

Zeitschrift: Technique agricole Suisse
Herausgeber: Technique agricole Suisse
Band: 59 (1997)
Heft: 1

Rubrik: ASETA

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: 10.01.2026

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

Info ASETA

Le b. a.- ba de l'impôt sur les carburants

Werner Bühler, directeur ASETA



L'idée que le remboursement de l'impôt sur les carburants est une subvention destinée à l'agriculture est malheureusement bien répandue, une idée qui est d'ailleurs aussi erronée que discriminatoire. En réalité – et il faut le préciser – l'agriculture reçoit une somme de 70 millions de francs, suite à une décision qui repose sur des bases légales et qui n'a absolument rien de commun avec les subventions. Nous en évoquons les raisons en fin d'article.

L'actualité presse: la demande de remboursement de l'impôt doit parvenir jusqu'au 15 février 1997 à Berne, à la Direction générale des douanes.

En principe, le remboursement de l'impôt n'est garanti que pour des quantités de carburant dont l'utilisation à des fins agricoles ou sylvicoles a été prouvée. L'article 18 de la loi sur le remboursement de l'impôt sur les huiles minérales du 21 juin 1996 stipule que le Conseil fédéral a le droit de régler la procédure de remboursement des taxes sur les carburants à l'agriculture. Dans l'article 68 de l'ordonnance sur l'impôt sur les huiles minérales du 20 novembre 1996, le Conseil fédéral a fixé que l'impôt grevé sur le carburant serait remboursé selon des critères normalisés tels que la superficie et le genre de cultures, les machines et véhicules utilisés (utilisation selon la norme). Les détails sont contenus dans l'ordonnance relative aux allègements fiscaux et l'intérêt de retard pour l'impôt sur les huiles minérales.

Comment sont calculés ces montants et quelles en sont les influences sur les différentes zones?

La particularité de ce procédé normalisé réside dans le fait que la quantité de carburant ayant droit au remboursement ne correspond pas à la consommation effective de carburant. En observant divers documents, on remarque que les besoins en carburant sont classés par genres de cultures et que les normes sont calculées sur ces bases. De plus, il n'est pas tenu compte uniquement des différentes sortes de cultures sur les diverses parcelles mais du cheptel ainsi que des véhicules et machines agricoles utilisés. Jusqu'à ce jour, on distinguait deux sortes d'exploitations: avec ou sans tracteurs. Contrairement aux exploitations avec tracteurs, il fallait calculer, pour les exploitations sans tracteur, la consommation moyenne de carburant de chaque machine. En considération de la diminution de ces exploitations sans tracteur, la révision de l'ordonnance prévoit une standardisation des normes. La norme de base correspond à une consommation normale nécessaire à cultiver un hectare de prairie.

La somme des surfaces de chacune des diverses cultures, multipliée par ces coefficients, se nomme chiffre de surface (ChS). Les consommations selon la norme sont attribuées aux chiffres de surface de 1 à 12. A partir de 13, la consommation selon la norme est calculée à l'aide de la formule suivante:

Consommation selon la norme = $(\text{ChS} + 0.5) \times \text{norme de base}$.

Si l'exploitation est située en zone de montagne, la surface des prés se

Tableau 1. Calcul de la consommation selon les normes: coefficients déterminants

Prés	1
Aérodromes et places d'exercice (allmends)	0.3
Champs labourés	1.7
Vignes	2
Plantations d'arbres fruitiers et cultures de baies	1.5
Pépinières d'arbres fruitiers et forestiers	1.5
Cultures de légumes	3
Terrain à litière	0.3
Forêt	0.15
Roseaux de Chine	1
Cultures de fleurs coupées	3

Tableau 2. Coefficients pour domaines sis en zone de montagne

Chevaux de moins de 4 ans	0.25
Chevaux de plus de 4 ans	0.50
Anes, mulets, bardot de mois d'un an	0.25
Anes, mulets, bardots de plus d'un an	0.35
Jeunes bestiaux de 6 à 12 mois	0.20
Génisses	0.35
Vaches	0.55
Taureaux et bœufs	0.40
Moutons et chèvres, sauf en troupeaux transhumants	0.05

calcule d'après l'effectif du cheptel consommant du fourrage brut. Les coefficients suivants seront alors appliqués:

Quelques restrictions sont à prendre en considération pour le bétail placé à l'estivage et pour les coopératives alpestres.

