

Zeitschrift: Technique agricole Suisse
Herausgeber: Technique agricole Suisse
Band: 53 (1991)
Heft: 8

Rubrik: Actualités

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](#)

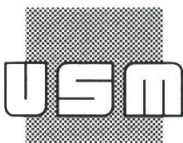
Terms of use

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: 05.02.2026

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

100 ANS/ANNI


 Union Suisse du Métal
 Unione Svizzera
 del Metallo

USM: Nouveau centre professionnel pour la construction métallique



Pour la formation et le perfectionnement professionnels pratiques et théoriques dans les branches de la construction et de la charpente métalliques ainsi que dans la construction des véhicules, l'Union Suisse du Métal (USM), en tant qu'association patronale pour l'ensemble de la Suisse, dispose depuis peu d'un centre professionnel moderne à Dietikon. Cette nouvelle école est considérée comme un projet d'édification pour le Centre de l'Union Suisse du Métal prévu pour 1995.

Des classes modernes

Les classes et les ateliers du nouveau centre professionnel correspondent à l'état actuel de la technique. Grâce à cette infrastructure, un enseignement théorique pratique et optimal est assuré. Etant donné que dans la construction métallique les exigences ne cessent également de croître, des possibilités de perfectionnement spécifique pour ce secteur deviennent de plus en plus importantes. L'Union Suisse du Métal mise entièrement dans son centre sur une méthode d'enseignement moderne.

La nouvelle école de Dietikon, avec ses installations modernes, telles que classes de DAO et de TEI et autres salles d'enseignements, est des mieux équipée

pour dispenser une bonne formation et un perfectionnement professionnel approprié.

Besoin de perfectionnement professionnel

Le besoin de formation et de perfectionnement professionnels chez les 2400 membres, avec plus de 24'000 collaborateurs, est énorme. A l'Assemblée des délégués, du 1^{er} juillet 1989 à Locarno, il fut décidé de réaliser un nouveau centre de l'Union, englobant le secrétariat, les caisses d'assurance sociale et de compensation, ainsi qu'un vaste centre professionnel à Dietikon. Afin de répondre entièrement aux besoins de perfectionnement – et cela déjà avant la réalisation du centre de l'Union – le centre professionnel a pu dès à présent entrer en fonction, en tant que projet d'édification. Là, de précieuses connaissances doivent être recueillies pour la formation professionnelle, en vue du nouveau centre de l'Union dont l'achèvement est projeté pour 1995.

Travail en commun avec d'autres organisations

Une étroite collaboration a été convenue, dans le domaine du perfectionnement professionnel, avec l'Association suisse des cadres (ASC). Un vaste programme de cours du jour et du soir est prévu en commun, pour les cadres à tous les niveaux.

Offensive de l'Union Suisse du Métal dans le domaine du perfectionnement professionnel

Le département «Formation professionnelle» de l'Union lance ce projet d'édification avec une offensive de grande envergure, en particulier dans le domaine du DAO et du TEI. Des ateliers pour les cours d'introduction et les examens professionnels supérieurs pour serruriers-construc-teurs et mécaniciens de machines agricoles, de machines à petits moteurs et machines de chantiers, ainsi que des ateliers pour les métiers de la forge, sont rattachés à ce centre professionnel.

Place de travail pour aveugle

Le nouveau centre professionnel n'est pas seulement équipé pour une offensive sur le plan du perfectionnement professionnel, mais met de plus à disposition – avec une centrale téléphonique des plus modernes munie de caractères braille – une place de travail pour une collaboratrice aveugle de naissance. Cette place de travail comprend également un ordinateur personnel, pour l'exécution de travaux de secrétariat, également avec l'alphabet braille.

**PROTÉGEZ
VOTRE
PEAU**



Les CFF abandonnent l'atrazine

litra. Les bien matériels aussi peuvent être améliorés. Bien que les chemins de fer constituent le moyen de transport le plus respectueux de l'environnement, ils consacrent beaucoup de temps et d'argent à devenir plus efficaces dans le domaine écologique. Ils sont notamment à la recherche de solutions pour asperger d'herbicides les voies ferrées. Un essai va être prochainement tenté sur un tronçon à forte production végétale.

