

Zeitschrift: Suisse magazine = Swiss magazine
Herausgeber: Suisse magazine
Band: - (2006)
Heft: 199-200

Artikel: Les cars postaux ont cent ans
Autor: Goumaz, Michel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-849665>

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: 30.03.2025

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

Les cars postaux ont cent ans

Certaines images collent à la Suisse. Une Suisse chère par exemple, les banques, le chocolat, l'excellence de nos trains, une tradition hôtelière et, ne les oublions pas, nos cars postaux tout de jaune teintés.



Diligence du Saint-Gothard

Au temps de nos aïeux, alors que le moteur à explosion était encore dans les limbes, les postes s'intéressaient déjà aux transports des personnes. De belles diligences sillonnaient les routes et avec hardiesse franchissaient les cols les plus durs. Avec la construction de la route du Gothard entre 1827 et 1830, ce fut l'avènement de la grande époque des diligences postales : on descendait alors depuis le col vers Airolo en franchissant les impressionnants virages de la Tremola avec des équipages de 4 à 6 chevaux.

Au début du XX^e siècle, la poste hippomobile atteint les limites de ses possibilités. Le train est meilleur marché, le tourisme se développe et la demande pour des transports plus performants est en augmentation constante. Avec des capacités devenues infiniment trop faibles, la diligence ne correspondait plus à la demande et son exploitation

était devenue largement déficitaire.

En 1905, trois constructeurs suisses, Saurer, Berna et Martini furent mandatés par l'administration postale pour la fabrication d'un car postal omnibus. Un an plus tard les trois véhicules, ressemblant encore fort à leurs ancêtres à cheval, furent livrés. Ils pouvaient transporter 14 voyageurs, avaient une puissance de 30 chevaux-vapeur et atteignaient la vitesse de 30 km/h avec une consommation moyenne de 40 litres aux cent kilomètres. Le 1^{er} juin 1906, la première ligne



Garage postal Berne (1906)

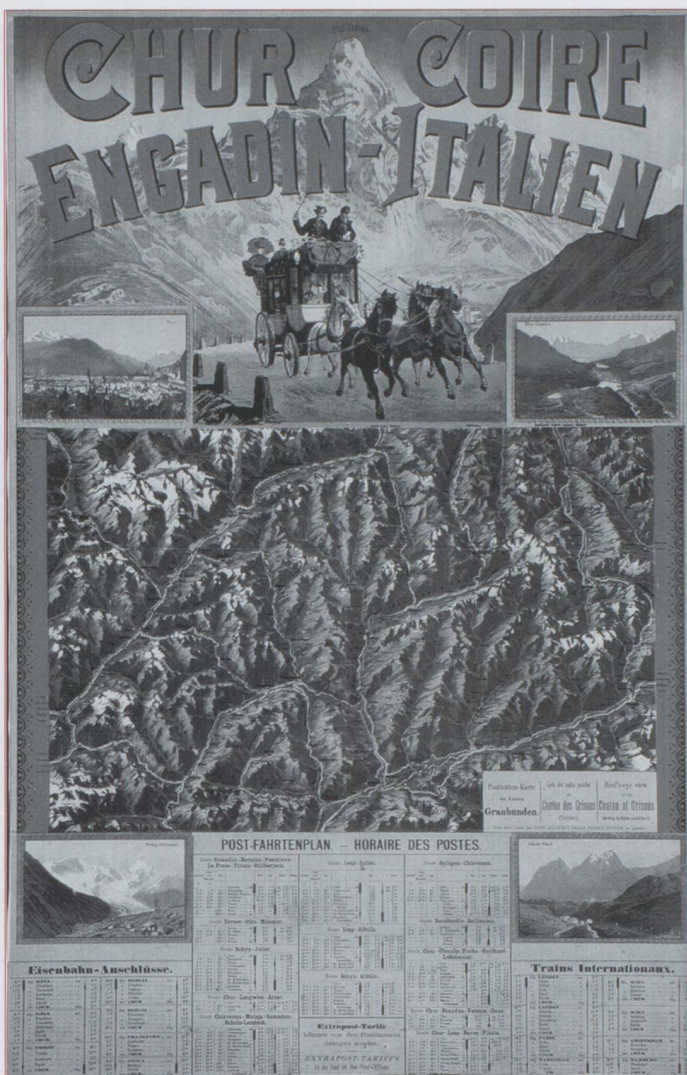
de Berne à Dettingen fut inaugurée. Ne nous demandez pas pourquoi cette commune fut choisie, on ne le sait plus et les archives à ce sujet sont vierges ou au moins insuffisantes. En ce début de siècle, l'idée était révolutionnaire mais la réalité ne fut pas aussi glorieuse, car la

technique automobile n'était pas totalement au point. La future fiabilité sans faille des Saurer, Berna ou FBW n'existait pas encore pour répondre aux exigences de l'exploitation d'un trafic de lignes régulières.