Y a-t-il de grandes différences entre le remboursement du Diesel et de l'essence?

Afin de calculer la consommation selon la norme, ces deux carburants disposent de critères différents. La norme de base par hectare et par

année est de 130 l pour l'essence et de 100 litres pour le Diesel. L'année dernière, le remboursement par 100 litres s'élevait à Fr. 56.09 pour l'essence et à Fr. 58.13 pour le Diesel. Les frais d'administration grèvent de 3% le montant du remboursement.

Les charges douanières qui pèsent sur les carburants sont assez élevées. Est-ce que tous impôts prélevés les taxes sont remboursés?

Lors de leur importation, les carburants sont grevés d'une taxe fiscale à la frontière suisse. Le tableau 3 indique les bases valables, en vigueur dès

le 1^{er} juillet 1995 ainsi que le montant qui revient aux caisses fédérales.

Si, comme vous le dites, le calcul du remboursement ne dépend pas de la consommation de carburant, comment percevrai-je ma part en tant qu'entrepreneur agricole?

Etant donné que les ristournes dépendent des surfaces travaillées, l'agriculteur encaisse ce qui revient à celui qui exécute le travail. Dans ces circonstances, le tarif de l'entrepreneur en tiendra compte et présentera un tarif incluant l'impôt. Pour les travaux de moissonnage-battage, la somme rétrocedée se monte environ à 20 francs l'hectare.

Prenons l'hypothèse suivante: Si je travaille pour un cercle d'échanges ou je prête mon tracteur au voisin, est-ce que cet impôt est compris dans le tarif?

Cela dépendra du tarif et des accords établis avec ce voisin. Pour autant que celui qui exécute le travail fournit le carburant, il a droit à la ristourne et il faudra adapter le tarif selon le cas. Par contre, si c'est l'agriculteur qui livre le carburant, il ne faudra pas compter la ristourne dans le prix de location puisqu'elle sera rétrocedée au prorata de la surface travaillée.

Si, par exemple, mon exploitation est trop éloignée du village et que je dois utiliser ma voiture tous les jours pour livrer le lait, puis-je prétendre au remboursement dans pareil cas?

Non. Cela est prévu dans les calculs de chiffre de surface (ChS).

Avec la mise en service de la production de biodiesel EMC à Etoy, la question des carburants alternatifs est apparue. Sera-t-il possible d'adresser une demande de remboursement pour le biodiesel?

L'EMC importé serait dédouané comme le Diesel. A notre connaissance, aucun EMC n'est actuellement importé. L'EMC produit par des stations pilotes peut être exonéré de l'impôt

Tableau 3. Taxes et redevances

	Essence sans plomb En centimes par litre	Carburant Diesel En centimes par litre
Impôt de base	41.50	45.42
Supplément douanier (p. ex. autoroute)	30.00	30.00
Charge douanière totale	71.50	75.42
Remboursement net	56.09	58.13
Taxe douanière revenant à la Confédération	15.41	17.29
Un montant de 3% pour les frais administratifs est déduit du remboursement (minimum 20, maximum 500 francs)		

par le département des finances. Si la station d'Etoy est déchargée de l'impôt, il est évident qu'aucun remboursement ne sera versé puisqu'aucun impôt n'a été payé. (Voir art. 35 de l'ordonnance sur l'imposition des huiles minérales).

Dans le cadre des débats budgétaires, la question d'interrompre l'octroi de ces ristournes réapparaît de temps à autre. Leur suppression aurait-elle une influence sur l'orientation de la consommation? Comment l'ASETA justifie-t-elle ses revendications? Continuera-t-elle à s'investir dans cette cause?

