Mai 2025
Magazine de la Poste

prio



Plus de 100 km
À la découverte de l'itinéraire de distribution le plus long de Suisse

La révolution du recyclage
En visite chez Kyburz

De car postal à camping-car
Une nouvelle vie pour les anciens véhicules postaux

Sommaire

Une nouvelle vie

Des véhicules postaux à la retraite

4



12 Procédé révolutionnaire
De précieuses matières premières de batteries restent dans le circuit grâce à un recyclage intelligent

24 Intelligence artificielle
Une aide pour la Poste

28 Chaussons d'escalade comme neufs
De nouvelles semelles par la poste

32 Santé numérique
Les multiples fonctions du DEP

36 Vers les sommets
Une distribution postale par monts et par vaux dans la vallée de Safien

42 Des conseils avisés
La lettre de Thomas Meyer



prio

Éditeur
La Poste Suisse SA
Communication
Wankdorfallee 4
3030 Berne
E-mail: redaction@poste.ch

Direction rédactionnelle
Thomas Häusermann (rédacteur en chef),
Mischa Stünzi (rédacteur en chef suppl.)

Direction artistique et conception visuelle
Dieter Röösli

Mise en page
Kaspar Eigensatz, Natalie Fankhauser

Contribution
Isabelle Baudet, Jens Bonnke, Adrian Brand, Alessa Brescancin, Olivia Aebli-Item, Michael Eberle, Silvana Grellmann, Tom Huber, Fabian Hugo, Katharina Merkle, Thomas Meyer, Clara San Millán, Musée de la communication, Archives des PTT, Stephan Rappo, Ingeborg Schindler, Jeroen Seyffer, Susanna Stalder, Gabriel Vetter

Traduction et correction
Communication Poste

Annonces
Fachmedien – Zürichsee Werbe AG

Impression
DZB Druckzentrum Bern AG

Photo de couverture
Fabian Hugo

Tirage
Édition en allemand: 1 153 875 ex.
Édition en français: 457 875 ex.
Édition en italien: 91 328 ex.
Total: 1 703 078 ex.

Reproduction avec autorisation écrite de la rédaction uniquement.

Abonnements
prio, le magazine pour la clientèle, paraît deux fois par an et est distribué gratuitement à tous les ménages de Suisse. Les personnes ayant apposé un autocollant «Non merci – pas de publicité» sur leur boîte aux lettres peuvent s'abonner gratuitement au magazine prio. À la saisie de l'adresse, il est désormais possible de choisir la langue dans laquelle vous souhaitez lire le magazine. Pour en savoir plus: **poste.ch/magazine**

Des questions ou des suggestions?
Contact Center, du lu au ve
de 7h30 à 18h00, le sa de 8h00 à 12h00
Téléphone: 0848 888 888
Autres possibilités de contact:
poste.ch/contact

Découvrez encore plus d'histoires sur la Poste: **poste.ch/actualites**

imprimé en suisse

Photos: Isabelle Baudet, Adrian Brand, Tom Huber, Stephan Rappo



Place aux trois-roues

La moitié d'un vieux vélomoteur de la Poste transformé en boîte aux lettres trône devant l'enseigne de mon mécanicien vélo. Une belle reconversion. Après de bons et loyaux services, d'autres véhicules postaux deviennent des camping-cars ou des food trucks, ou vont permettre à des personnes de rester mobiles (p. 4). Des souvenirs d'enfance refont surface: le facteur utilisait le même vélomoteur dans mon quartier. Son moteur à deux temps pétaradait, dégageant un nuage de gaz d'échappement, tandis qu'il distribuait déjà deux rues plus loin lettres d'amour, catalogues Veillon et autres prospectus. Voilà des années que les deux-roues ont cédé la place aux trois-roues, pour une distribution silencieuse, agile et sans rejets toxiques. «Les vélomoteurs sont faits pour aller en boîte de nuit, pas pour distribuer le courrier», m'a confié Martin Kyburz, dont l'entreprise construit des trois-roues électriques pour la Poste et révolutionne le secteur du recyclage des batteries (p. 12). Selon lui, les moteurs électriques sont beaucoup mieux adaptés aux nombreux arrêts du personnel de distribution. On ne peut que lui donner raison – même si, reconvertis en boîtes aux lettres, les vélomoteurs de la Poste font aujourd'hui encore bonne figure.

