

LA MOTOCULTURE EN TUNISIE

Dans un précédent article (1) le passé et l'état actuel de la motoculture en Tunisie avaient été esquissés.

Cette étude avait montré que la situation internationale se ressentait encore des destructions et des bouleversements économiques entraînés par la dernière guerre.

L'approvisionnement de la Régence en machinisme agricole et en produits industriels consommables, tels que les carburants et les lubrifiants restait donc souvent insuffisant et exigeait le maintien de la répartition pour certains matériels comme les tracteurs à roues Diesel ou les chenillards et pour les allocations de produits pétroliers.

Afin d'essayer de dégager des indications valables sur l'avenir de la motoculture en Tunisie, il convenait d'examiner, avions-nous conclu :

- 1.) les tendances du marché mondial de la machine agricole;
- 2.) la politique qui serait utilement suivie, dans ce domaine, par les Pouvoirs publics;
- 3.) les activités relevant essentiellement de l'initiative privée.

I. — LES TENDANCES DU MARCHÉ MONDIAL DE LA MACHINE AGRICOLE

Il est indéniable que, avant 1940, l'essor de la motoculture tunisienne a été caractérisé par la prédominance du matériel américain du fait de l'extension de l'industrie de la machine agricole aux U.S.A., tandis qu'en Europe la construction du matériel de culture se maintenait le plus souvent au stade de l'atelier artisanal ou de la petite usine.

En outre, l'absence du contrôle des

changes et l'installation à Tunis d'agences bien organisées des principales firmes d'Outre-Atlantique consolidaient la suprématie dans la Régence du matériel américain dont les qualités justifiaient d'ailleurs sa bonne réputation auprès des agriculteurs français et tunisiens.

La tendance actuelle de la Chambre Syndicale de la Machine Agricole de Tunis, partagée d'ailleurs par la majorité des agriculteurs, reste donc de recourir presque exclusivement comme par le passé, aux U. S. A.

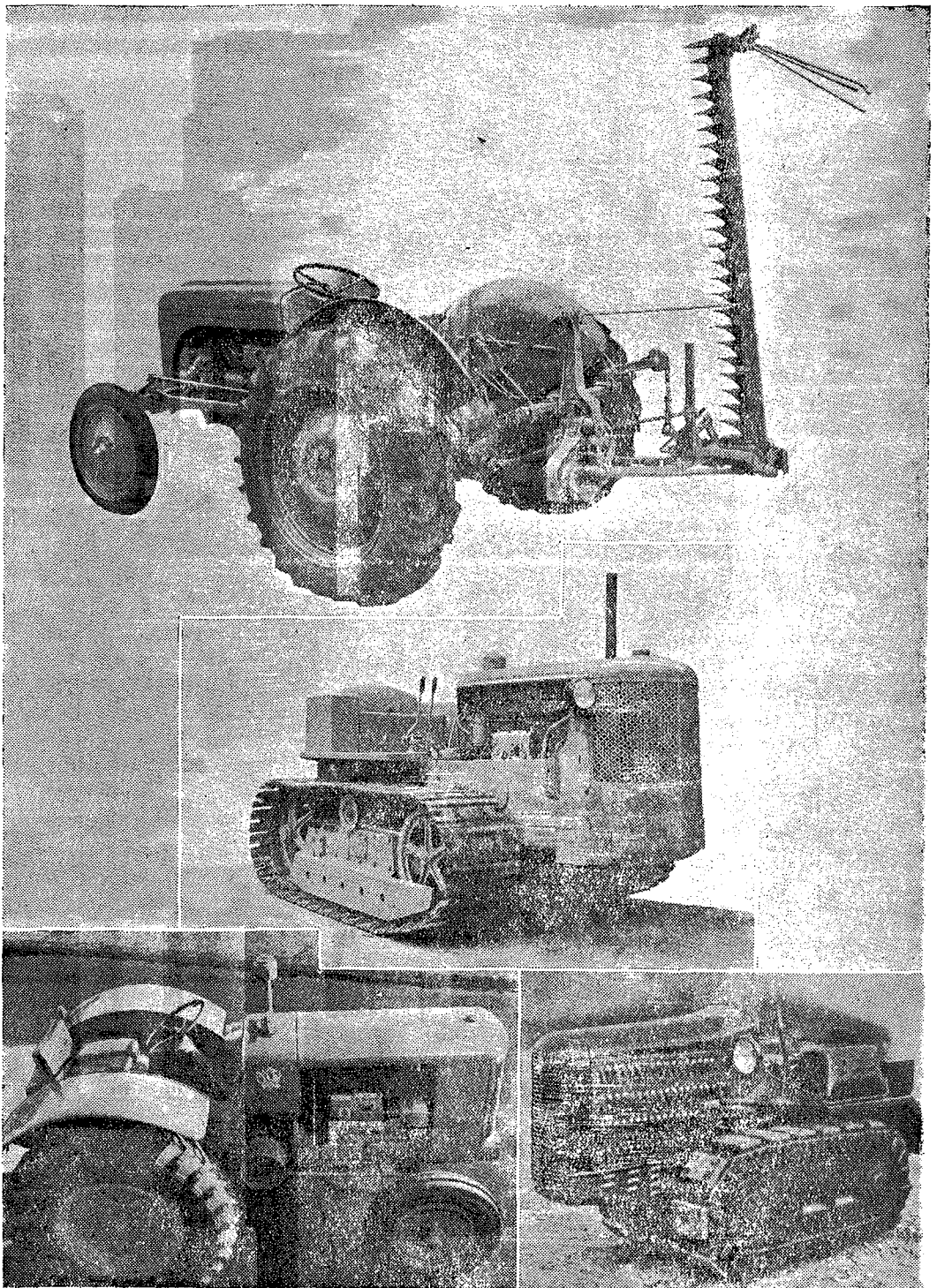
Cette tendance est renforcée par les crédits importants en dollars accordés à la Tunisie, depuis la libération, pour ses achats de machines agricoles. Jusqu'au début de 1948, ces crédits, affectés à l'achat de machines neuves ou de pièces de rechange, totalisent environ 6.900.000 dollars. Tant que la reconversion de l'industrie américaine n'a pas été achevée, ces crédits ont été très supérieurs aux possibilités d'exportation des U.S.A., mais la Régence a réussi à importer un nombre très important de tracteurs des « Surplus » de guerre.