L'agriculture n'utilise que le 10% de sa consommation de carburant sur

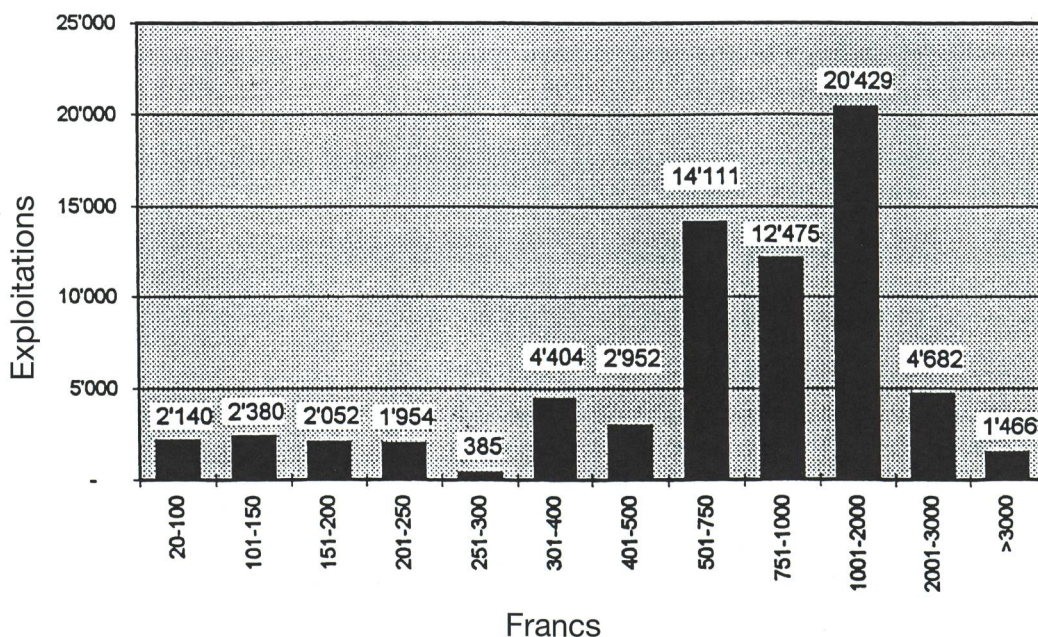
les routes, soit 1% de la quantité totale consommée en Suisse. Etant donné que les droits de douanes sont affectés à la construction des routes et à leur entretien, et que l'agriculture utilise son carburant hors des axes routiers, elle prendrait une participation disproportionnée aux coûts précités. A cela s'ajoute encore 30 centimes par litres qui sont destinés aux routes nationales et sur lesquelles, comme on le sait, les véhicules agricoles ne sont pas autorisés à circuler. De plus, signalons que les pays limitrophes remboursent aussi une partie de l'impôt sur le carburant. Dans quelques pays, la Suisse a même servi de modèle à l'introduction de ces ristournes. Il faut aussi préciser que ce processus ne porte aucune

atteinte aux accords du GATT et qu'il est conforme à l'UE et que sans cela la compétitivité de l'agriculture suisse risquerait d'être freinée face aux produits étrangers. C'est pourquoi le remboursement de cet impôt ne doit en aucun cas être confondu avec une subvention.

