

Zeitschrift: Le messenger suisse : revue des communautés suisses de langue française
Herausgeber: Le messenger suisse
Band: 19 (1973)
Heft: 1

Rubrik: Le courrier de nos lecteurs-rédacteurs

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

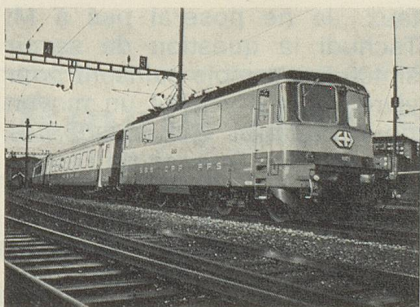
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Le courrier de nos lecteurs-rédacteurs

« Madame,

» C'est avec beaucoup d'intérêt que j'ai lu votre dernier numéro de votre revue « Le Messager Suisse » (° 11, 18^e année) et en particulier l'article consacré au 125^e anniversaire des C.F.F.

» M'occupant plus spécialement des questions ferroviaires suisses pour mon journal, je suis très au courant de tout ce qui touche aux C.F.F. Votre article illustre les C.F.F. d'hier et d'aujourd'hui. Permettez-moi de vous adresser deux clichés sur les C.F.F. de demain.



1

» Le premier cliché montre la rame prototype des futurs trains intervilles des C.F.F. qui relieront dès 1975 Genève à Zürich. Ces trains, aptes à circuler à une vitesse de 140 km/h sur la voie actuelle modernisée, sont livrés dans une nouvelle décoration propre aux trains intervilles : gris clair et bande orange avec toiture en gris anthracite. Les caisses des voitures sont en métal léger, entièrement soudées. Chaque voiture est munie de nouveaux boggies dotés d'un dispositif approprié

permettant l'inclinaison de la caisse pour le franchissement des courbes à vitesse plus élevée. Toutes les voitures de première ou de deuxième classe, comme la voiture restaurant, sont équipées d'un système de climatisation complet. L'ensemble de ce matériel comporte l'attelage automatique international et de nouveaux passages d'intercommunication. Les portes d'accès aux compartiments s'ouvrent automatiquement à l'approche d'un voyageur, par pression au sol. Le verrouillage des portes donnant sur l'extérieur se fait automatiquement. Les voitures sont munies de fenêtres rigides en double glace. Les sièges ont une nouvelle forme plus pratique et sont plus espacés et ce dans les deux classes. Les toilettes sont équipées de lavabos à eau chaude et eau froide et comportent des prises pour le rasoir. Grâce à ces nouveautés, le confort sera augmenté, le bruit supprimé et les voitures circuleront plus agréablement. De plus, l'introduction de ce nouveau matériel permettra d'offrir aux usagers un service cadencé entre Genève et Zürich. Nul doute qu'avec un tel matériel, les relations intervilles des C.F.F. compteront parmi les meilleures d'Europe.

» Le deuxième cliché montre l'évolution du matériel de traction moderne des C.F.F. au cours de ces dernières années en présentant trois générations de locomotives des C.F.F. De gauche à droite on distinguera : — Ae 6/6 11425 de la série 11401 à 11520 construite de



2

1952 à 1966. Chacun de ces véhicules moteurs peut atteindre 120 km/h pour une puissance de 6 000 CV et un poids total de 120 t.

— Re 4/4 11 11 250 de la série 11 101 à 11 304 construite de 1964 à 1974. Chacune de ces machines, dont la livraison n'est pas encore terminée, peut atteindre 140 km/h pour une puissance de 6 320 CV et un poids de 80 t. La motrice présentée ici est peinte aux couleurs rouge et crème pour la remorque des trains Trans Europ Express.

— Re 6/6 11 602. Cette machine fait partie de quatre prototypes de la même série livrés en 1972. Ces machines, dont la vitesse maximale est de 140 km/h, ont une puissance de 10 600 CV pour un poids total de 120 t. Elles peuvent tracter des trains de 850 t à 80 km/h en rampe de 2,6 ‰ et sont prévues pour la remorque des trains lourds sur la ligne du Gothard. Une commande de plus de cent exemplaires de cette machine sera passée au cours des prochaines années.

» Voilà donc quelques renseignements qui pourront vous être utiles.

» Dans l'espoir de vous avoir rendu service et en restant à votre entière disposition, je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes meilleures salutations. »

William Lachenal

Merci, cher lecteur, de votre lettre que nous publions avec intérêt.

En hiver, toujours par le chemin de fer

S'il est une saison où le voyage par fer s'impose, c'est bien en hiver. Le chemin de fer est, en cette saison, le seul moyen de locomotion que les inconvénients atmosphériques de cette saison n'affectent pas. Malgré brouillard et neige, le train continue, en toute sécurité à vous mener à votre destination à temps, notamment vers l'une des 170 stations de sports d'hiver suisses dont la plupart sont accessibles par le rail.

