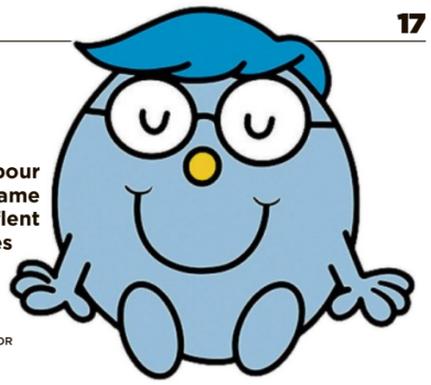


Samedi

Les célèbres livres pour enfants «Madame Monsieur» soufflent leurs 50 bougies et continuent à séduire leur public.

Page 23. DR



100 ans de pérégrinations en car postal

Histoire

En 1921, la création des automobiles de la Poste alpine livre aux touristes les beautés des grands cols, Grimsel, Furka, Oberalp ou San Bernardino.

Pages 18-19

Une «automobile postale» décapotable jaune à l'assaut du col de la Flüela. Une vision d'un artiste anonyme parue en 1932 dans un ouvrage consacré à la poste alpestre suisse. DR

Terroir

Stéphanie Oberson crée des plaques de chocolat qui invitent au voyage.

Page 20

Écrans

Malgré la pandémie le milieu romand des jeux vidéo résiste à la crise.

Page 22

Livre

Daniel de Roulet remonte le temps et enquête sur la question jurassienne.

Page 24

Interview

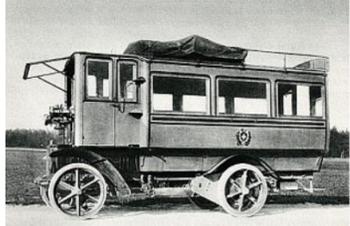
Julien Clerc n'a perdu ni son vibrato ni sa joie de chanter avec son album «Terrien».

Page 32

Patrimoine

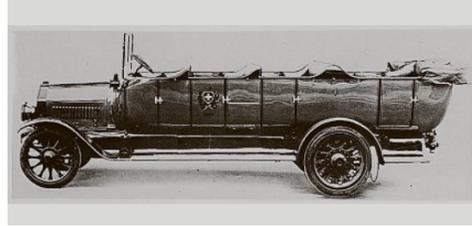
1906

Première course d'une automobile postale en Suisse, entre Berne et Detlingen. Deux ans plus tard, elle doit être remplacée par une diligence, par manque de fiabilité.



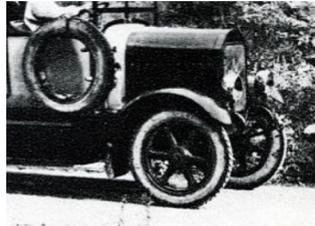
1919

Première automobile postale sur la ligne du Simplon (de 1805 à la fin du XIX^e siècle, le seul passage carrossable entre la Suisse occidentale et l'Italie).



1921

Naissance de la poste alpine. Les pneus font leur apparition et permettent de supprimer les lourdes roues en fonte à pneus pleins.



1922

Les cols du **Gothard**, du Klausen, de la Maloja et de l'Ofen s'ouvrent aux automobiles postales.



1923

Naissance du fameux klaxon à trois tons, do dièse-mi-la. On franchit le **Grand-Saint-Bernard** en automobile postale.



Les Suisses découvrent les Alpes grâce aux «automobiles postales»

1921

Gilles Simond

Pour les conducteurs de diligences alpines, rendues célèbres depuis 1873 par le grandiose tableau de Rudolf Koller «La poste du Gothard», l'année 1921 marque hélas le début de la fin. Car cette année-là, la direction des postes fédérales décide de lancer pour de bon des «automobiles postales» à l'assaut des plus hautes routes de Suisse. Jusque-là, seul le Simplon (qui fut de 1805 jusqu'à la fin du XIX^e le seul passage carrossable entre la Suisse occidentale et l'Italie) voyait passer les pétaradants engins. Et encore, depuis l'année précédente seulement.

Tout bascule le 19 juin 1921, quand l'Administration des postes (on ne parle pas de PTT, car télégraphe et téléphone sont encore des services distincts) invite des personnalités et des journalistes à découvrir leur nouvelle offre. Sur des châssis de camions cédés par le Département militaire après la Première Guerre mondiale, l'entreprise Saurer a développé des véhicules de transport de passagers. Et après de nombreux essais sur des routes d'altitude, ceux-ci ont été perfectionnés notamment en matière de motorisation, de freinage, de direction et de confort.