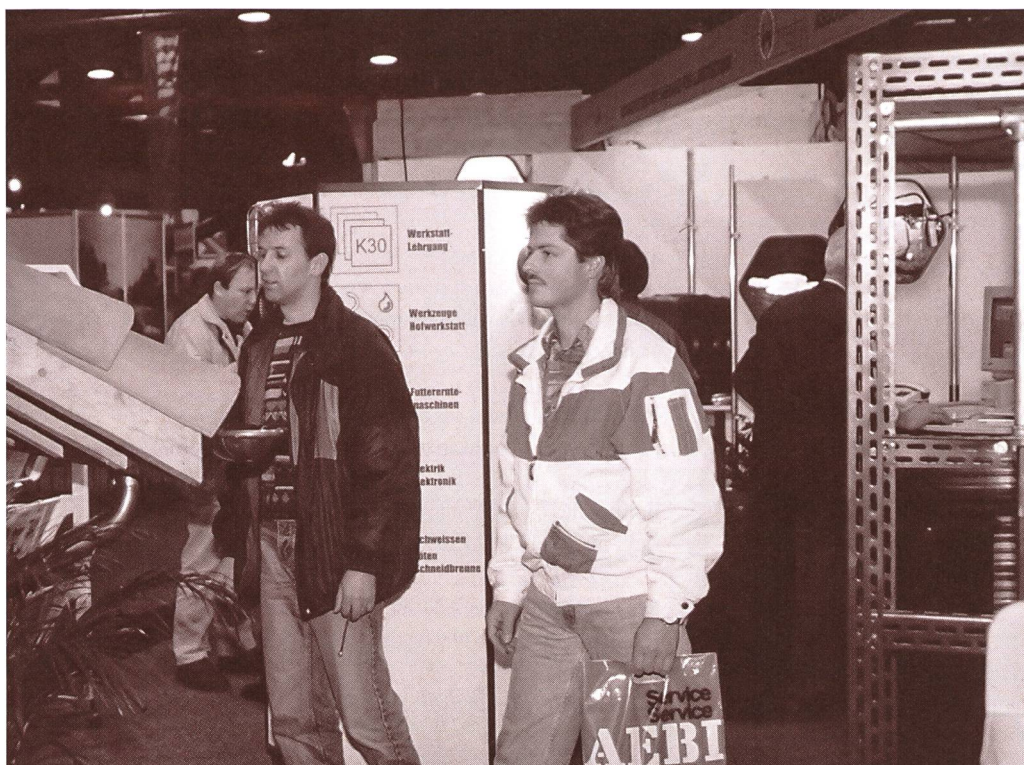
Contrairement à l'avis de quelques «verts», l'interruption de ces remboursements n'aurait aucune influence sur la consommation de carburant. Pour abaisser les frais de production, il serait plus approprié, en premier lieu, de réduire la consommation de carburant par des mesures techniques et économiques. Vu sous cet aspect, l'ASETA reste donc sur la brèche afin que l'agriculture continue à recevoir une part raisonnable de ces ristournes.

Certains agriculteurs ne profitent pas du remboursement de l'impôt sur les carburants. Que doit-on leur conseiller?

Pour autant que la possibilité de toucher ces remboursements existe, les intéressés demanderont un formulaire à l'Office de la culture des champs et le renverront à la Direction générale des douanes jusqu'à mi-février, accompagné des récépissés relatifs aux livraisons de carburant.



Graphique: Montants remboursés aux exploitations pour 1995.



Un cours à Grange-Verney ou à Riniken? Un moyen de comprimer les coûts.

aux centres de Grange-Verney et de Riniken. Combinaison de travail ou salopettes? L'Association dispose dès maintenant de survêtements de travail d'excellente qualité; à commander au stand. Le personnel de l'ASETA sera en mesure d'apporter toutes les informations utiles relatives au programme varié des cours: entretien et réparations de machines, technique à la ferme et cours d'informatique.

Calcul des coûts de machines

L'ASETA ne cesse de s'affirmer dans le secteur de l'informatique agricole grâce à son exposition annuelle de logiciels INFOLA et de ses centres de cours. A l'AGRAMA, nous vous proposons d'examiner de plus près vos éventuels investissements en machines. Après avoir complété le talon ci-contre, venez à notre stand: prix d'achat, utilisation et durée de la machine pourront être déterminés de façon individuelle grâce aux logiciels «TARIFAT» (FAT-Tänikon) et MAKO 2.