Kandersteg, en Oberland bernois, est désormais à nouveau desservie, chaque fin de semaine, directement de Paris, **sans changement de train**. Une raison de plus de vous y rendre par chemin de fer.

L'Office National Suisse du Tourisme, pour illustrer le slogan bien connu : « En hiver, toujours par le chemin de fer », vient d'installer un réseau ferré miniature dans le hall d'accueil de son agence « Porte de la Suisse », 11 bis, rue Scribe. Les petits, et surtout les grands, passent souvent des heures devant ce réseau équipé de rames des Chemins de Fer Fédéraux Suisses.

*
**

« Monsieur le Rédacteur,

» La parution des trois articles dans votre revue du mois de décembre, sous la rubrique « Affaires fédérales » — 13^e Rente A.V.S. — me permet de vous adresser quelques réflexions, notamment en ce qui concerne la 8^e révision de l'A.V.S.

» Sans appartenir à la catégorie des gens appelée « éternels rouspéteurs », je reconnais au contraire l'immense progrès social que constitue notre A.V.S., mais je m'étonne que lors de la 8^e révision, certaines inégalités n'aient pas été nivelées, pour faire disparaître de flagrantes injustices. Je pense surtout aux Suisses de l'étranger, qui n'ont

pas pu adhérer à temps à l'A.V.S., qui n'ont pu cotiser que quelques années avant l'âge de la retraite, qui par conséquent n'ont obtenu qu'une rente partielle et à qui on refuse un rachat de cotisations, alors que cette possibilité existe dans d'autres pays.

» Mais revenons d'abord à ce fameux 13^e mois, qui devait être une compensation à l'enrichissement continu du coût de la vie. Pour ce faire on a tout simplement doublé les rentes et je pense que ce fut un erreur, car le couple qui avait une rente de F 600 se voyait attribué F 1 200, et le couple avec une rente de F 200 recevait F 400. Pour moi l'enrichissement est le même pour tout le monde, pauvres et riches payant le pain au même prix. En d'autres termes, on a favorisé le riche et on a maintenu le pauvre dans la misère. Il est tout à fait normal que les rentes varient suivant le montant des cotisations et la situation de l'intéressé, mais lorsqu'il s'agit d'un enchérissement, les conditions d'application ne sont plus les mêmes. Vous dites qu'à l'occasion du paiement de cette double rente, certaines personnes avaient reçu pour la première fois un billet de 500 F. C'est fort estimable, mais savez-vous combien il y a de gens qui à cette même occasion n'ont pas vu la couleur d'un tel billet ?

» On dit que les rentes A.V.S. seraient pratiquement doublées à partir du 1^{er} janvier 1973. C'est à mon sens le seul avantage (pour nous expatriés) qui nous est consenti. Encore reste-t-il à prouver — je me place toujours en position du couple qui, en fin 1972 a une rente de 200 F — si les 400 F qu'il va (peut-être) toucher à partir du 1^{er} janvier 1973, valent beaucoup plus que les 180 F qu'il avait touchés au début de 1969.

» Quant au 2^e pilier, on ne voit pas très bien comment ils (les expatriés) pourront en bénéficier, comme le dit très juste-

ment M. René Bovey, dans le même « Messenger » du mois de décembre. Ne parlons pas du 3^e pilier, je ne vois pas comment on pourrait faire des économies avec 400 F par mois et même si on avait, ce n'est pas à 5 % en Suisse qu'on les placerait, quand l'Etat en prend le tiers. » Donc ni 2^e ni 3^e pilier pour nous et à peine une petite plus-value de la rente par rapport à 1969. Et pas d'autres compensations pour ce qu'aurait pu nous apporter un rachat des cotisations, je veux dire une rente digne de vivre dans des conditions normales.

» Tout ce'a est bien hypothétique pour des gens du 3^e âge. On a fait une A.V.S. pour la jeune génération, quant aux autres...

» Pourtant, avant la votation du 3 décembre, M. Tschudi a déclaré que le système de prévoyance vieillesse sera l'un des plus efficaces et que la prévoyance garantie par la Constitution devait permettre à chacun de couvrir ses besoins vitaux. Je ne poserai pas à M. Tschudi la question de savoir si 400 F par mois suffisent pour vivre, mais il y avait un moyen pour conférer aux déshérités que sont les Suisses de l'étranger, une possibilité d'acquérir une rente honnête, c'était le rachat des cotisations. Je n'étais pas le seul à réclamer cette possibilité pour combler certaines lacunes et injustices (voir « Le Messenger » n° 6 de juin 71) mais la Commission de révision ne l'a pas retenu. L'Office Fédéral des Assurances Sociales m'a répondu personnellement non, par principe. Pourtant ce n'est pas une aumône qu'on demandait, car le perdant pouvait aussi bien être ce rentier qui a fait un rachat important et qui meurt dans l'année même.

