Un réseau international de transports routiers voyageurs

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **33 (1953)**

Heft 11

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-888370

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

UN RÉSEAU INTERNATIONAL DE TRANSPORTS ROUTIERS VOYAGEURS

C'EST au début de 1946, alors que les transports ferroviaires et aériens civils n'avaient pas encore repris, que la Compagnie suédoise de cars transcontinentaux LINJEBUSS *lança ses premières lignes régulières à travers l'Europe occidentale... A cette époque, une randonnée en Allemagne prenait encore l'aspect d'une aventure, avec les détours auxquels obligeaient les dégâts des bombardements et les ponts sautés, avec l'impossibilité de trouver des repas au cours du voyage. Chaque car fut donc pourvu d'un ravitaillement suffisant pour qu'un repas léger puisse être servi par l'hôtesse de bord, ce qui contribua à établir une fois pour toutes la réputation des services de qualité offerts par* LINJEBUSS.

Tout d'abord, les passagers étaient presque exclusivement des Scandinaves désireux de renouveler leurs contacts avec le continent, car il n'y avait alors aucun autre moyen de se rendre à Paris, en Suisse, en Italie, en Hollande, en Belgique ou sur la Côte d'azur. Progressivement, lorsque les chemins de fer et les avions reprirent leur trafic habituel, les cars retrouvèrent leur fonction normale en assurant le transport exclusif de touristes. Aujourd'hui, environ 55 % des voyageurs de LINJEBUSS *proviennent des pays scandinaves ; il faut y ajouter un pourcentage croissant d'Américains et une plus faible proportion d'Anglais, de Suisses, de Français, d'originaires de pays d'outre-mer et du Commonwealth britannique.*

Le réseau des cars réguliers LINJEBUSS, *du Nord au Sud, relie maintenant Stockholm à Rome et Nice. De Stockholm l'itinéraire passe par Copenhague pour atteindre Hambourg, après la traversée du Grand Belt du Danemark en ferry. De Hambourg, une ligne, vers l'Ouest, rejoint Paris par Amsterdam et Bruxelles, tandis qu'une autre vers le Sud, aboutit à Montreux par Hanovre, Francfort et Bâle. De Montreux partent les deux lignes terminales, dont l'une franchissant le col du Simplon atteint Rome par Milan, Gênes et Pise, tandis que l'autre permet de se rendre à Nice par Genève et Grenoble.*

En coopération avec la Compagnie d'Exploitation Automobile (filiale de Renault), un service régulier de cars relie deux fois par semaine Paris à Montreux en deux jours, via Fontainebleau, Dijon et Genève, avec arrêt à Champagnole du Jura, et assure à Montreux la correspondance avec les services LINJEBUSS. *En outre,* LINJEBUSS *assure de nombreux circuits touristiques aussi bien dans les pays scandinaves qu'en Italie, en Suisse et en Espagne. Les circuits des trois capitales nordiques, des fjords de Norvège et du Cap Nord sont particulièrement appréciés.*

Un billet LINJEBUSS *comprend aussi bien le transport (sièges numérotés et retenus) que les logements et repas durant le trajet (le service et les taxes sont compris). En général, les tarifs sont les mêmes que ceux du chemin de fer en deuxième classe avec W-L. Aucun parcours de nuit n'est admis. Les passagers sont pris à l'hôtel chaque soir pour dîner et coucher, et un arrêt est prévu chaque jour pour le déjeuner, ce qui donne au voyageur tout loisir pour profiter du pays qu'il traverse et pour visiter les villes dignes d'intérêt. La Compagnie* LINJEBUSS *a veillé particulièrement à ce que la catégorie des hôtels et restaurants utilisés corresponde au genre de confort comme à l'agrément et à la sécurité de ses cars, de telle sorte qu'un touriste muni d'un billet* LINJEBUSS *est toujours certain « d'en avoir pour son argent ».*

Les cars LINJEBUSS, *modernes et luxueux, sont des Scania Vabis de construction suédoise, ou des « A. E. C. » anglais, munis de Diesel d'environ 150 HP ; la disposition intérieure est la même pour toutes les voitures : 34 sièges articulés et un emplacement pour les bagages. Chaque car est pourvu d'une toilette et d'installations telles que frigidaire, radio et haut-parleur. Les cars français de la Compagnie d'Exploitation Automobile ont un moteur Renault de 125 HP et sont aménagés sur le modèle des* LINJEBUSS. *La plupart des cars sont conduits par un chef-conducteur, assisté d'un collègue qui le relaie ; tous ont une hôtesse de bord.* LINJEBUSS *est la première compagnie d'Europe qui ait utilisé les hôtesses pour les voyages en autocars ; elles ont suivi au préalable des cours et un entraînement appropriés ; elles parlent couramment, outre le suédois, l'anglais, le français et l'allemand. Il n'y a donc jamais de difficultés du fait de la langue, et d'où qu'ils viennent, les passagers sont toujours certains d'être bien servis. La Compagnie* LINJEBUSS *compte des succursales ou des agents généraux dans 19 villes d'Europe et 9 capitales d'outre-mer. Un fait important à noter : en dehors de leur rôle commercial, ces bureaux, par leurs étroites liaisons, permettent aux hôtesses, comme aux voyageurs, de disposer des contacts désirables en cas d'incidents de route. Car la meilleure compagnie de transport n'est pas à l'abri d'une panne, et elle doit être organisée pour fournir un car de remplacement dans les temps les plus courts. C'est ce genre de service qui est principalement à l'origine du succès de l'exploitation de lignes régulières d'autocars.*

Tout au long des itinéraires, les hôtels et restaurants ont été soigneusement sélectionnés, et tous sont d'une classe excellente. Citons à titre d'exemple : le Bellevue-Palace à Berne, le Suisse et Majestic à Montreux, l'Angleterre à Nice, l'Emperador à Madrid, le Grand-Hôtel à Bruxelles, le Ripotot à Champagnole et le Rischof à Hambourg.

Par arrangement spécial, les billets LINJEBUSS *sont valables sur les parcours des cars* C. I. A. T. *en Italie et des cars Deutsche-Touring de Francfort à Salzbourg, ce qui permet au touriste d'avoir un grand nombre de routes parmi lesquelles choisir, sachant que partout il jouira de la même qualité de services.*

Le programme 1954 de LINJEBUSS *est annoncé, et l'on peut espérer que les touristes en nombre toujours plus grand utiliseront ce moyen très confortable et plein d'agrément pour parcourir l'Europe sans aucun souci...*

(Communiqué par A. B. LINJEBUSS,
19, Riddargatan, Stockholm, Suède)