

**Zeitschrift:** Le messenger suisse : revue des communautés suisses de langue française  
**Herausgeber:** Le messenger suisse  
**Band:** - (1992)  
**Heft:** 43

**Artikel:** Une clientèle particulière des CFF : le voyage en zig zag de M. Jolibois  
**Autor:** Gilliard, Diane  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-848119>

### **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:** 12.01.2026

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

lables de la qualité des objets subventionnés ont baissé”, reconnaît un fonctionnaire du système. Berne nuance : elle s’adapte mieux aux besoins de chaque canton, c’est tout ! La Confédération subventionne-t-elle n’importe quoi ? Non, mais les services compétents, à Berne comme dans les cantons, sont absolument débordés. Berne vole-t-elle involontairement au secours des promoteurs de l’immobilier ? Oui, car son intervention est un argument de vente indubitable pour les promoteurs qui peuvent offrir des logements subventionnés. Un expert : “notre aide est vitale pour ces gens-là qui menacent parfois de se tirer une balle en cas de refus”.

#### Pas d’aide à la spéculation

Bernard Müller, directeur de l’Office du Logement fribourgeois, reconnaît que l’aide au logement soutient les promoteurs et qu’elle permet de maintenir une certaine concurrence dans la construction : “sans elle, tout s’effondrerait !”. Il affirme cependant que les immeubles à caractère spéculatif ne sont pas retenus : Fribourg rejetterait l’aide fédérale à tout “quatre pièces” qui dépasserait 350.000 frs.s., terrain compris, et à tout loyer excessif...et l’aide fédérale ne peut pas être obtenue après coup par celui qui se serait lancé dans une spéculation. A Lausanne, un architecte explique : “il faut savoir à quelle porte frapper. Les promoteurs le savent. C’est plus difficile pour les petites coopératives d’habitation”. Berne rétorque que les dossiers lui parviennent par le biais des cantons, ce qui exclut tout favoritisme. Autre problème dissuasif pour les petits : durant toute l’étude du dossier, ils doivent payer des intérêts sur le terrain prévu pour leur futur projet. Ce n’est pas à la portée de tous. ■

## Comment ça marche ?

**La Confédération veut apporter une aide personnalisée aux locataires et propriétaires qui en ont besoin. Il y a 3 types d’aide :**

- l’aide à l’acquisition de terrain qui permet de stabiliser les prix dans les régions où ils flambent.
- l’aide à l’équipement des terrains à bâtir.
- l’aide fédérale à la location ou la propriété. C’est ce troisième type d’aide qui est le plus demandé. Cette aide comporte trois volets. La Confédération peut cautionner les hypothèques de 2ème rang. Ou consentir à un abaissement de base des charges du propriétaire. Ou aider à fonds perdu des locataires dont le revenu ne dépasse pas 45.000 frs.s. par an. Si le canton ou la commune donne quelque chose, la Confédération fait le double. Plusieurs cantons et communes ont déjà mis sur pied leur propre aide au logement. En outre, Berne donne chaque année 22 millions à fonds perdus pour les régions de montagne.

#### Genève en queue de liste

**Sur les 10.667 personnes qui ont reçu l’aide fédérale en 1991, 6.427 étaient locataires et 4.240 propriétaires. Mais cette aide est utilisée de manière diverse d’un canton à l’autre. La plus forte demande vient de Berne (16,6% du total), de Zurich (11,3%), du Tessin (10%), de Vaud (8,7%), de Fribourg (8,6%), du Valais (8,4%), de St. Gall (6,2%), de Lucerne (5,3%), d’Argovie (4,8%), de Neuchâtel (4,6%). L’aide fédérale au logement n’intervient pas là où les problèmes de la construction sont les plus graves. Elle opère peu à Genève (0,3%), jugeant que les coûts de construction y sont trop élevés. A Genève, l’aide vient surtout de la Ville et du canton. ■**

Une clientèle parti

# Le voyage en zig

**Ils ont entre 65 et 80 ans et affectionnent les trains du petit matin. Seuls, en couple ou à trois ou quatre, ils roulent vers Interlaken, Schaffhouse, Genève ou la Grande Dixence. Ils jonglent avec les horaires et dévorent les kilomètres. Pour de nombreux retraités, le voyage en chemin de fer est un loisir de choix. Les CFF les connaissent bien, les apprécient, mais ne font pas d’effort particulier à leur égard.**