Il fallut bien se rendre à l'évidence que tout n'était pas parfait et la seconde ligne, ouverte en 1906, fut également abandonnée en 1908 et rendue à la diligence à cheval qui tenait là une belle revanche. Parallèlement, on renonça pour un temps à ouvrir d'autres lignes régulières. Pendant la Première Guerre mondiale, les expériences acquises firent progresser la technique pour les besoins de l'armée. Les véhicules devinrent plus performants et plus sûrs. L'administration postale hérita de cent camions de l'armée suisse et les transforma en cars postaux. En 1916, on ouvrit une première ligne postale au Tessin entre Locarno et Brissago. Dès 1918, le développement sera galo-pant : inauguration de la ligne Nessler-Wildhaus dans le Toggenbourg, première route alpine par le col du Simplon en 1919. En 1920, c'est le tour de la Suisse romande avec la création des lignes de Porrentruy à Damvant, une quinzaine de kilomètres, du Locle au Val de Travers ou encore de Cernier à Valangin. Le réseau alpin se consolide avec l'inauguration des lignes du San Bernardino, du Julier et Grimsel, de la Furka,



Le postillon de la Bernina (vers 1900)



Affiche avec horaires des diligences des Grisons (1880)

de l'Oberalp, du col des Mosses. En 1923, ce sera au tour de la Maloja, de l'Ofen et du Klausen. Dans les années 20, le Saint-Gothard et le Grand-Saint-Bernard et d'autres lignes montagnardes moins spectaculaires ainsi que des lignes du Plateau et des Préalpes, d'une importance capitale pour les populations résidentes, salueront également l'arrivée du cheval-vapeur.

En 1930, seules une centaine de lignes secondaires hippomobiles subsistent encore et pourtant ce n'est qu'en 1961 que la dernière diligence abandonne définitivement son service sur la ligne entre Avers et Juf, le plus haut village d'Europe habité en permanence dans le canton des Grisons.

En 1910, les diligences transportaient le nombre

déjà très respectable de 1,8 million de passagers. En 1930, le car postal en véhiculait plus de 4 millions et demi, en 1950 on atteignait la barre des 50 millions et en 2003, c'étaient plus de cent millions de personnes qui ont utilisé les fameux cars jaunes.

Souvenirs

Les chauffeurs de cars postaux ont des quantités d'anecdotes à raconter tant leur passage régulier dans les villages isolés ou vallées les plus éloignées de la ville était un trait d'union vital. Certes, ils apportaient le courrier mais étaient toujours prêts à rendre de petits services que ce soit le transport d'un médicament urgent, de boilles à lait ou de

bidons de myrtilles. Depuis une dizaine d'années, tout cela est tombé dans les oubliettes. Les mœurs ont changé, la motorisation s'est développée et le respect de l'horaire est devenu essentiel. Les chauffeurs des cars postaux ont une réputation proverbiale d'excellence. Non seulement ils ont le permis de conduire pour des autocars, mais encore ils suivent des cours de perfectionnement où ils se trouvent confrontés à tous les pièges et difficultés qu'ils pourraient rencontrer sur les routes. Brouillard, pluie, neige fraîche, verglas, ils savent exactement ce qu'il faut faire. Votre chroniqueur se souvient, quand il était encore haut comme trois pommes, d'avoir fait la route qui passe devant les pyramides d'Euseigne et qui va à Evolène et aux Haudères. Pas question d'asphalte à l'époque, la route était étroite, poussiéreuse, les croisements difficiles et les virages en épingle à cheveux, en forte déclivité, obligeaient le chauffeur à les prendre en trois fois. L'arrière du car, qui avait un très long porte-à-faux, surplombait le vide – bonjour le vertige – et on faisait des prières pour que le conducteur soit un as du démarrage en côte.

En 1937, on ouvrit le col de la Flüela et ce fut l'occasion de créer un réseau de 39 routes postales de montagne.



Affiche du Bernois Walter Reber (1936)

Ces routes étaient dotées d'une signalisation particulière avec un panneau rond et noir portant le fameux cor de couleur jaune avec la mention impérative : « autos postales croisent côté montagne ». Les routes se sont élargies, les accotements ont été stabilisés et ce célèbre panneau a disparu.

Un klaxon unique au monde

Les virages sans visibilité étant nombreux, le klaxon à main des anciens cars était totalement insuffisant. L'administration, consciente de ce problème de sécurité, commanda à la maison Cigga un avertisseur puissant à trois notes actionné par un compresseur électrique pulsant de l'air sous la pression d'un bar vers trois cornets dans lesquels vibraient des



Autocar Saurer (1941)

► lames de différentes grandeurs afin de produire les trois notes les plus célèbres de toute l'Helvétie : « do dièse, la mi et la majeur » tirées de l'andante de l'ouverture de Guillaume Tell de Rossini. Il retentit pour la première fois dans les vallées en 1933. Ce klaxon n'était qu'une suite logique du cor qu'utilisaient les cochers des diligences pour annoncer leur passage. Aujourd'hui, seuls les autocars effectuant des courses en montagne en sont encore équipés et c'est un régal de les entendre résonner dans les vallées.