Un peu de piment dans la soupe

Qu'il s'agisse de modifications ou de nouveautés, une foire agricole vit, somme toute, des tous derniers développements de la technologie agricole. Présentes à l'AGRAMA, les organisations professionnelles, l'USM «Union suisse du métal», le SPAA «Service pour la protection des accidents en agriculture» la FAT Station fédérale de recherches en économie et technologies agricoles à Tänikon, sont des organisations qui mettent un peu de piment dans la soupe. Une exposition à voir et un stand à visiter, celui de l'ASETA, situé au milieu de la halle 1.

Priorité au stand, le journal Technique Agricole, bien entendu, nouvelle couverture, nouvelle mise en page (voir lettre p. 2). Représentation des intérêts et prestations de service sont les acquis de l'Association dans

les domaines de la sécurité routière et de la mécanisation. A l'AGRAMA, nous désirons aussi discuter avec vous de l'introduction des 40 km/h et de ses conséquences

pour les véhicules agricoles à moteur.

Le domaine de la formation professionnelle et continue est aussi présent au stand avec des modèles construits

Talon:

Machine/Chaîne de machines	1ère machine	2ème machine
Puissance (CV, surface, volume)		
Prix d'achat		
Durée d'utilisation (année)		
Durée d'utilisation (h, ha, nombre d'unités)		
Utilisation annuelle (h, ha, nombre d'unités)		
Nom:		
Prénom:		
Rue:		
NPA/ Lieu:		
Tél:		

Centre ASETA de Grange-Verney

Programme des cours 1997

Atelier

Machines et tracteurs

Diagnostic, réparation de tracteurs et machines. Les participants peuvent réparer leurs propres véhicules et machines
12, 13, 14, 26 et 27 février 1997

Jours

5

Electricité tracteur et remorque

Détecter les pannes – Exercices pratiques sur maquette et sur véhicule
Les participants peuvent réparer leurs propres véhicules et machines
5 février 1997

1

Le freinage hydraulique

Pose de freins hydrauliques – Divers exercices de contrôle
4 et 7 février 1997

2

Traiter à bas volume

Avantages et inconvénients – Adaptation du pulvérisateur
21 janvier 1997

1

Affûtage

Principes de base et application
Les participants peuvent apporter leurs propres pièces à affûter
11 février

1

Finance:

Cours d'informatique: Fr. 100.– par jour
Cours de 4 jours: Fr. 380.–
Tous les autres cours: Fr. 60.– par jour
Pour une inscription à plusieurs cours, vous bénéficiez des rabais suivants:
6 à 9 jours Fr. 55.– par jour
à partir de 10 jours Fr. 50.– par jour

Pour bénéficier du rabais, le montant pour tous les cours est à verser le premier jour du cours

Inscription pour tous les cours:

Par téléphone au secrétariat du Centre de formation ASETA: 021 995 34 34

Horaire des cours: Matin: de 9.00 à 12.00 h –
Après-midi de 13.00 à 16.00 h

Repas de midi: à l'école de Grange-Verney
(Fr. 16.–, boisson et café compris)

Soudure autogène

Souder, braser, découper – maîtrise du chalumeau
Les participants peuvent apporter des pièces à réparer
15, 16 et 17 janvier 1997

3

Soudure électrique

Réglage des appareils – Utiliser électrodes et acier
Les participants peuvent apporter des pièces à réparer
29, 30 et 31 janvier 1997

3

Construction métallique

Construction d'un objet (table de soudure, chariot, grill, etc.)
Cours pour personnes possédant de bonnes connaissances en soudure
5, 6 et 7 mars 1997

3

Maçonnerie

Connaissance des matériaux – rudiments de coffrage, ferrailage
Montage pratique – Conseils pour construction de murs, dallage, etc.
3 et 4 mars 1997

2

Réfection d'appartement

Choix des matériaux – Isolation – Calcul des travaux de réfection
Technique de pose accessible
25 février 1997