Enthousiasme

Représentants de la presse et autorités cantonales sont donc emmenés à bord de ces premiers cars postaux sur les routes des cols de la Furka, du Grimsel, de l'Oberalp et du San Bernardino, où des lignes régulières vont être ouvertes. Il fait un temps de cochon ce jour-là, la pluie s'abat sur les chapeaux de ces messieurs installés dans les véhicules ouverts, ils sont accueillis par de la neige au sommet, les chauffeurs doivent en vitesse remettre les capotes. Mais qu'importe. Conseillers comme journalistes sont conquis et le font savoir. Car malgré leur vitesse limitée à 27 km/h, «des confortables voitures, qui contiennent 20 places, font le trajet avec 50% d'économie sur le temps employé naguère par les diligences», écrit ainsi la «Feuille d'Avis de Lausanne» le lendemain.

Traverser les Alpes sans fatigue? Le succès public est immédiat. Début juillet,

À peine ouvertes, les lignes des grands cols alpins font fureur.

pour répondre à la demande, la direction des postes est contrainte d'augmenter le nombre de «voitures-automobiles», dont certaines carrossées par la maison Egli, de Lausanne. D'autres encore suivront le 1^{er} août. «Tout est prévu pour la sécurité des voyageurs, précise la «Feuille». Pour ne pas donner au personnel l'occasion de prendre des boissons alcooliques, les postes font servir du thé gratuitement.»

Avides de découvrir les lacs du Grimsel, les lacs de la Furka et le glacier du Rhône ou les solitudes des hauteurs du val Mesolcina depuis le San Bernardino, les touristes se précipitent. Durant les quatre

premières semaines d'exploitation, en ne comptant que les voyageurs montés à la station de départ, ils sont 1533 à accéder au Grimsel, 1690 à la Furka, 1238 à l'Oberalp et près de 3000 au San Bernardino.

Alors que cette première saison débute à peine, la direction doit déjà recommander de «retenir sa place à l'avance» - dans n'importe quel bureau de poste de Suisse. À mi-août, elle envoie de son dépôt de Berne «des camions de secours qui seront utilisés notamment sur la route de Gletsch à Meiringen et de Gletsch à la Furka». Au total, près de 28'000 billets sont vendus durant l'été. Plus du double des chiffres record atteints par les diligences durant les meilleures saisons d'avant-guerre.

Les commentaires d'époque sont instructifs. «Au «bon vieux temps des diligences» a succédé le règne de la traction mécanique. Et ce fut d'emblée la vogue! écrit un voyageur à l'hebdomadaire aubonnois «Jura vaudois». Les amateurs de pittoresque s'en plaindront peut-être. Il est certain que nos belles pataches jaunes à plusieurs étages, traînées par cinq vigoureux percheros, avaient parfois fort belle

«Les confortables voitures font le trajet avec 50% d'économie sur le temps employé naguère par les diligences.»

La «Feuille d'Avis de Lausanne» du 20 juin 1921



À l'assaut du Lukmanier, entre Grisons et Tessin. PTT-ARCHIV P-45_40 LUKMANIER BILD 6



Un car alpestre dans les lacets de la Furka au début des années 1920. Une photo

allure, surtout à la descente. Pour la montée, c'était un peu moins gai. La chaleur y était souvent excessive et la rapidité relative. Les taons ne s'acharnaient pas uniquement sur les braves chevaux; et ceux-ci, malgré toute leur vigueur et leur bonne volonté, ne dépassaient guère l'allure de 4 à 5 kilomètres à l'heure.»

Ah! la vitesse! Ah! le temps gagné! C'est que grâce aux cars alpestres, on franchit désormais le Simplon en quatre heures et demie, au lieu d'une journée complète en diligence. Les 37 kilomètres qui séparent Meiringen de Gletsch, par le Grimsel donc, sont parcourus en quatre heures, ce qui permet d'enchaîner avec la Furka dans la même journée! Rendez-vous compte que pour grimper de Sion à Évélène, il ne faut plus que deux heures, au lieu de sept, et de Sierre à Ayer (pour Zinal) également deux heures, au lieu de cinq et un quart. C'est fulgurant, quoi.

On ne tarde pas à s'apercevoir que les cars postaux ont un autre avantage, non négligeable: dans un pays en crise économique comme la Suisse de 1921, où le chômage grimpe en flèche - il double cette année-là dans le canton de Vaud - les lignes alpestres stimulent l'industrie du tourisme. Il fait une «tiaffe» tropicale cet été-là (36,8 °C le 28 juillet à Lausanne), et de nombreux citadins cherchent la fraîcheur de l'altitude. Corollaire, partout où circulent les cars, les hôteliers font d'excellentes affaires. Bien aidés par les prix modiques pratiqués en Suisse - on rapporte que des clients d'hôtels de luxe économisent 50% de leur budget en posant leurs valises en Suisse plutôt qu'en France.

