Le service des voyageurs des postes suisses

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger**

Band (Jahr): **6 (1979)**

Heft 4

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-908047

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Le service des voyageurs des postes suisses

En montant le col du Gothard

De la diligence à l'automobile postale

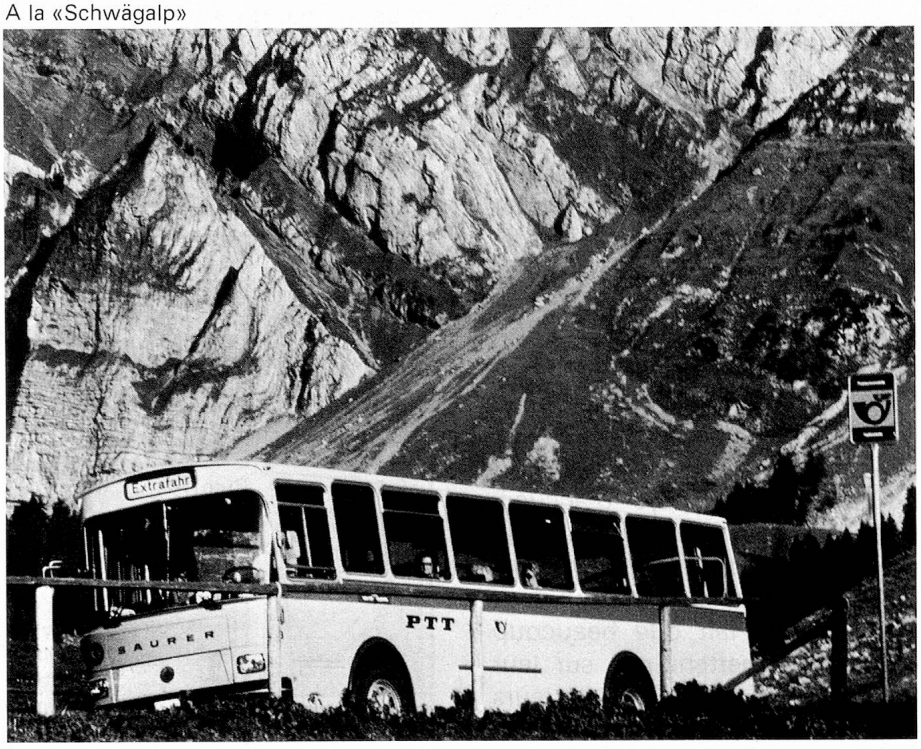
Pour quelle raison la poste s'occupe-t-elle en Suisse du transport de personnes? Lorsque, le 1er janvier 1849, les postes fédérales se substituèrent aux 18 administrations des postes cantonales, elles durent également reprendre à leur compte le transport des personnes. C'est à ce moment-là aussi que les tarifs, qui jusqu'alors changeaient à chaque frontière cantonale, devinrent uniformes. Sur les routes, les véhicules repris des anciens propriétaires continuèrent d'assurer le service, après avoir été revêtus de l'emblème fédéral, la croix blanche sur fond rouge. A l'époque, le premier chemin de fer ahanait entre Zurich et Baden. Ce nouveau moyen de transport supplanta, tout d'abord sur les grandes routes, les diligences postales.

Un concurrent pour le chemin de fer commença cependant à se manifester au tournant du siècle. En 1906 déjà, la poste fit l'acquisition de quatre véhicules automobiles. On en resta là et une seule ligne fut «motorisée». Ce furent seulement les améliorations techniques apportées à l'automobile durant la guerre mondiale qui lui donnèrent la fiabilité indispensable pour que l'on puisse l'utiliser avec succès et de manière rentable. Ainsi, l'automobile remplaça peu à peu la traction hippomobile. Avec une rapidité surprenante, on se risqua aussi, pendant l'été, à parcourir des routes alpestres.

Le service postal des voyageurs aujourd'hui

Le service postal des voyageurs dessert les régions dépourvues de lignes de chemin de fer. Grâce à un réseau de 7600 kilomètres, qui va du Plateau suisse jusqu'aux vallées les plus reculées des Alpes, l'automobile postale constitue, tant pour les indigènes que pour les touristes, le moyen de transport public dont ils ne sauraient se passer. Composé de plus de 600 lignes, ce réseau dépasse en longueur celui des chemins de fer d'environ un tiers. En 1978, 1279 véhicules ont parcouru 44 millions de kilomètres et transporté 57,1 millions de voyageurs, ce qui représente en moyenne 156000 personnes par jour. Les structures du trafic et des recettes se sont fortement modifiées au cours du temps. Il y a 20 ans, les voyageurs individuels représentaient encore 57,63% du nombre total des voyageurs; ils fournissaient 68,72% des recettes. En 1978, leur part est tombée à 41,6% et les recettes qui en découlent n'atteignent plus que 55,0% du total. En d'autres termes: plus de la moitié des voyageurs utilisant l'automobile postale sont des clients réguliers, c'est-à-dire des abonnés. Ils bénéficient de tarifs réduits et n'apportent que 28,5% des recettes. Les voyages en groupes, en tant que troisième catégorie, avec seulement 4,5% du nombre total des voyageurs, participent aux recettes pour 15,4%.

Collaboration poste/ chemins de fer

Les horaires des automobiles postales et des chemins de fer sont naturellement coordonnés. Sur les trajets directs chemin de fer/ poste, il est possible dans de nombreux cas de voyager avec un seul billet ou abonnement. Mais la collaboration poste/chemin de fer va plus loin encore. Dans la Haute-Engadine, les Chemins de fer rhétiques et le service postal des voyageurs ont par exemple organisé en commun ce que l'on nomme le «Sportbus», qui jouit d'une grande popularité auprès des nombreux hôtes pratiquant les sports d'hiver comme parmi la population indigène. De 8 heures à 19 heures, un car postal relie les lieux de villégiature de la Haute-Engadine avec les stations inférieures des chemins de fer de montagne de la région. Une liaison radio avec le centre d'exploitation donne la possibilité de mettre rapidement en service des voitures supplémentaires. Le «Sportbus» permet en outre aux vacanciers de renoncer à leur propre voiture et de s'épargner ainsi la souvent fastidieuse recherche d'une place de parcage. Celui qui achète un abonnement général pour la Haute-Engadine peut utiliser à loisir, outre les trains des Chemins de fer rhétiques, les chemins de fer de montagne, les remontées mécaniques et les piscines couvertes, bien entendu aussi le «Sportbus», sans devoir sortir chaque fois sa bourse.

A la «Schwägalp»