

Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation
Band: 14 (1976)
Heft: 63

Rubrik: Communications officielles

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: 15.05.2025

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

Communications officielles

Le service postal des voyageurs en Suisse

Le service postal des voyageurs est l'une des branches les plus riches de traditions de l'Entreprise des PTT suisses. Après la fondation de l'Etat fédéral en 1848, cette activité constituait la tâche majeure des postes fédérales. Les recettes qu'on en tirait représentaient presque la moitié des revenus globaux. La montée du chemin de fer repoussa cependant toujours plus la diligence postale vers les régions reculées et peu peuplées. Mais elle suscita aussi de nouveaux besoins et fit baisser le prix des voyages à longue distance: les voyages cessèrent d'être le privilège de quelques-uns seulement. La poste attelée a atteint son apogée en 1913, lorsque 2500 chevaux, plus de 2200 voitures et environ à moitié autant de traîneaux parcoururent 9,7 millions de kilomètres et transportèrent 1,8 million de voyageurs.

Les débuts de la motorisation dans le service postal des voyageurs remontent à 1906, même si, deux ans plus tôt déjà, un transport motorisé d'envois postaux avait été introduit à Zurich. L'évolution qui suivit ne fut guère rapide: la véritable percée du véhicule à mo-

teur n'intervint qu'en 1918. Grâce à cette attitude circonspecte, la poste put profiter des expériences des autres, expériences qui parfois avaient été payées assez cher. L'automobile postale fut utilisée pour la première fois dans la région des Alpes en 1919.

En 1927, les liaisons les plus importantes étaient motorisées. Dans les montagnes, le trafic d'hiver au moyen de cars progressa de manière quelque peu hésitante: sur les lignes de peu d'importance, le trafic fut parfois assuré par des automobiles en été et par des diligences ou des traîneaux en hiver. Le réseau du service postal des voyageurs a aujourd'hui une longueur d'environ 7500 km; celui des chemins de fer en compte environ 5000. 610 lignes d'automobiles postales relient par la route 1600 localités environ. La longueur moyenne des lignes, 15 km, est relativement modeste.

1280 conducteurs d'automobiles, triés sur le volet et soigneusement instruits, constituent, avec à peu près autant de véhicules, un maillon important de l'économie nationale: ils relient les régions dépourvues de chemins de fer au réseau ferroviaire.

Les transports postaux hippomobiles étaient autrefois entre les mains de «postillons» privés. Les premières courses motorisées furent exploitées par la régie elle-même; mais bientôt, dans de nombreux cas, l'exploitation fut confiée à des «entrepreneurs de courses postales»; ce sont des transporteurs privés domiciliés dans la région, qui fournissent leurs propres véhicules et leur propre personnel moyennant le versement d'une indemnité kilométrique fixe. Le client ne remarque guère de différence entre l'exploitation en

Via Mala



Appel RDA

Nous confirmons le contenu de l'appel publié dans le numéro de décembre 1975 et par lequel tous les intéressés ont été invités à annoncer jusqu'au 31 mars 1976 (date du timbre postal) au plus tard à la représentation diplomatique ou consulaire suisse compétente pour leur lieu de domicile leurs biens patrimoniaux et créances vis-à-vis de la République démocratique allemande.

Appel

concernant l'accord d'indemnisation conclu le 26 mars 1973 avec la Hongrie

La Commission des indemnités de nationalisation a été chargée de la répartition de la somme globale de 1,4 million de francs versée par la Hongrie.

Par appel publié dans la *Feuille fédérale* du 29 septembre 1975 et dans d'autres périodiques, les personnes de nationalité suisse ayant subi des dommages à la suite de mesures d'expropriation prises en Hongrie, après le 19 juillet 1950 et jusqu'au 26 mars 1973, ont été invitées à faire valoir leurs prétentions d'indemnisation.

Les personnes qui ont omis d'annoncer leurs prétentions dans le délai fixé par l'appel du 29 septembre 1975 ont une dernière possibilité de les déclarer auprès de la

Commission des indemnités
de nationalisation
c/o Département politique fédéral
Eigerstrasse 80
CH-3003 Berne

jusqu'au 30 juin 1976 au plus tard.

L'expiration de ce délai entraînant la forclusion, les annonces présentées après le 30 juin 1976 ne seront plus prises en considération.

Commission des indemnités
de nationalisation

régie et l'exploitation par entrepreneur, car les horaires et les tarifs sont établis selon des principes identiques dans toute la Suisse et tous les conducteurs de véhicules portent le même uniforme.