T. Häusermann

Thomas Häusermann



Plus en service, mais pas hors service

Lorsqu'un véhicule de la Poste a fait son temps, il ne finit pas à la casse, mais se voit souvent confier une nouvelle mission utile. Voici trois exemples d'anciens véhicules à trois et à quatre roues de la Poste qui continuent de rouler même après avoir été «mis à la retraite».

Texte: Andreas Bättig Photos: Fabian Hugo



Le voyage continue: Isabelle Baudet, enseignante, a transformé un ancien car postal en camping-car. Elle explore désormais le monde à bord d'un Mercedes Sprinter vieux de 25 ans.



Isabelle Baudet a transformé elle-même son ancien véhicule postal en camping-car, en s'inspirant de tutoriels YouTube.

Autour du monde avec Fridolin

Quand Isabelle Baudet arrive dans un camping avec son véhicule jaune vif, il ne faut en général pas longtemps avant que quelqu'un ne l'aborde. Il est vrai que cette Zurichoise de 31 ans ne passe pas inaperçue avec son car postal customisé. «Les gens sont curieux et veulent savoir comment je me le suis procuré», explique-t-elle.

L'histoire de Fridolin, comme l'enseignante surnomme son camping-car, commence il y a cinq ans. Isabelle est à la recherche d'un ancien véhicule de livraison qu'elle pourrait transformer elle-même en camping-car. Dans une annonce, elle tombe sur un ancien car postal, mis au rebut sur le site d'une entreprise. Prix d'achat: 8000 francs. Année de construction: 2000. «Ce car postal m'a tout de suite plu. D'abord parce que ce n'était pas un car quelconque, mais un véhicule avec une histoire et un caractère. Ensuite, parce que je suis partie du principe que la Poste en avait toujours pris grand soin», raconte Isabelle. Elle saute donc sur l'occasion et s'attelle immédiatement à transformer le véhicule de ses propres mains, à l'aide de tutoriels YouTube et selon la devise «learning by doing».

Cellules solaires pour l'électricité

Isabelle enlève les 14 sièges, installe un lit, un coin cuisine et une banquette avec un espace de rangement. Aujourd'hui, son bus est équipé d'une petite cuisine avec cuisinière à gaz, d'un réfrigérateur et même de toilettes fixes – une question de confort et de sécurité pour elle. «Je pars souvent toute seule, c'est donc mieux si je ne dois pas sortir la nuit.»

L'électricité provient, entre autres, de cellules solaires placées sur le toit. «En été, ça suffit largement pour l'éclairage, le frigo, mon téléphone et mon ordinateur», déclare Isabelle. «Mais lorsque le temps est nuageux pendant plusieurs jours, ça devient limite.» Un petit onduleur, qui recharge les batteries pendant qu'elle conduit, vient alors à la rescousse. Il transforme le courant de 12 volts en 230 volts afin qu'Isabelle puisse brancher ses appareils électroniques. Quant à la chaleur, elle est fournie par un chauffage auxiliaire au diesel, qui rend les nuits glaciales plus supportables.

Un coup d'œil à l'intérieur de l'habitacle révèle qu'Isabelle a aménagé elle-même son bus sans être une pro du bricolage. Le charme de l'imperfection, si l'on devait décrire le style de l'habitation. Les vis dans le plafond en bois ne sont pas toujours droites, la commode sous le coin cuisine a été assemblée de manière improvisée à partir de différents tiroirs et Isabelle, qui est amatrice de bons crus, a même réutilisé d'anciennes caisses de vin. «La durabilité est importante pour moi. C'est pourquoi je n'ai utilisé presque que du bois de récupération pour faire mes travaux.»

Alarme à quatre pattes

Avant, Isabelle voyageait souvent seule au volant de son bus. Lorsqu'elle passe la nuit sur des places de parking libres, elle fait attention à ce qui l'entoure. «Je me fie à mon instinct. Si un endroit me paraît louche ou trop fréquenté, je continue mon chemin.» Mais depuis quelque temps, elle a une chienne, Nikita, qui lui sert d'alarme à quatre pattes. Si quelqu'un s'approche du camping-car la nuit, Nikita grogne ou aboie.