A la date de la dévaluation de janvier 1948, un reliquat très important de devises disponibles, sur le montant des commandes couvertes au cours du dollar à 120 fr., a permis d'adopter pour les importations ultérieures de machines agricoles américaines une valeur intermédiaire de 150 fr. par dollar.

Simultanément, les prix des matériels français ou européens, se sont sensiblement alignés sur le cours libre du dollar deux à trois fois supérieur à 150 francs.

Malgré une péréquation calculée sur la base de 30% du prix d'achat au départ des usines, en faveur des importations françaises ou européennes, jugées intéressantes, la

(1) C. F. « Bulletin Economique »
N° 16, Mai 1948.



En haut : Tracteur à roues Ferguson (Grande-Bretagne) 17/24 CV à outils portés, commandés par vérin hydraulique.

Au centre : Tracteur à chenilles diesel Continental 47 L (France) 55/65 CV.

En bas (à gauche) : Tracteur à roues diesel S.I.F.T. (France) 30/35 CV, agricole et routier.
(à droite) : Tracteur à chenille rigide Faure-Uranus (France) 25/28 CV, vigneron et routier (patins en caoutchouc).

disparité actuelle des prix entre le matériel européen et le matériel américain à 150 fr. le dollar entraîne une mévente incontestable des tracteurs et des machines de motoculture qui ne sont pas made in U. S. A.

Dans la mesure où il n'est plus possible de s'adresser presque uniquement à l'industrie américaine, cet état de chose ne risque-t-il pas d'être préjudiciable à la Tunisie ?

Il n'est pas permis, en effet, d'ignorer que de 1938 à 1948, la production mondiale de la machine agricole a considérablement évolué. Ceci est vrai même aux Etats-Unis : de nouvelles marques s'y sont créées et surtout certaines firmes ont pris une importance relative plus grande qu'avant-guerre.

Quoi qu'il en soit, la dernière décade a marqué malgré le déclin temporaire de la production allemande, un essor remarquable de l'industrie européenne de la machine agricole qui traduit la volonté, manifestée par toutes les nations, de moderniser leur agriculture.

L'effort est particulièrement net dans le domaine des tracteurs. De nombreuses usines, souvent très modernes, construisent en série des tracteurs à roues ou à chenilles.