Dans certaines régions, surtout dans les grandes villes, des entreprises privées exploitent, en vertu d'une concession et pour leur propre compte, certaines lignes; dans la plupart des cas, ces entreprises bénéficient sous une forme ou

(Suite, page 24)

(Service postal, suite)

sous une autre de contributions financières du secteur public.

L'entretien des véhicules appartenant aux PTT est assuré par 60 ateliers répartis dans tout le pays; ces garages toutefois ne sont pas exclusivement à la disposition du seul service postal des voyageurs: ils veillent de la même manière au bon fonctionnement des 9200 autres véhicules de l'exploitation postale et des services des télécommunications.

Si la structure du service postal des voyageurs est défavorable du point de vue économique, cela n'est pas imputable au seul fait que de nombreuses lignes sont courtes: environ la moitié des personnes transportées sont des abonnés, qui représentent seulement un cinquième des recettes. Par ailleurs, les clients voyageant en groupe, soit environ 5% du total des voyageurs, fournissent eux aussi presque un cinquième de l'ensemble des recettes, alors que trois cinquièmes de celles-ci (donc 60%) proviennent des personnes voyageant isolément, qui représentent 45% du total des voyageurs transportés. Outre les bagages et les marchandises, les automobiles postales transportent en général aussi les envois postaux de tout genre. Font exception les lignes sur lesquelles le volume du fret postal implique l'emploi de véhicules spéciaux.

La longueur du réseau du service postal des voyageurs est demeurée pour ainsi dire la même au cours des dix dernières années. Une attention particulière a en revanche été portée à l'amélioration des horaires. Aussi les prestations kilométriques ont-elles augmenté de 48% pendant la même période pour atteindre 38,4 millions de kilomètres en 1974; quant au nombre des voyageurs, il a même progressé de 57%, pour parvenir à 52,9 millions.

Les visiteurs étrangers font sou-

Camp d'été 1976

Aux jeunes Suisses de l'étranger âgés de 15 à 25 ans

«Valais» – Ce mot, qui désigne tout d'abord un canton suisse, est également synonyme de soleil, montagnes et vacances. C'est «chez lui» que se déroulera notre prochain camp d'été. Nous parcourons tout d'abord une partie du Valais par étapes pédestres le long de ses versants puis, dans un second temps, nous alternerons visites, excursions et détente à partir d'une maison de vacances. Dates prévues du camp: du 20 juillet au 6 août 1976.

Si tu désires y prendre part et obtenir de plus amples détails, écris-nous au Secrétariat des Suisses de l'étranger, Service des jeunes, Alpenstrasse 26, CH-3000 Berne 16.

vent l'éloge des excellentes correspondances qu'on rencontre en Suisse. Il est vrai que l'entente entre les divers piliers du trafic public est excellente, surtout en ce qui a trait aux horaires, mais aussi dans le domaine des titres de transport.

Le résultat sur le plan financier – rien ne sert de le nier – ne se présente pas sous un jour très rose. Les exercices 1974 et 1975 ont bouclé avec des déficits de l'ordre de 50 millions de francs. Malheureusement, ces chiffres ne peuvent être comparés avec ceux d'autres entreprises de transport, car les bases de calcul diffèrent. Le service postal des voyageurs établit en effet un compte de frais complets, prenant notamment en considération les amortissements correspondant aux lois de l'économie industrielle et les intérêts, selon les conditions du marché, du capital investi. En outre, à l'encontre de ce qu'on voit dans d'autres entreprises de transport public, le compte ne comprend aucune bonification pour les prestations en

faveur de l'économie en général, pour les charges étrangères à l'entreprise et pour le manque à gagner résultant de l'abaissement des tarifs pour des considérations d'ordre politique (rapprochement des tarifs).

Par la volonté qu'il a manifestée ces dernières années de constamment développer ses prestations dans les régions qu'il dessert, le service des automobiles postales a conservé une importance économique qui – en particulier dans les régions touristiques – est très proche de celle des chemins de fer. Comme eux, il a fortement contribué au progrès dans des régions entières. Sous cet aspect, on peut sans doute admettre que les services fournis en Suisse par l'Entreprise des PTT dans le domaine du transport des voyageurs et des marchandises doivent être considérés comme une prestation en faveur de la communauté, dont la valeur est approximativement équivalente au déficit tel qu'il ressort des seuls chiffres.



Oui et non

Courrier du Fonds de Solidarité

Non à toute espèce d'abandon,
oui à la prévoyance du Fonds