Le tapis vert qui croît entre les traverses de voies peut certes paraître idyllique, mais il menace la sécurité des chemins de fer, de leurs voyageurs et de leurs marchandises. Les racines de fleurs, d'herbes absorbent l'eau de pluie; le lit de pierraille devient spongieux et mou, altérant le soutien qu'il constitue pour le rail sous la pression. En fait, chaque roue d'un train exerce un effort de cinq à dix tonnes sur le rail. Lorsque le lit de pierraille est intact, c'est-à-dire bien drainé, les forces qui se présentent sont déviées des rails par les traverses dans le ballast, puis dans le sol. L'entretien d'un tronçon ferroviaire devient ainsi beaucoup plus coûteux et compliqué que celui d'une autoroute.

Herbicides en feuilles sans atrazine

Jusqu'ici, les entreprises de chemin de fer ont fait face aux mauvaises herbes du lit de ballast au moyen de produits chimiques. Ils sont contrôlés par l'Office fédéral des transports (OFT), qui prescrit chaque année des mesures adéquates, ainsi que les produits et la

quantité pouvant être utilisée. Depuis 1990 cependant, l'usage de désherbants *contenant de l'atrazine* est interdit sur les voies ferrées. Les chemins de fer se sont déjà préoccupés du fait avant l'interdiction. Ils ont fait des essais avec des *herbicides en feuilles*, en général exempts d'atrazine, notamment sur les lignes CFF du Bodan et dans la vallée saint-galloise du Rhin. On peut admettre, sur la base des résultats positifs obtenus, que l'Institut fédéral pour l'arboriculture, la viticulture et l'horticulture, compétent pour l'admission des moyens de protection pour les plantes, à Wädenswil, interdira tous les *herbicides pur sols* admis aujourd'hui pour les installations ferroviaires. Les chemins de fer auront ainsi besoin de nouveaux moyens d'action (appareils injecteurs à dos, véhicules) appropriés à l'utilisation d'herbicides à feuilles autorisés.

Pour pouvoir se passer autant que possible d'herbicides, cependant, les entreprises de chemin de fer ont déjà utilisé d'autres méthodes. Au premier abord, il existe certes de nombreuses autres possibilités d'application des herbicides. On constate pourtant, à la longue, que beaucoup de procédés sont au moins aussi contestables aux points de vue écologique et technique, et souvent impraticables (citons, par exemple, la vapeur surchauffée, la technique du froid, etc.) qui tous requièrent une grande quantité d'énergie. Les essais faits à l'infrarouge par le Chemin de fer fédéral allemand ont été déconcertants eux aussi: à côté de quantités énormes d'énergie nécessaire, des quantités très

élevées de substances nocives (combustion de matières synthétiques et de produits à conserver les bois) et de CO₂ (effet de serre!) sont libérées, selon le genre de superstructure.

Tronçon d'essai de 10 kilomètres

Le sarclage serait le procédé le plus propre. Sur les terrains où l'herbicide est totalement interdit (sur les installations accessoires des chemins de fer ou dans les zones de protection des nappes phréatiques), les herbes ont toujours été enlevées à la main. Mais cela ne touche que de très courts tronçons où les plantes croissent abondamment et le procédé n'est pas très efficace lorsque les racines sont profondes. Quant aux machines à sarcler, elles ne sont techniquement pas encore au point aujourd'hui.

Les essais faits sur les sols de voies retardant la croissance ou avec des herbicides «doux» ont plus de chances. Près de Mattstetten, les CFF vont mettre en service en juin de cette année un premier tronçon d'assiette de voie d'une dizaine de kilomètres qui comprend un lit de pierraille sur une couche de bitume pur («goudron»), ainsi que des éléments latéraux en béton. La croissance de plantes pourrait ainsi être empêchée et l'usage d'herbicide superflu. Cet essai à lui seul coûtera environ trois millions de francs aux CFF. Sur une zone pilote se trouvant déjà à Gsteig (Schüpfen BE), on étudie la force portante et la capacité de drainage de certaines fondations ainsi que le comportement de l'environnement face aux herbicides futurs pour les installations ferroviaires.