L'exemple le plus typique est l'usine « Ferguson » montée en 1946, à Conventry (Grande-Bretagne), déjà en tête de la production mondiale, puisqu'elle exporte dans tous les pays et que les Etats-Unis eux-mêmes lui ont passé une commande de 65.000 tracteurs.

A noter également l'effort italien pour la production de chenillards. En particulier, la principale usine de constructions mécaniques de la Péninsule a sorti un tracteur à chenilles de 40 CV dont le châssis et les trains de chenilles doivent être construits en France. Cet exemple de coopération internationale dans la construction des tracteurs, n'est pas

isolé. L'association des industries de plusieurs pays facilitera la fabrication en grandes séries et freinera la multiplication des types qui handicapait la production européenne.

En ce qui concerne la France, le plan Monnet prévoit pour l'année 1949 la sortie de 45.000 tracteurs (dont 20% environ de chenillards). Certes, les programmes du plan Monnet n'ont pu être tenus pour les années 1946 et 1947 en raison notamment de la pénurie persistante des matières premières et des sources d'énergie.

L'effort de la Métropole ne doit cependant pas être sous-estimé. Silencieusement, les chaînes de montage se mettent en place. Dès maintenant la Régie-Renault sort 35 tracteurs par jour dans ses nouveaux ateliers du Mans et cette cadence peut s'accroître immédiatement en fonction des approvisionnements. D'autres usines créées depuis 1944, ont déjà des productions mensuelles appréciables telles que 350 tracteurs Diesel à roues ou 70 chenillards.

Faut-il rappeler que le plan Marshall a précisément pour objet de développer et d'harmoniser l'équipement des nations de l'Europe Occidentale et des pays associés, afin de leur permettre de se suffire le plus possible à eux-mêmes et d'équilibrer en ce qui concerne le commerce extérieur leur balance des comptes.

Par conséquent, les besoins de la Tunisie en tracteurs et en machines de motoculture devront être satisfaits dans une proportion progressivement croissante au cours des prochaines années, par les constructeurs français et européens.

On sait déjà que les crédits affectés à la Tunisie pour l'achat de machines de motoculture américaines sont de l'ordre de 1.100.000 dollars pour la première année d'application du plan Marshall. Dans le cadre de ce plan, les U.S.A. ont dé-

cidé en outre de limiter toutes leurs exportations de matériel agricole à la valeur de 75 millions de dollars pour la première année. Ces deux chiffres soulignent bien la pénurie accrue de dollars qui affectera, pendant les années qui viennent, la Tunisie comme les autres clients des Etats-Unis.

Mais les agriculteurs de la Régence sauront-ils surmonter leur méfiance à l'égard du matériel français ou européen ? Les arguments les plus fréquemment évoqués à cet égard sont au nombre de trois :

1.) le matériel européen est mal connu ; il n'est peut-être pas adapté aux conditions locales d'utilisation. Il n'est pas intéressant d'en faire l'expérience à ses frais ;

2.) le matériel n'est pas ou est mal représenté par des agents manquant souvent de moyens.

3.) le matériel est beaucoup plus cher que les machines américaines équivalentes.

En fait, la seule objection valable est la dernière. En effet, l'époque de l'improvisation est passée depuis longtemps dans le domaine de la machine agricole. D'une part, la technique est très stabilisée pour les tracteurs à roues et plus encore pour les chenillards. D'autre part, les prototypes européens sont soumis à des essais rigoureux en laboratoire et en culture avant leur homologation officielle. Les agriculteurs de Tunisie risquent donc peu « d'essuyer les plâtres » d'autant plus que la plupart des machines européennes sont déjà en service en Algérie où elles travaillent d'une manière satisfaisante dans des exploitations agricoles analogues à celles de la Régence. Il appartient enfin aux Services techniques de l'Agriculture de refuser l'importation des matériels qui sembleraient inadaptés aux conditions locales ou tout au moins de les soumettre à des essais préliminaires.

Si les machines européennes sont souvent pas ou mal représentées, c'est en raison de leur prix relativement trop élevé.