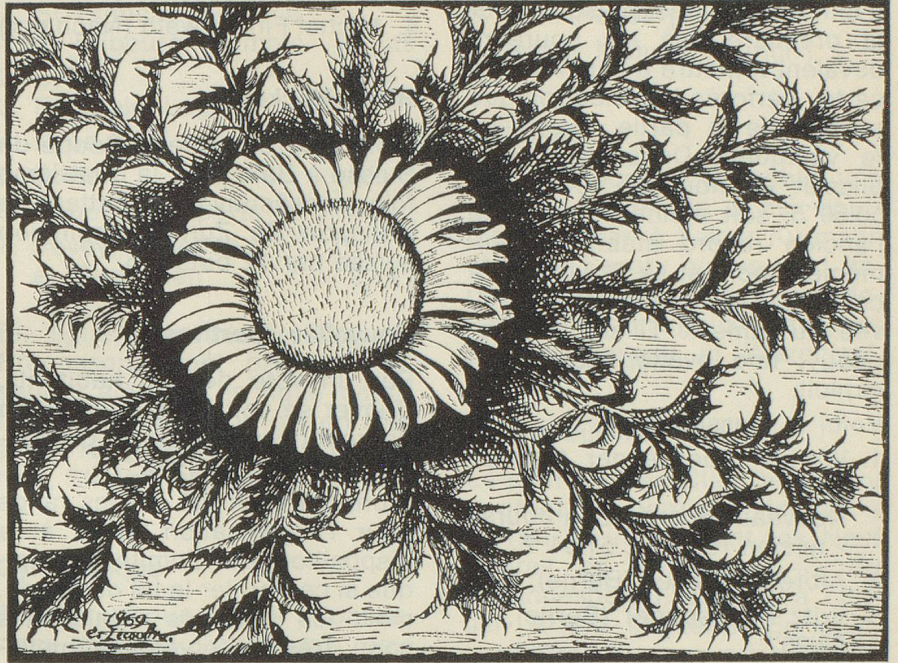
» Mais la leçon de tout cela a une tout autre signification et il est vain de perdre son temps à discuter. Tant que les Suisses de l'étranger n'auront pas un représentant au Conseil national

qui puisse défendre leurs intérêts près du Bon Dieu, rien ne pourra se faire en notre faveur. Nous nous heurterons toujours à l'antipathie bornée de certains fonctionnaires vis-à-vis des Suisses de l'étranger. C'est tout de même un paradoxe effrayant de constater que dans certains cantons, les étrangers auront bientôt le droit de vote en Suisse, alors qu'on le refuse aux vrais citoyens.

» Je m'excuse d'avoir retenu si longtemps votre attention et vous prie d'agréer, Monsieur le Rédacteur, l'assurance de mes meilleurs sentiments. »

Cher abonné,

Nous publions votre lettre car elle contient des problèmes difficiles à résoudre mais qui trouveront certainement tôt ou tard une solution favorable. Dites-vous que la Commission chargée de la 8^e révision de l'AVS n'a pas eu la tâche facile.



Nos lecteurs sont aussi des artistes. Voici de Ch. Lecoultré, de Perpignan, un magnifique chardon. Bois gravé.

Revue des sports

par Georges Veluzat

Cyclisme

Le 51^e Tour du Canton de Genève s'est déroulé par un temps splendide. Un exploit unique a été enregistré : en effet, le Suisse Eric Spahn a remporté ce tour pour la troisième victoire consécutive devant Yvan Schmid 2^e, Louis Pfenninger 3^e et le premier junior Max Hurzeier ; ceci sur 193 coureurs classés.

Troisième titre de champion suisse pour Xavier Kormann

Sur la piste de Zurich-Oerlikon, notre médaillé de Munich a rem-

porté pour la troisième fois le titre national. En compagnie de Max Hurzeler, Joey Schneider, et René Faude, il a remporté le championnat suisse de poursuite par équipe sur 4 km. Kormann était déjà champion suisse de poursuite et sur route. Avec le Vélo-Club de Gippingen, il s'est facilement imposé en finale dans le temps de 4'53".

Canoe

Aux championnats suisses de slalom, tous les titres ont changé de détenteur. Voici les nouveaux champions :

— Elite - Kayak mono-place :
1. Hanspeter Haslter (Zurich).

2. Hanspeter Ryser (Thoune).

— Dames :

1. Elsheth Kaeser (Dietikou).

— Canadien mono-place :

1. Edy Paul (Zurich).

— Canadien bi-place :

1. Wysswyss (Granges).

— Classement général :

1. Kurt Hasler (Zurich).

Athlétisme

Doessegger entre dans la légende ! La fameuse course à pied Morat-Fribourg, longue de 16,4 km, amène chaque année plus de participants. Cette année, ils étaient au nombre de 3 000 au départ de Morat à