#### Le premier plaisir

Personne ne sait combien ils sont, mais les contrôleurs et les serveurs du bar roulant les connaissent bien. Ils les voient dans les trains qui partent à 7 heures de Zurich ou de Genève, en couple ou en petit groupe d’amis. La dame du bar roulant : “il y a autant d’hommes que de femmes, ils bavardent. Quand je passe, ils sont tout heureux de boire un café, c’est le premier plaisir du voyage. Leur but ? Faire le plus de kilomètres possible pour être sûrs de rentrer dans leurs frais”. Un jeune agent de train renchérit : “en semaine, dans le train pour Interlaken, les trois quarts des voyageurs sont des retraités. Ils sont nombreux en juin, plus rares en été parce que les rames sont pleines de touristes. On les revoit en septembre. Dès le départ, ils savent tout des horaires, des itinéraires et du nombre de kilomètres. Ils sont quand même stressés aux changements, ils ont peur de se tromper. Ils sont sympathiques, je les aime bien”.

#### Carnet collectif

Ces aventuriers du rail ne sont pas les plus pauvres, évidemment. Un abonnement général “senior”, qui permet de circuler

**F**ait-il soleil ? André Coigny, infirmier lausannois à la retraite, saute dans le train de bon matin pour la desti-

nation la plus lointaine possible: St Gall, par exemple.

La semaine dernière, avec des copains, il est allé revoir les chutes du Rhin. Ensuite, ils ont marché vers Schaffhouse avant de repartir pour Lausanne. Roger Crausaz, président du groupe de retraités du Syndicat des Services Publics, prend volontiers le train avec sa femme “juste pour faire un tour” : “souvent, nous décidons d’une destination, mais il arrive aussi qu’une fois à la gare, nous montions dans le premier train en partance”. C’est ainsi qu’ils se sont retrouvés à la Chaux-de-Fonds. Heureuse surprise.

par Diane Gilliard / BRRI



culière des CFF

## zag de M. Jolibois

toute l'année sans limitation de distance, coûte cette année 1.600 frs.s.. Une somme importante pour qui ne touche que l'AVS. Mais les "pros" connaissent tous les trucs : qui achète deux abonnements généraux d'un coup bénéficie d'un rabais sur le second, "même si on vit en concubinage", précise Roger Crausaz. Moins chère, la carte journalière jointe à l'abonnement demi-tarif à 125 frs.s. a les faveurs du plus grand nombre. En 2ème classe, un carnet de 6 cartes coûte bien 220 frs.s., mais les candidats à l'escapade se cotisent et ne payent ainsi que 37 francs chacun. Un contrôleur : "pour beaucoup, c'est probablement le seul loisir qu'ils se permettent".

### Le wagon devient salon

Une fois en route, le wagon devient salon. On se retrouve, on joue aux cartes, on se raconte les balades précédentes, on se vante des kilomètres parcourus, on se passe des trucs pour voyager meilleur marché. On somnole aussi, bercé au rythme des boggies. Le temps est parfois bien court pour manger un morceau avant de repartir, mais qu'importe ! "Le train permet de se promener sans le souci de la circulation, explique Roger Crausaz. Mais, le plus important, c'est le paysage". André Coigny : "je fais des connaissances le temps du voyage, je découvre ou redécouvre des lieux. Le train, ça me force à sortir : l'an dernier, j'ai fait plus de 30.000 km !". Cécile Barblan, ancienne maîtresse de couture et adepte du chemin de fer depuis toujours, ajoute : "il y a des rabais pour le troisième âge.

Cela nous permet d'avoir des activités normalement inaccessibles aux petits retraités". Christian Kräuchi, porte-parole des CFF, commente, amusé : "nous les connaissons bien. Ils ne sont pas gênants, ils prennent des trains peu occupés, en semaine. Ils sont les bienvenus ! Pourtant, les CFF ne prévoient aucune offre spéciale pour eux".

