés. Etant donné que les unités de traite doivent être raccordées à la conduite à vide, il faut que celle-ci soit installée dans l'étable. La prise de courant permet de faire marcher le moteur électrique qui entraîne la pompe à vide. Sur la fig. 4, on voit nettement l'extrémité de la conduite à vide, à laquelle est adapté le tuyau souple aboutissant à la pompe à vide montée sur la camionnette, de même que la prise de courant, avec fiche et câble relié au moteur électrique. Ces deux raccords doivent se trouver à l'extérieur de l'étable de toutes les exploitations desservies.



Fig. 1:
Le nouveau véhicule
(camionnette) utilisé par
la Communauté de traite
de Guin.

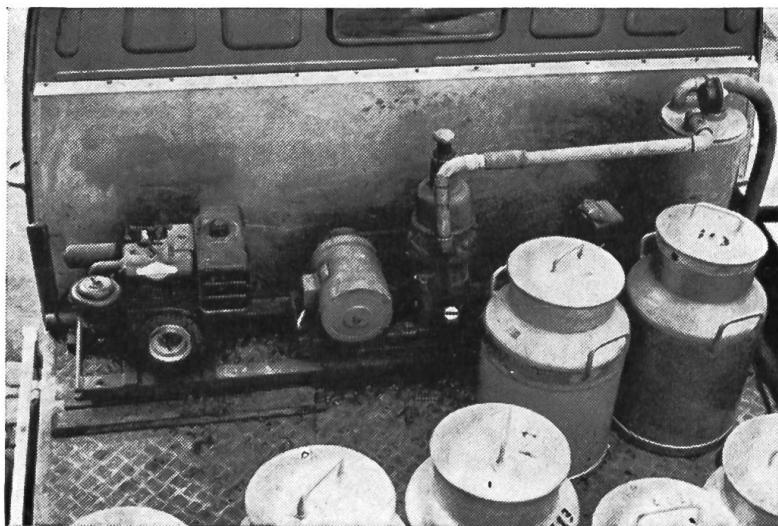


Fig. 2:
Le groupe motopompe
(entraînement de la pompe par moteur électrique
ou à benzine) monté élastiquement derrière la
cabine du conducteur.

(A suivre)