1

Pose de rustique d'intérieur

Informations sur crépis – Préparation de parois (plâtre et ciment)
Pose de crépis – Travaux de finition
3 février 1997

1



Carrelage

Pose de carrelage – Choix de l'outillage
Différents travaux pratiques de coupe et de pose
B 22 janvier 1997
C 6 février 1997

Courant 220–380 V: que peut-on faire soi-même

Construction de circuits électriques selon les règlements
Divers schémas de construction
B 28 janvier 1997

Installation sanitaire

Montage d'une installation avec différents tuyaux
Avantages et facilités de pose des matériaux à disposition
23 janvier 1997

Informatique

C'est décidé, je me lance!

Se retrouver dans la jungle informatique, lire un prospectus.
Que faut-il acheter?
D 20 janvier 1997

Début d'utilisation sous Windows 95

Connaître son ordinateur – Apprentissage du Windows 95
Utilisation de disquettes, installation de logiciels
D 30 janvier 1997

Works 4 pour Windows 95

Tour d'horizon complet d'un logiciel intégré Works 4.
Nombreux exercices pratiques.
B 16 et 27 janvier 1997 + 6 et 24 février 1997
C 23 janvier, 10 février 1997 + 3 et 10 mars 1997
D 13 janvier, 27 février + 6 et 13 mars 1997

PI-Programme «Agroplus»
B 4 février 1997

½ journée

Cours pour les dames

Entretien des robinets, chasses d'eau, l'électricité à la maison

Description de divers appareils sanitaires; de système de sécurité sur les appareils électriques – Raccordements, pose de luminaire
Echanges pratiques de divers joints, entretien de siphons
4 mars 1997

Percer, visser, poser des tampons dans les murs

Utilisation de petites machines électriques – Compléter sa boîte à outils
Scier, percer, visser – Pose de divers objets
28 février 1997

Pose de papier peint et rustique d'intérieur

Connaissance des colles, de l'outillage nécessaire
Pose de rustique – Préparation du fond, calcul du prix
Remarque: Prendre des habits de travail
A 7 mars 1997
B 11 mars 1997
C 13 mars 1997

Peinture et isolation

Connaissance et application des diverses peintures sur menuiserie, mur et plafond – Travaux de protection, d'isolation
6 mars 1997

LA SUPERIORITE



Les tracteurs Renault CERES équipés de la cabine Spacial plus d'espace et de confort. Nouveau les moteurs DPS réputés, la capacité de relevage élevée et beaucoup plus...



RENAULT
Agriculture

démarrez ! avec la catégorie des vainqueurs

S.C.I.M.A. Tracteurs Renault, 3185 Schmitt, Tél. 026 496 36 01

Freins de remorques hydrauliques: les tests 1996

Des résultats décevants

Willy von Atzigen, ASETA

Sous l'égide de l'ASETA et ses sections, des contrôles de freins organisés par régions ont permis aux détenteurs de véhicules agricoles de faire tester leurs installations à peu de frais. Actuellement, c'est grâce à des appareils de mesure spéciaux que l'efficacité des freins de tracteurs ou de remorques peut être contrôlée. Les résultats sont plutôt médiocres pour ne pas dire mauvais.

Evaluation 1996						
Section		bon	trop élevé	trop bas	dangereux	TOTAL
AG	Tracteur	4	2	1	3	10
	Remorque	8	1	5	2	16
BE	Tracteur	25	16	2	13	56
	Remorque	49	1	19	25	94
ZG-ZH	Tracteur	5	11	0	7	23
	Remorque	12	2	8	3	25

Condition sine qua non pour la sécurité dans le trafic: des freins en excellent état de marche. Sur les trains agricoles, les freins hydrauliques doivent être synchronisés entre le tracteur et les remorques. Bien réglés, ils ne se dérèglent pas en cours d'utilisation. Il en va autrement de la pression des freins et de la décélération du tracteur et de la remorque: le revêtement et les tambours (disques) s'abîment. Détérioration, température élevée, souillures éventuelles et même lubrifiant peuvent influencer le frottement de telle façon que l'effet de freinage sera réduit à néant.