Bien que certains établissements spécialisés dans le matériel agricole soient liés aux firmes américaines par des contrats leur interdisant la vente de machines concurrentes, il n'en existe pas moins à Tunis des sociétés très capables de bien représenter n'importe quelle marque. Mais peuvent-elles engager les frais élevés d'une organisation commerciales (stock de pièces de rechange, prospection, etc...) pour des machines beaucoup plus coûteuses que celles des Etats-Unis, donc à priori délaissées par la clientèle.

Sans doute les Pouvoirs Publics adopteront prochainement un relèvement de la valeur arbitraire du dollar en vigueur actuellement pour les importations des machines agricoles américaines. Il faut espérer que cette mesure entraînera un alignement entre les prix américains et les prix français ou européens.

Certes, le matériel de motoculture subira de ce fait une hausse sensible mais conforme au renchérissement général du coût de la vie et compensée d'ailleurs par les récentes revalorisations des produits agricoles.

II. — L'ACTION DES POUVOIRS PUBLICS

Cette action est multiple. Aussi ne peut-on esquisser ici que les principaux points sur lesquels elle pourrait utilement se poursuivre :

a) Enseignement spécialisé ;

b) Directives précises sur la politique des importations ;

c) Expérimentation systématique des matériels (Station d'essai de machines) encouragement aux procédés de motoculture qui contribuent à maintenir ou même à améliorer la richesse naturelle du sol.

d) Appui à une industrie locale de la machine agricole ;

c) Facilité de crédit pour l'acquisition du matériel de motoculture et la constitution des groupements d'utilisation en commun des machines de motoculture.

a. — Comme on le sait, l'enseignement spécialisé est donné, en dehors des établissements professionnels dépendant de la Direction de l'Instruction Publique, dans les écoles d'agriculture de la Régence (Ecole « Sidi-Naceur » et Ecole de Tunis).

Il faut toutefois regretter la part encore trop restreinte faite aux cours relatifs à la mécanique agricole. L'enseignement agricole reste trop axé sur les connaissances biologiques. On semble oublier que l'agriculteur moderne se double de plus en plus d'un mécanicien et que s'il peut bénéficier immédiatement des recherches des généticiens en ce qui concerne les espèces animales ou végétales améliorées, il ne tirera le meilleur parti des machines de plus en plus complexes mises à sa disposition qu'à condition d'être très au courant des divers problèmes de la mécanique appliquée.

Quant aux cours pratiques de motoculture, il existe à l'Ecole Coloniale d'Agriculture de Tunis des stages bi-annuels de formation accélérée de mécaniciens-conducteurs agricoles, très profitables aux jeunes gens attirés par cette carrière. Ces cours d'apprentissage mériteraient d'être mieux connus du grand public.

b. — Le plein essor de l'industrie mondiale de la machine agricole fait naître chaque mois de nouveaux types de matériels qui sont d'un intérêt très variable pour la Tunisie. Par ailleurs, les crédits — surtout en devises fortes — destinés à l'importation de machines agricoles, sont de plus en plus limités. Il est donc nécessaire que les Pouvoirs Publics indiquent avec précision les machines agricoles dont l'importation leur paraît souhaitable à l'exclusion des autres. Un rôle consultatif est joué à

cet égard par la Commission de répartition des produits nécessaires à l'Agriculture (C. R. P. N. A.) qui groupe — sous la présidence de S. E. le Ministre de l'Agriculture — des personnalités agricoles et des fonctionnaires.

c. — L'expérimentation des matériels nouveaux, et encore inconnus en Tunisie, pourra se faire à la future station d'essais de machines, prévue à l'Ecole d'Agriculture de Tunisie (E. C. A. T.). Jusqu'ici, seuls des moyens de fortune ont permis de procéder à de nombreux essais de tracteurs soit à l'E.C.A.T., soit au Service Botanique de l'Ariana. Les crédits accordés doivent permettre d'édifier une Station moderne à l'image de celles qui existent en France, au Maroc et en Algérie. Cette station sera édifiée dans l'enceinte de l'Ecole d'Agriculture de Tunis, car d'une part ces travaux pourront être suivis utilement par les élèves, d'autre part elle sera appelée à étudier certains problèmes en liaison étroite avec les autres centres de recherche agricole, groupés pour la plupart à Tunis. D'ores et déjà la future Station d'essais de Tunis est affiliée au Centre Technique du Machinisme Agricole de Paris, organisme interprofessionnel qui diffuse, grâce à ses correspondants répartis dans le Monde entier, le résultat des études poursuivies dans cette branche.