Depuis trois ans, Isabelle ne voyage pas seulement avec sa chienne, mais aussi avec son mari. Il est ingénieur du bâtiment et, avec ses 1,90 m, il doit dormir en travers du lit, car celui-ci a été optimisé pour la taille d'Isabelle, qui mesure 1,66 m. Parfois, lorsqu'il fait mauvais temps plusieurs jours de suite, c'est un véritable défi de vivre dans un espace aussi exigu. «On s'arrange. On n'est pas toujours dans le camping-car, on passe également beaucoup de temps à l'extérieur.» Mais ils apprécient aussi le confort de l'intérieur, surtout quand ils cuisinent. Sur les deux feux de la cuisinière, ils préparent souvent du risotto ou des pâtes. Pour l'anniversaire d'Isabelle, son mari lui concocte même un menu composé de cinq plats. «Il est clair que notre petite cuisine est complètement dépassée dans ces cas-là», déclare Isabelle en riant.

> "La durabilité est importante pour moi. C'est pourquoi je n'ai utilisé presque que du bois de récupération pour faire mes travaux."

Confusion aux arrêts de car postal

Le camping sauvage en Scandinavie a été pour eux une expérience particulièrement marquante. «On s'installe dans une clairière isolée au bord d'un lac et on allume un feu de camp, avec pour seul bruit le vent et l'eau. Pour moi, c'est la sensation de liberté absolue.» Au sud de l'Europe, par contre, les règles sont plus strictes, raison pour laquelle ils se tournent plus souvent vers les campings. Leur bon plan? Les «Swiss Hosts». «On peut dormir dans des fermes ou des vignobles en toute tranquillité, et en guise de remerciement, on achète quelques produits au magasin de la ferme.»

Lorsqu'elle voyage en Suisse, Isabelle est régulièrement confrontée à un phénomène qui l'amuse beaucoup. «Parfois, lorsque je passe devant un arrêt de bus, les gens croient qu'il s'agit d'un vrai car postal et se préparent à monter», explique-t-elle.

Si le car postal Fridolin fait la joie des passantes et des passants, il suscite aussi souvent la sympathie des autres conductrices et conducteurs de cars postaux, qui saluent chaleureusement Isabelle lorsqu'ils la croisent sur la route. «Dès ma première sortie avec Fridolin, je me suis amusée à leur faire un signe de la main.» La plupart la saluent en retour ou lui répondent par un joyeux coup de klaxon.

Fridolin a désormais plus de 300 000 kilomètres au compteur. Et chaque fois qu'il en affiche 1000 de plus, c'est la fête. Isabelle pense – et espère – que Fridolin avalera encore de nombreux kilomètres. «Je suis confiante. Après tout, c'est une Mercedes. Ces véhicules ont la réputation d'être quasi indestructibles.»



Ambiance mazot: là où les voyageuses et les voyageurs prenaient place autrefois, Hansueli Utiger et Reto Kübli (de g. à d.) serviront bientôt des steaks et des saucisses.



Reto Kübli et Hansueli Utiger (de g. à d.) posent devant leur food truck jaune or, qui a près d'un million de kilomètres au compteur.

De car postal à cuisine ambulante

Au beau milieu d'un parking de la zone industrielle de Belp, dans le canton de Berne, trône une curiosité qui attire tous les regards: un ancien car postal transformé en food truck par le bernois Reto Kübli. Seule l'enveloppe extérieure rappelle que ce véhicule de 1999 a assuré autrefois le transport quotidien de voyageuses et de voyageurs dans le canton d'Argovie – et qu'il a déjà 970 000 kilomètres au compteur.

Car à l'intérieur, plus rien n'est comme avant. À l'endroit même où les pendulaires avaient pour habitude de s'asseoir ou de se tenir debout dans l'allée se trouve désormais une cuisine professionnelle entièrement équipée – avec évier, robinets, friteuse, cuisine électrique et hotte aspirante. Bientôt, Reto y fera griller des saucisses et des steaks, dorer des frites dans de l'huile bouillante et couler des expressos fumants. Les hôtes assoiffés pourront se servir dans le réfrigérateur.

Atmosphère digne d'un chalet

Reto a acheté son food truck aux enchères il y a quelques mois. Avant cela, le véhicule avait déjà été converti une première fois en bus pour faire la fête. Toutefois, le transformer en food truck n'a pas été une mince affaire. «Cela a représenté un réel défi; nous avons dû pratiquement tout faire sur mesure», explique Reto. Pendant quatre mois, lui et son voisin, Hansueli Utiger, ont travaillé sans relâche sur le projet, souvent même le week-end. Mais le résultat en a valu la peine.