Evaluation

Chaque véhicule a été évalué individuellement selon quatre critères: «bon», «trop élevé», «trop bas» et «dangereux». Sur le graphique, ces critères ne se rapportent qu'aux résultats des mesures relevées. Nous supposons que l'autre partie du train agricole corresponde aux normes, soit demeure dans la plage de tolérance. Dans cette évaluation, la construction et le poids total du véhicule devront être pris en considération. La construction et le poids total du véhicule devront être pris en considération.

Pas d'amélioration durant les cinq dernières années

Lors de trois manifestations qui se sont déroulées au printemps 1996 dans les cantons de Zurich (Wald), Zoug (Knonau) et Berne (Aarberg), 89 tracteurs et 135 remorques ont été testés.

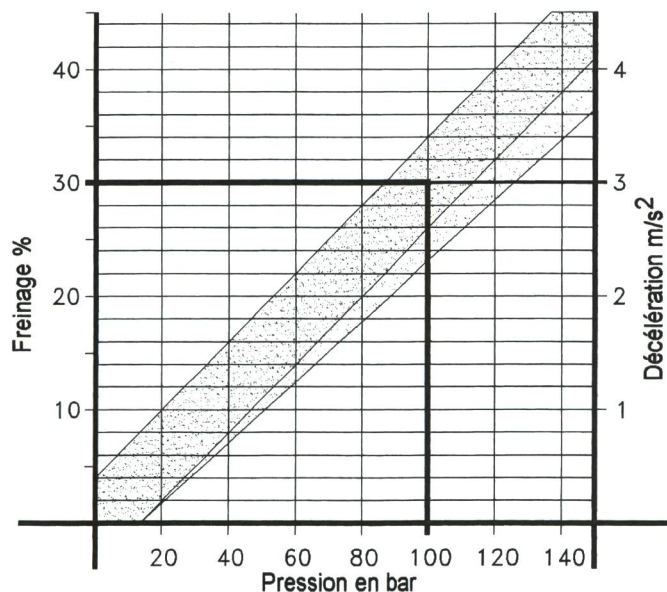
Comme le montre la campagne organisée dans le canton de Zurich et menée durant 1992-93 (voir TA 7/94), le bilan relevé cette année pour les tracteurs et les remorques est plutôt décevant. Et si les freins hy-

	Evaluation			
	bon Les résultats des mesures entrent dans les limites de tolérance (+/-15%). Dès 100 bar, le train agricole peut être en dehors de cette plage	trop élevé Les résultats sont supérieurs à la limite de tolérance	trop bas Les résultats sont inférieurs à la limite de tolérance	dangereux Les véhicules présentent ici un réel danger pour la sécurité. La synchronisation est soit trop élevée, soit trop basse
Tracteur	Correspond aux normes établies et peut être utilisé sans hésitation	Par rapport à l'effet de freinage, le tracteur a trop peu de pression à l'accouplement de frein. La remorque exerce alors un effet de freinage insuffisant. Le tracteur est repoussé par la force exercée sur le timon.	Par rapport à l'effet de freinage, le tracteur a trop de pression à l'accouplement de frein. Lors du freinage, le tracteur est retenu par la remorque: le blocage des roues est courant	- L'effet du freinage ne peut être dosé - la fonction n'est pas garantie il faut s'attendre à des forces de poussée supérieures à 800 daN
Remorque	Correspond aux normes établies et peut être utilisé sans hésitation	De telles remorques freinent trop fort. Lors du freinage, le tracteur est retenu par la remorque. Risques accrus de détérioration pour les freins de la remorque.	L'effet de freinage de la remorque est insuffisant. La tringle devra être réajustée. Les revêtements sont usés, durs ou souillés. Le tracteur est repoussé par force exercée sur la timon,	- L'installation de frein est mal dimensionnée - les cylindres de frein sont complètement usés - il faut s'attendre à des forces de poussées supérieures à env. 800 daN