En outre, la station de Tunis aurait à étudier les procédés propres à améliorer la mise en valeur du sol dans la Régence. Beaucoup de ces procédés sont déjà en cours d'expérimentation dans les régions de climat semi-aride et relèvent étroitement du machinisme. A titre d'exemple on peut citer le problème de la restitution de l'humus au sol ou du maintien de sa richesse en humus, les façons culturales freinant l'érosion, les travaux adaptés aux cultures irriguées, etc...

d. — L'appui à donner à une in-

dustrie locale de la machine agricole est, quoiqu'il en paraisse, assez directement lié à l'expérimentation précitée. On a souvent souligné combien la diversité des problèmes de motoculture conduisait les industries de la machine agricole à allonger la gamme de leurs matériels. Cet éparpillement des efforts est contraire à l'unification des types, exigée par une production au meilleur prix donc en grande série. A vrai dire, la normalisation doit porter d'abord sur les éléments de machines. Ainsi les constructeurs pourraient livrer plusieurs modèles où se retrouveraient de nombreux éléments communs et même s'adresser, le cas échéant, à des établissements spécialisés dans la fabrication de pièces exigeant un outillage perfectionné (matériel d'injection, pistons, segments, etc...).

Quoi qu'il en soit, certaines machines de construction simple sont difficilement importables parce que pratiquement abandonnées par les firmes productrices.

L'industrie locale a ainsi été conduite à fabriquer les « bassin » ou machines à faire des cuvettes, très utiles pour lutter contre le ravinement, parce que les Etats-Unis n'en livrent plus. Le prix de revient de ce matériel a été grevé notamment par un approvisionnement local en fers profilés, cadrant mal avec cette fabrication. Mais lorsque les difficultés de détail auront été résolues et après rajustement des cours des machines importées, il semble possible de produire sur place, à un prix marchand, plusieurs matériels agricoles répondant à des problèmes spécifiquement tunisiens.

e. — L'achat d'un matériel de motoculture (tracteur et instruments associés) représente aujourd'hui un investissement trop souvent hors de proportion avec les moyens des agriculteurs, surtout s'il s'agit de jeunes qui s'installent ou d'exploitants éprouvés par la récente série de mauvaises récoltes. Par ailleurs, les

coopératives de culture mécaniques ne peuvent dispenser de tout achat individuel de machines.

L'intervention du crédit paraît donc indispensable et les Pouvoirs Publics doivent suppléer les établissements privés en raison de la nature spéciale du crédit agricole, fondé en grande partie sur la garantie morale qu'offre l'emprunteur. Certes, les fonds exigés par une large politique de crédit sont considérables, mais on peut sans doute espérer du plan Marshall une solution — au moins partielle — de ce problème. Il semble, en effet, que la contre-partie pécuniaire des matériels vendus à des particuliers grâce aux devises dont les Etats-Unis ont fait don aux pays assistés, doit servir à leur équipement et il est à peine besoin de souligner que le machinisme agricole figure en première place dans le programme d'équipement tunisien.

III. — ACTIVITES RELEVANT ESSENTIELLEMENT DE L'INITIATIVE PRIVEE

Dans le domaine de la motoculture, ces activités sont groupées d'une part dans les organismes professionnels agricoles (Société des Agriculteurs, C.G.A., Chambres d'Agriculture, Coopératives, etc...) qui représentent les utilisateurs, d'autre part à la Chambre Syndicale de la Machine Agricole de Tunisie qui représente les vendeurs.

En ce qui concerne les agriculteurs, le passé est le meilleur garant de l'avenir. Il est certain que la presse agricole locale et la tribune de la Société des Agriculteurs de Tunisie continueront à diffuser les procédés de culture encore peu connus et à faire connaître les nouveaux matériels intéressants, quel que soit leur origine. A ce sujet, une collaboration toujours plus étroite entre les techniciens de l'Administration et les agriculteurs « en prise direc-

te » avec la terre, doit se poursuivre.

Le rôle que peut jouer la Chambre Syndicale de la Machine Agricole est important et exige beaucoup de ses membres.