«Il serait à désirer que l'on arrivât, peu à peu, à adapter toutes nos routes de montagne au trafic des automobiles», fantasment certains. On n'en est certes pas encore là, mais la direction des postes fait son possible. Et c'est ainsi qu'à l'été 1922, les spectaculaires cols du Gothard, du Klausen, de la Maloja et de l'Ofen (qui donne accès au tout nouveau Parc national) sont à leur tour desservis par la poste alpestre. Le Grand-Saint-Bernard suit en 1923.

Et La Poste y trouve son compte: un seul autocar, équipé d'un moteur dont la puissance peut s'élever à 50, 60, 70, bientôt 100 chevaux-vapeur grâce à des moteurs à six cylindres dernier cri, fait le travail d'une quinzaine d'«antilopes fédérales» qu'il faut loger, nourrir, bouchonner, soigner. Le succès se confirme bientôt puisque à la clôture de la saison 1922, 36'290 passagers ont goûté à «l'agréable jouissance» d'une course à travers les Alpes confortablement installés dans un siège rembourré. On comprend que dans ces conditions, les diligences étaient condamnées.

Au XXI^e siècle, CarPostal exploite 12 lignes estivales 100% touristiques. La plus fréquentée, celle du Grimsel, a attiré à elle seule près de 60'000 voyageurs en 2018.

Sources:

- Archives des journaux vaudois, scriptorium.bcu-lausanne.ch
- «Le Centenaire des Postes alpestres suisses», L'Art en Suisse, 1932.
- «Jaune couleur voyage: 100 ans de CarPostal», Michael T. Ganz, Werd Verl., 2006

Patrimoine



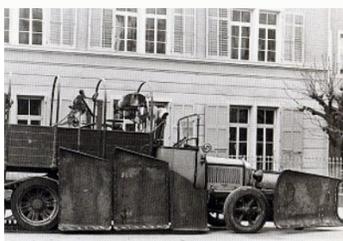
1927

Premières automobiles postales au col de la Flüela et de l'Umbrail; constitution d'un réseau de 39 routes postales de montagne.



1928

Début de l'exploitation hivernale de la route de la Maloja grâce au premier chasse-neige sur route.



1946

L'ouverture de la route panoramique du col du Susten permet le spectaculaire voyage circulaire en car postal Meiringen-Grimsel-Furka-Susten-Meiringen dans la même journée.



1961

Le 30 avril, la dernière diligence de Suisse abandonne définitivement son service entre Avers et Juf (2124 m d'altitude, le plus haut village habité de Suisse), dans les Grisons.



impossible à prendre en 2021: le glacier du Rhône n'est depuis longtemps plus visible de la route. PTT-ARCHIV P-45_40 FURKA BILD 1

Circulation routière

«Les automobiles postales croisent côté montagne»

Il n'y a pas encore des masses de véhicules à moteur en Suisse en ces années folles. En 1920, on dénombre 8902 automobiles (soit près d'une pour 450 habitants), à quoi il faut ajouter 8179 motocyclettes et 3328 camions. Vu la croissance continue et la baisse des prix qui commence à rendre les véhicules à moteur accessibles à la classe moyenne, le trafic va en s'intensifiant, et l'on pourrait bien compter dans les 13'000 voitures et 9500 deux-roues pétaradants à fin 1921. Ajoutez-y les touristes, la passion pour les excursions en montagne, sans oublier la dangerosité des routes, et les problèmes commencent.

En juin 1921, au moment d'ouvrir les cols aux automobiles postales, les cantons alpins s'emploient donc à encadrer de près ce trafic. Le Conseil d'État bernois, par exemple, décide ainsi d'instaurer des postes de contrôle à Innertkirchen et au col du Grimsel, frontière avec le Valais. «Les conducteurs de tous les véhicules à moteur» sont tenus d'y annoncer «leur arrivée et leur départ et payer une taxe de 7 francs pour les automobiles, 4 francs pour les motocyclettes avec side-car et de 2 francs pour les motocyclettes», afin de couvrir les frais d'entretien. La circulation n'y est autorisée que de 5 h à 21 h, et la vitesse strictement réglementée: 18 km/h au maximum.



Vous avez dit strict? Ce n'est rien: en 1900, les Grisons ont carrément interdit les voitures, engins du diable pilotés par des écraseurs (les cars postaux y sont parfois cailloutés)! Une interdiction qui va durer jusqu'en 1925 et pas moins de dix votations populaires! Enfin, rappelons qu'à cette époque, la plupart des cantons interdisent de circuler le dimanche (entre midi et 19 h dans le canton de Vaud, par exemple). Mais on roule librement du côté du Valais, d'Uri et au Tessin.