*D'avantage de sécurité grâce à des freins contrôlés.
(Photo: Peter Gerber, Association bernoise pour l'équipement de technique agricole).*

Plage de tolérance



Le graphique permet de juger l'installation de frein dans les grandes lignes: dans tous les cas, il faut tenir compte de la construction et du poids total de la remorque.

hydrauliques sont obligatoires sur les nouveaux tracteurs depuis octobre 1993, (contre 35% lors du dernier contrôle) 38% des tracteurs sont bien cotés. La catégorie «trop élevé» a grimpé de 27 à 33% tandis que les

tracteurs de la catégorie «trop bas» sont passés de 29 à 3%. En examinant ces chiffres, on peut dire que 25% des tracteurs figurent dans la colonne «dangereux» contre 10% lors de la première campagne.

Si, en Suisse romande, les résultats ne sont pas très différents, M. Pichonnat, nouveau chef du centre de formation ASETA de Grange-Verney, nous signale néanmoins un léger mieux pour les freins de remorques: les contrôles montrent effet une amélioration dans les tambours et les cylindres de frein.

Et quoi d'autre encore?

L'état général des véhicules est très différent de l'un à l'autre. La qualité des freins hydrauliques des remorques dépend toujours du fabricant et de l'âge du véhicule. La réalité montre que sur bon nombre de tracteurs construits en 1993 et antérieurement à cette année, l'installation de frein laisse à désirer. Et cela concerne aussi les remorques. A notre avis, les importateurs et les ateliers mécaniques devraient y prêter un peu plus d'attention.

Ce qui ne devrait pas arriver

Un autre point problématique est l'entretien du véhicule. N'importe quel frein demande un minimum de contrôle et d'entretien. Une installation comportant des cylindres en fin de parcours juste avant la saison des transports est une négligence grossière et ne devrait pas arriver. C'est au détenteur du véhicule qu'il incombe de prendre les mesures adéquates.

Attention avec les remorques de camion

Les anciennes remorques de camion arrivent nettement en queue de peloton. Sur les 18 testées, un tiers seulement a remporté une bonne note. Les huit remorques classées «dangereuses» devront subir un sérieux examen. Les grands tambours de freins n'offrent aucune garantie. La croyance qui veut que les bons freins fonctionnent bien sur de vieux camions est une conclusion erronée.

Technique Agricole

Editeur:

Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture (ASETA)
Werner Bühler, directeur

Rédaction:

Ueli Zweifel
Franca Stalé

Adhésion, abonnement, changement d'adresse:

Case postale, 5223 Riniken
Tél: 056 441 20 22
Fax: 056 441 67 31
E-Mail: red@agrartechnik.ch

Régie des annonces:

publimag

Publimag – ofa magazines
Rue Etraz 4
1002 Lausanne
Tél: 021 317 83 83
Fax: 021 317 83 99
Responsable: Magali Zahnd
ou
Sägereistrasse 25
8152 Glattbrugg
Tél: 01 809 31 11
Fax: 01 810 60 02
Responsable: Darko Panic

Imprimerie et expédition:

Huber & Co. AG
Grafische Unternehmung
und Verlag
8501 Frauenfeld
Tél: 052 723 55 11
Fax: 052 722 10 07
E-Mail: verl.zss@huber.ch

Production:

Reto Bühler

Administration:

Claudia Josef

Reproduction autorisée
avec mention de la source
et envoi du justificatif à la
rédaction

Paraît 12 fois par an:

Prix de l'abonnement:

Suisse: Fr. 55.- par an
(2% TVA incluse)
Gratuit pour les membres
ASETA
Etranger: Fr. 75.- par an

**Le numéro 2/97 paraîtra
le 18 février 1997**

**Dernier jour pour les
ordres d'insertion:
31 janvier 1997**