Un établissement industriel ou commercial n'est certes pas une entreprise philanthropique. Il ne peut imposer un matériel contre le gré de la clientèle, mais il peut guider l'opinion. Il doit prospecter le marché mondial et s'assurer les représentations qui n'exigent pas de devises rares; savoir faire venir des machines encore mal connues localement mais utiles. Il faut noter un progrès certain ces derniers temps : de nouvelles marques françaises ou européennes sont maintenant représentées à Tunis.

Il est également nécessaire que les ressortissants de la Chambre Syndicale de la Machine Agricole aient une forte qualification professionnelle pour conseiller utilement leurs clients sur le choix des appareils, les règles d'utilisation, etc... On ne vend pas une machine comme un coupon de textile.

CONCLUSION

Puisqu'il n'est plus question de discuter de l'utilité de la motoculture, quelle sera la puissance du parc de tracteurs à son plein essor ?

L'estimation déjà citée de M. Jacques Dumont (190.000 CV) correspond à l'objectif qu'il serait souhaitable d'atteindre dans un délai de trois ans.

D'autres études évaluent les besoins globaux à 250.000 CV. (50% en chenillards, 50% en tracteurs à roues), en prévision d'une large extension de la motorisation dans le domaine de la céréaliculture traditionnelle et d'une amélioration des conditions de travail dans les zones du centre et du sud, emblavées en fonction des précipitations pluviales. D'ailleurs ces prévisions sta-

tistiques n'ont de valeur qu'en fonction de la prospérité de l'Agriculture tunisienne.

La dépense afférente à l'importation annuelle de 770 tracteurs (dont 270 chenillards), d'une puissance globale de 20 à 25.000 CV., et de tout le matériel de motoculture associé (façons aratoires, récolte, etc.) a été récemment estimée, sans péréquation, à 2 milliards de francs environ.

Cette quantité de matériel agricole représente plus que le maximum de ce qui pourrait être débarqué en Tunisie dans les conditions actuelles. Et cependant la valeur d'un accroissement de récolte de 800.000 quintaux de blé suffirait à le financer. Ainsi les bénéfices escomptés des récoltes à venir doivent être largement utilisés à la constitution d'un outillage important.

Il est logique que les exploitations agricoles modernes disposent — dès que ce sera possible — d'un excédent de chevaux-vapeurs, à l'image de l'abondante cavalerie des belles fermes d'autrefois.

Les chevaux d'acier présentent l'avantage de ne consommer qu'au travail et grâce aux tracteurs en réserve, les travaux urgents ne risquent pas d'être stoppés par une panne intempestive.

Il subsiste cependant un sujet de préoccupation qui ne devrait pas être oublié des pays tributaires des importations pour leurs besoins en carburants pétroliers : l'Agriculture ne produit plus la nourriture de son cheptel de trait qui est maintenant « mort » et non plus « vif ».

Sur cette question, deux affirmations peuvent être avancées :

1°) La consommation mondiale de pétrole s'accroît actuellement à un rythme supérieur à la production. Par conséquent, sans préjuger les résultats déjà encourageants des

prospections pétrolifères, entreprises en France et en Afrique, les besoins de l'Union Française, autres que ceux de la motoculture, absorberont largement le débit de ces futurs gisements.

2°) L'Agriculture est capable — au prix d'un effort d'équipement rentable — de produire les carburants d'origine végétale nécessaires à l'alimentation de ses tracteurs. Telle est la conclusion de la commission chargée de rapporter, dans le cadre du plan Monnet, la question de l'alcool carburant. Mais il existe bien d'autres carburants possibles (oléagineux — bois et même céréales secondaires) et les recherches faites au sujet des moteurs susceptibles de consommer ces carburants de remplacement avec le meilleur rendement, sont actuellement

très avancées. Quant aux lubrifiants le concours de la chimie industrielle et une bonne exploitation des ressources en corps gras de l'Union française, permettraient de réduire au minimum notre dépendance à l'égard de l'Etranger. La mise au point, pendant l'occupation, de nouveaux produits de graissage est, à ce sujet, un gage de succès.

Ainsi, moyennant un effort concerté de tous, la motoculture pourra s'adapter aux sujétions locales et s'affirmera de plus en plus comme l'instrument de progrès le plus efficace de l'Agriculture tunisienne.

A. MAJORELLE,

Ingénieur en Chef du Génie Rural, Professeur à l'Ecole Coloniale d'Agriculture de Tunis.