D'hier à aujourd'hui

Depuis leur création, les cars postaux ont joué un rôle capital dans l'économie suisse et son système de transport. Bien que le réseau ferroviaire soit particulièrement dense, il ne permet pas d'aller dans tous les villages. Le car postal est devenu le complément parfait et indispensable du rail. Sans aucun doute, bien peu de pays peuvent revendiquer un tel maillage. Il est presque impensable de savoir que nos cars jaunes font aujourd'hui quotidiennement six fois le tour de la terre, soit plus de 87 millions de kilomètres par année avec un remarquable respect des horaires adaptés à ceux des trains. Principal transporteur de passagers sur les routes suisses avec plus de 100 millions de voyageurs, un réseau de lignes de 10 363 kilomètres et près de 2 000 véhicules, n'est-ce pas là un admirable programme ?

Les cars postaux suisses ont dû changer leur structure. Directement dépendante de la régie, l'entreprise manquait de souplesse commerciale pour s'adapter à une concurrence toujours plus

vive. L'an dernier, Car Postal Suisse a créé une filiale en créant Car Postal Suisse SA dont elle détient les actions, afin d'en faire une entreprise privée vouée aux transports publics et apte à réagir immédiatement sans devoir passer par les arcanes de l'administration.

Que se passera-t-il pour ce centenaire ?

À l'occasion de ce jubilé, différents événements seront organisés : du 2 juin au 3 septembre, exposition spéciale au Musée de la communication à Berne, une raison de plus d'aller le visiter tant il est intéressant. Le Musée des transports à Lucerne présentera une exposition spéciale du 8 juin au 20 août.

Les philatélistes et les numismates ne seront pas oubliés, trois timbres-poste spéciaux seront émis ainsi qu'une pièce de monnaie commémorative d'une valeur de vingt francs.

Un superbe livre édité par les éditions Werd, *Jaune couleur voyage*, relate avec de très belles photos l'épopée centenaire de nos célèbres cars.

Quelques jours avant le 1^{er} juin, date officielle de l'ouverture de la ligne Berne-Detlingen en 1906, le 13 mai la bourgade d'Aarberg accueillera un cortège de véhicules anciens et on inaugurera une locomotive des CFF spécialement repeinte aux couleurs de Car Postal. Cette journée unique se terminera en apothéose par une grande fête populaire.

Et les touristes venant de France ou de l'étranger ?

Si la mission des cars postaux suisses est toujours d'être au service de la population en lui offrant un réseau de transports publics aussi dense que possible,



différentes lignes touristiques ont été créées pour le plus grand bonheur de nos visiteurs. Nous citerons entre autres dans une palette d'offres fort variées le « Circuit de quatre cols », Grimsel, Nufenen, Gothard et Susten ou « l'Engadin Meran route express » qui traverse le parc national et des paysages sublimes.

Le Swiss Travel System propose différents abonnements dont le « Swiss Pass » un outil remarquable pour voyager sur toutes les lignes des CFF, des compagnies privées à l'exception de certaines lignes de montagne qui accordent des réductions de 25 à 50 %, la plupart des compagnies de navigation sur nos lacs et enfin les cars postaux.

La réputation de Car Postal Suisse a franchi les frontières, ce qui lui a valu de décrocher un nouveau mandat important en France. Sa filiale Car Postal France Sàrl exploite depuis le 1^{er} janvier 2006 le réseau de bus de l'agglomération de Bourg-en-Bresse. Suite à un appel d'offres, le chef-lieu de l'Ain et quatorze communes voisines lui ont attribué ce mandat de six ans. La société exploitait déjà le réseau de bus de Dole, en Franche-Comté, et celui d'Obernai, en Alsace. Elle renforce ainsi no-

tablement sa présence dans l'Hexagone. Les cars français ne seront pas jaunes et garderont leur couleur d'origine en arborant toutefois leur logo avec le cor légendaire.

Gageons que dans cent ans, nos cars postaux seront toujours aussi beaux, dynamiques, utiles, en un mot indispensables. Ils auront sans doute abandonné le pétrole et seront devenus 100 % écolos mais rendront toujours leurs si précieux services.

À ce moment, *Suisse Magazine*, toujours optimiste, ne manquera pas de vous en reparler.

MICHEL GOUMAZ

Voir aussi notre anecdote page 21.

Pour en savoir plus :

Car Postal Suisse : www.carpostal.ch.
Le programme loisirs du centenaire débutera à partir de mi-mars 2006. La documentation gratuite pourra être commandée par courriel : infopag@carpostal.ch.
Musée de la communication : www.mfk.ch.
Swiss Travel System : www.swisstravelsystem.com.
Suisse Tourisme, tél. gratuit 00800 100 200 300.
Site internet : www.suisse.com.