Reste un problème. Si une grande diligence ne pèse guère plus de 1200 kilos sur son essieu arrière, on passe à plusieurs tonnes pour une automobile postale. Et en montagne, où les routes sont étroites et fragiles, il faut pourtant croiser. On s'aperçoit que si les lourds autocars roulent près du bord extérieur de la chaussée, celle-ci menace de s'écrouler et d'entraîner la chute du véhicule dans l'abîme! La décision tombe rapidement. Plus question de circulation à gauche ou à droite: «Sur les routes alpestres, les automobiles postales croisent et dépassent les véhicules particuliers en circulant du côté de la montagne.» Une mesure qui disparaîtra dans les années 1930-1940, lorsque la Confédération soutiendra la construction ou la réfection des routes alpestres. **G.SD**

Excursions

Des cars postaux toujours au top



La ligne la plus haute

L'arrêt CarPostal Suisse le plus élevé se situe sur la ligne du Stelvio, qui relie le val Müstair, dans les Grisons, à Bormio et Tirano, en Valteline italienne, via le col de l'Umbrail. Il se situe à 2757 m d'altitude, au col du Stelvio. Une ligne desservie de juillet à octobre (n'oubliez pas la pièce d'identité).

La ligne la plus raide

Pour trouver le tronçon le plus raide franchi par un autocar jaune (un petit, dans ce cas précis, en photo ci-dessus), il faut se rendre dans l'Oberland bernois, à Reichenbach, au sud du lac de Thoune, entre mai et octobre, et emprunter la ligne 220 Kiental-Griesalp. La pente atteint 28% dans un itinéraire spectaculaire qui serpente vers la Griesalp, paradis des randonneurs.

Le voyage le plus long

Huit heures et 45 minutes. C'est le temps qu'il faut pour effectuer le trajet complet de la grandiose ligne des quatre cols: Meiringen - Grimsel (2164 m, photo ci-dessous) - Nufenen (2478 m) - Gothard (2107 m) - Susten (2224 m) - Meiringen (ligne 682), soit le plus long voyage en bus de Suisse, sans changer de véhicule (entre juin et oct.).

Vers le plus haut village

Juf, juché à 2124 mètres d'altitude au fond de la vallée d'Avers, dans le canton des Grisons, soit au-dessus de la limite des forêts, est le plus haut vil-

lage des Alpes habité toute l'année (si l'on exclut la station de Val Thorens, à 2300 m). On y accède toute l'année en car postal depuis Thusis via Andeer en un peu plus d'une heure. De Juf, en été, des chemins de randonnée permettent de rejoindre la route du col du Julier ou celle du col de la Maloja, également desservies par les autocars jaunes.

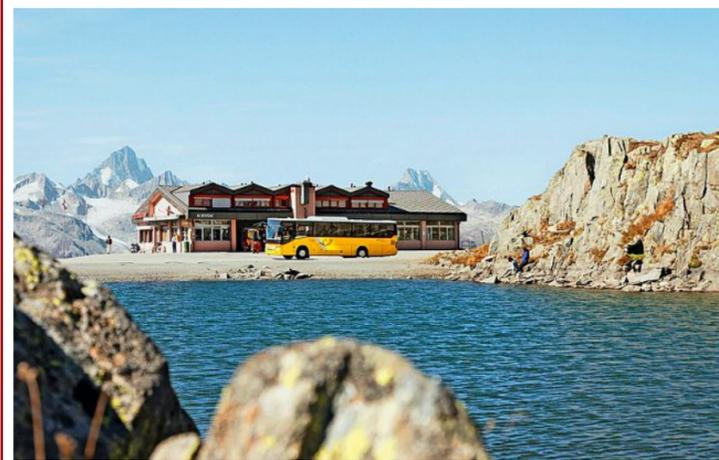
Des glaciers aux palmiers

De Saint-Moritz en longeant les lacs de Silvaplana et de Sils, puis via le col de la Maloja (1815 m) et le val Bregaglia, la ligne du Palm Express file sur 132 kilomètres par la rive du lac de Côme, en Italie, pour aller jusqu'à Lugano en un peu moins de quatre heures (réservez, et n'oubliez pas la pièce d'identité).

Vers une nature préservée

En été, au centre de la Basse-Engadine, dans les Grisons, on embarque à Scuol vers le sauvage val S-charl. Un arrêt permet d'accéder au val Mingèr, qui fait partie du Parc national. Plus haut, après quarante minutes sur une route entre profonds ravins d'éboullis et falaises abruptes, on accède à S-charl, ancien petit village minier et point de départ de randonnées dans une nature intacte. **G.SD**

Plus d'idées d'excursions et de balades, infos et horaires: www.postauto.ch/fr



PHOTOS CARPOSTAL



Retrouvez soixante articles issus de cette rubrique dans les 224 pages du recueil «Histoire d'ici, coups d'œil dans le passé vaudois», paru aux Éditions Attinger en octobre 2020.

Disponible en librairie ou sur commande: www.24heures.ch/club/livres