Les abords du chemin de fer, comme son tracé, doivent aussi

être entretenus en y consacrant beaucoup de temps. Vu que les talus ferroviaires ne sont ni engraisés ni traités chimiquement, ils constituent un espace vital bienvenu pour les animaux et les plantes menacés; on attend donc des chemins de fer qu'ils prodiguent des soins attentifs, particulièrement axés sur la nature, ce qui exige un personnel spécialement formé. A cet effet, il y a lieu de concilier différents intérêts (sécurité ferroviaire, protection de la nature, rentabilité).

De solutions sur une base physique

En particulier ou en collaboration avec des projets de recherche, les CFF, l'Office fédéral des transports, l'Institut fédéral de recherche pour l'arboriculture, la viticulture et l'horticulture, ainsi que l'Office fédéral pour l'environnement, les forêts et les paysages (OFEFP) entendent attaquer le mal à sa racine. A cet effet, ils utilisent les méthodes mécaniques et/ou chimiques mentionnées ci-dessus. Par ailleurs, il existe encore d'autres possibilités basées sur la physique et qui sont considérées comme «solutions complémentaires». Il s'agit d'essais avec des champs électromagnétiques et différentes longueurs d'ondes et intensités tels que ultraviolets, micro-ondes, laser; on trouve déjà de telles impulsions en Amérique du Nord et en Grande-Bretagne. L'OFEFP a déjà chargé l'Institut pour la physique appliquée de l'Université de Berne de faire des tests propres. Toutefois, on ne dispose pas encore d'essais dignes de crédibilité dans le domaine des installations ferroviaires. Afin de pouvoir profiter des connaissances déjà acquises dans le domaine du désherbage, les entreprises

de transports publics concernées, c'est-à-dire les CFF et les chemins de fer privés, collabo-

rent dans un groupe de travail de manière étroite avec l'OFT et l'OFEFP.

Leasing – un nouveau secteur d'activité du groupe de Banques Raiffeisen

Depuis de début avril, le groupe de Banques Raiffeisen propose à ses clients une nouvelle prestation moderne par l'intermédiaire de sa propre coopérative de leasing. Le Leasing-Raiffeisen (L-R) concentre surtout son activité sur le leasing de biens d'investissement en faveur de preneurs de leasing commerciaux tels que petit industrie, commerces, agriculture, ainsi que communes et indépendants. Au cours du 1^{er} semestre 1991, nous proposerons également le leasing de biens de consommation (automobiles).

Le leasing a connu, au cours des deux dernières années, un essor important dans les pays industrialisés. Dans le secteur de l'entreprise, les raisons de ce succès résident sans aucun doute dans le fait qu'en règle générale, on a davantage recours à ce mode de financement. Si nous comparons avec d'autres pays (E.U.A., Grande-Bretagne, France, Allemagne), nous pouvons aussi nous attendre à une croissance considérable en Suisse.

L'alternative Raiffeisen

Par le biais du leasing de biens d'investissement, Raiffeisen offre à ses clients une alternative de financement intéressante destinée surtout aux secteurs industriel et commercial.

Voici les arguments parlant en faveur du leasing:

– n'utilise pas les fonds propres

- ménage les liquidités
- n'influe pas sur le bilan
- est intégralement déductible des impôts (biens d'investissement)
- permet une simplification de l'amortissement
- peut être facilement budgété et calculé en raison de ses coûts fixes pendant toute la durée du contrat (en général 2 à 5 ans).

Selon la devise «L'utilisation au lieu de la propriété», le leasing peut donc être intéressant dès lors que la mensualité du leasing reste toujours identique et équivaut à une utilisation à des coûts fixes clairement définis.

La Banque Raiffeisen comme source d'information

Pour rester fidèle à l'idéal coopératif, il faut que les financements offerts par le Leasing-Raiffeisen (L-R) soient peu onéreux. Fonctionnant comme centrale, la L-R à Saint-Gall s'occupera de toutes les affaires de leasing transmises par les Banques Raiffeisen. Les personnes intéressées par le leasing peuvent donc profiter de l'organisation du groupe de Banques Raiffeisen et de sa proximité avec la clientèle, comme c'est le cas pour les autres affaires bancaires. Les 1200 Banques Raiffeisen font office de centre d'information et de contact, procèdent aux examens préliminaires et conseillent les clients sur l'opportunité des affaires de leasing envisagées.