«J'aime les choses bien faites – et surtout originales», déclare Reto. «Je n'avais pas envie d'un food truck quelconque, comme on peut en voir à chaque coin de rue. Ça m'aurait ennuyé.»

Un coup d'œil suffit pour voir toute la passion qu'il a mise dans cette transformation. Le bois utilisé a été délibérément flammé afin de créer une atmosphère de

> “J’aime les choses bien faites – et surtout originales.”

chalet rustique. Et aucun détail n’a été oublié: une petite cheminée LED a même été installée pour le côté convivial.

Bientôt, le food truck s’arrêtera là où la demande en plats chauds est particulièrement forte, c'est-à-dire sur les chantiers, dans les zones industrielles ou lors d’événements particuliers. Le concept est simple et efficace: dans la zone avant du véhicule, les clientes et les clients peuvent composer leur propre hot-dog ou se servir au buffet de salades. Une machine à café est également à leur disposition. À l’arrière, Reto s’affaire aux fourneaux pour préparer des menus frais. La place n’est en tout cas pas un problème: contrairement aux food trucks classiques qui sont soumis à des limites de poids, le véhicule de 18 tonnes dispose de larges espaces de rangement pour les ingrédients et l’équipement.

Public cible: les ouvriers et les fêtards

Si Reto a choisi de transformer un car postal en food truck, cela ne doit rien au hasard. L’entrepreneur et chauffeur de camions s’y connaît en restauration puisqu’il a dirigé un établissement pendant plusieurs années. Le principal avantage de son food truck par rapport à un restaurant fixe? La flexibilité. «Je peux aller exactement là où l’on a besoin de moi. C’est un grand avantage, notamment sur les chantiers. Souvent, le premier supermarché se trouve à plusieurs kilomètres – notre offre tombe alors à pic.» Et l’aspect social n’est pas pour lui déplaire: «Je suis ravi de rencontrer sans cesse de nouvelles personnes.»

À l’avenir, Reto souhaite également louer son bus pour des événements ou des fêtes privées. «Pour les mariages ou les événements d’entreprise, c’est super!»

Le bus n’est pas encore en service, mais Reto pense déjà à son prochain projet: «Peut-être que je construirai un bus-sauna.» Alors si vous avez un vieux car postal qui traîne chez vous, n’hésitez pas à le contacter.

Anciens véhicules de la Poste

Arrivés à la fin de leur temps de service, les véhicules de la Poste sont «mis à la retraite» par leurs unités respectives. CarPostal, par exemple, retire en général ses bus de l’exploitation une fois qu’ils ont parcouru environ un million de kilomètres. Une partie des véhicules servira encore en cas de problèmes de capacités. Le reste est vendu. Parmi les acheteurs, on compte des intermédiaires, des entreprises de transport par car privées ainsi que des particuliers. Il n’est donc pas rare de croiser d’anciens cars postaux lors de voyages aux quatre coins du monde. Seule condition: les modifier de telle sorte que, sur le plan visuel, ils ne ressemblent plus à des cars postaux suisses. Les nouveaux propriétaires doivent par exemple retirer le logo avec le cor postal. Aucune chance par contre pour les particuliers de se procurer un ancien véhicule de distribution des colis via la Poste. Ces véhicules de livraison Renault, spécialement préparés par l’entreprise Galliker pour la Poste, sont tous retournés à l’importateur après cinq à sept ans d’utilisation. À moins d’user de voies détournées, on ne les retrouve donc pas sur le marché suisse de l’occasion. Il est plus facile, en revanche, de dénicher un ancien trois-roues électrique ayant servi à la distribution des lettres et des colis. Si tous ces véhicules sont, eux aussi, renvoyés au constructeur, l’entreprise Kyburz leur prépare une seconde vie après la Poste dans le cadre du programme «2nd Life», et les revend à des particuliers et à des entreprises **(plus de détails à partir de la page 12).**

Vous aussi, vous possédez un ancien véhicule postal? Envoyez-nous une photo à **redaction@poste.ch** – une sélection de vos contributions paraîtra dans la prochaine édition!