### Le plus long voyage

Les CFF ne tiennent pas de statistiques des voyageurs par classe d'âge. Ils ne distinguent que trois catégories : les touristes, les pendulaires et les voyageurs internationaux. Ils n'ont donc aucun moyen de connaître le nombre de retraités qui usent de leurs services. Ils peuvent toutefois avancer quelques chiffres : il s'est vendu en 1991 14.000 abonnements généraux catégorie "senior" à 1.500 frs.s. pour la 2ème classe et 3.500 à 2.500 frs.s. pour la 1ère classe (prix 1992 : 1.600 frs. et 2.600 frs.s.). Les ventes croissent régulièrement depuis deux ou trois ans. Cette même année, l'ensemble des voyageurs a acheté 1,2 million de cartes journalières. La distance moyenne parcourue avec une de ces cartes est de 171 km, mais atteint 186 km pour les personnes de plus de 65 ans. Parmi les itinéraires les plus longs réalisables en un seul jour, il y a le tour Genève-Bienne-Bâle-Winterthur - St Gall - Sargans - Zu-rich-Genève. En partant à 8h54 de Genève pour y revenir à 21h02, on aura ainsi parcouru 716 kilomètres. Les CFF ne disent pas s'il reste du temps pour se sustenter...

■

Championnat suisse de vol à voile acrobatique

## La victoire d'un projet polonais-suisse

**L**e planeur acrobatique helvète-polonais Swift a été la vedette incontestée du championnat suisse de vol à voile acrobatique qui s'est déroulé du 10 au 13 septembre dernier à Bellechasse (FR). La plupart des pilotes qui ont pris

par Roger de Diesbach

part à ce concours volaient sur le planeur Swift, l'un des meilleurs du monde. Mais Swift, c'est surtout l'histoire d'une réussite industrielle, la victoire d'un projet réalisé en Pologne grâce à des capitaux helvétiques. Swift prouve qu'une "joint venture" avec un pays de l'Est peut porter des fruits, très vite. Un jour, Kobuz III est tombé. Surchargé, ce planeur en bois fabriqué en Pologne s'est tout simplement décollé. Il était pourtant le roi du vol à voile acrobatique de sa génération. En décembre 1990, le zurichois Roland Kung, de Wallisellen, et l'industriel anglo-fribourgeois Richard Greaves, deux hommes passionnés d'aviation, décident de s'associer aux Polonais qui tentent de donner un successeur à Kobuz III. Ils prennent contact avec Edward Marganski, constructeur de planeurs, et l'extraordinaire pilote Jerzi Makula, un homme qui a remporté les quatre premiers championnats du monde de vol à voile acrobatique. La société Swift, suisse à 60% et polonaise à 40%, est alors créée à Varsovie. Moins de 2 ans plus tard, son planeur domine déjà le marché mondial du vol à voile acrobatique.

### 19 planeurs commandés

Lorsqu'ils découvrent leurs partenaires suisses, Marganski et

Makula achevaient déjà le premier prototype de Swift, en fibre de verre et matériaux composites ultra-légers. Aujourd'hui, grâce à un investissement de quelque 500.000 frs.s. consenti par les Suisses, Swift construit sa première série de 16 planeurs. L'entreprise a déjà vendu 6 appareils, dont un aux Etats-Unis ; elle a reçu des options pour 14 autres planeurs. Le prix d'un avion : 51.000 dollars. L'an passé, grande victoire publicitaire pour le nouveau planeur : avec différents pilotes, Swift a remporté les 4 premières places du championnat du monde de vol à voile acrobatique à Zielona Gora, en Pologne.

### Passion pour les trois dimensions

A Bellechasse, 8 pilotes disputaient les championnats suisses sur le même planeur Swift, qui faisait ainsi sa première apparition en Suisse. "Le planeur polono-helvétique ne devrait pas trouver sur sa route de concurrents trop dangereux", estimait, avant le concours, Dieter Poll \*, organisateur du championnat suisse et lui-même pilote de planeur acrobatique. C'est lui qui a fait venir par la route ce Swift de Pologne. Mais pourquoi cette passion pour de périlleuses acrobaties à plus de 200 KM/H ? "Pour pouvoir évoluer dans les trois dimensions..." Lors du meeting de Bellechasse, un planeur acrobatique biplace embarquait les amateurs de trois dimensions et de grands frissons...

\* En fait, c'est un avion sud-africain, un Cellstan, piloté par Dieter Gaffner, qui a remporté la victoire. Mais l'on retrouve des pilotes suisses aux 2ème, 3e, 4e et 5e places. Dieter Poll est arrivé second.