Rester mobile malgré l'âge grâce aux véhicules de distribution

Paul Stämpfli a toujours eu la bougeotte. Ce retraité de 87 ans, originaire de Buochs dans le canton de Nidwald, voue une véritable passion à la randonnée et a gravi de nombreux sommets de plus de 4000 mètres au cours de sa vie. Mais avec l'âge, une vieille blessure l'a rattrapé: 40 ans plus tôt, il a été victime d'une grave fracture à la jambe gauche à la suite d'un accident à ski. «La guérison s'est bien passée, mais déjà à l'époque, on m'avait dit que je souffrirais certainement d'arthrose en vieillissant», se souvient cet ancien ingénieur du bâtiment. Et cela n'a pas manqué.

Lorsque les douleurs sont finalement devenues insupportables, il a opté il y a quatre ans pour une arthrodèse de la cheville. «Cela voulait dire sept semaines d'immobilisation totale de la jambe, durant lesquelles je me suis demandé comment j'allais me déplacer à l'avenir.» Il n'avait plus de voiture, et le vélo électrique, qui lui a rendu de bons et loyaux services pendant de nombreuses années, n'était plus une option après l'opération.

Grand espace de rangement pour les courses

Paul s'est alors mis en quête d'alternatives sur Internet. Un déambulateur était trop lent, une trottinette était exclue. Finalement, la solution parfaite s'est offerte à lui sous la forme d'un véhicule postal mis au rancart – un véhicule à trois roues électrique de la marque Kyburz, transformé par l'entreprise en véhicule «2nd Life» pour une utilisation quotidienne.

Son véhicule n'est plus jaune éclatant mais blanc, et a déjà 25 000 kilomètres au compteur. L'engin atteint une vitesse de pointe de 30 km/h, offre un grand espace de rangement pour les courses et dispose de deux vitesses: l'une pour conduire sur le trottoir, l'autre sur la piste cyclable. «C'est très pratique. Je peux tout aussi bien parcourir de longues distances que faire mes courses tranquillement dans le village», explique Paul.

Qualité de vie préservée

L'autonomie du véhicule le convainc également. «Je me suis acheté une nouvelle batterie particulièrement puissante, avec laquelle je peux sans problème parcourir les 25 kilomètres jusqu'à Engelberg et retour.» Il garde toujours un œil sur la charge grâce à l'écran qui indique l'état actuel. «En général, je recharge mon véhicule le soir pour qu'il soit prêt à l'emploi le matin.»

Grâce à son véhicule électrique, Paul a retrouvé un peu de liberté. Il peut de nouveau se promener dans la nature. Et il se rend chaque semaine aux répétitions de sa chorale avec son véhicule. «Sans lui, ma qualité de vie s'en trouverait fortement réduite.»



Autrefois au service de la Poste, le véhicule électrique de Paul Stämpfli lui permet aujourd'hui de rester mobile malgré ses capacités physiques réduites.



Kyburz ne se contente pas de fabriquer les trois-roues électriques jaunes: le constructeur les rachète à la Poste quand leur mission est accomplie.

La révolution du recyclage

Les célèbres scooters à trois-roues de la Poste sont fabriqués par Kyburz qui, on le sait moins, est l'une des toutes premières entreprises du monde à recycler les batteries des véhicules. C'est un étudiant qui est à l'origine de ce procédé révolutionnaire. Le voilà désormais à la tête d'une entreprise dédiée à cette activité.

Texte: Thomas Häusermann Photos: Stephan Rappo



L'entreprise recycle l'intégralité des véhicules. Les principaux éléments des batteries se retrouvent ainsi séparés proprement les uns des autres.



Les trois-roues électriques de la Poste qui ont fait leur temps patientent dans l'aile «2nd Life» avant d'être démontés.



C'est là, derrière les murs historiques de la filature Blumer fondée dans les années 1830, que Kyburz travaille sur la mobilité électrique du futur.



Martin Kyburz, chef de l'entreprise, sur son produit le plus célèbre: le trois-roues électrique DXP. Les scooters blancs que l'on voit sur la photo prendront bientôt la mer en direction de l'Australie, où la poste locale mise elle aussi sur les véhicules électriques suisses.

D'anciennes maisons à colombage

nichées dans de charmants vignobles, des façades joliment décorées: le village de Freienstein dans l'Unterland zurichois paraît paisible, presque endormi. Mais l'impression est trompeuse: c'est ici que sont posés les jalons de la mobilité électrique du futur.

Situé là où se trouvait autrefois une filature, le siège principal de Kyburz se cache dans le dédale du centre du village. À la vue des vieux murs de l'usine, on se dit que le temps s'est arrêté. Une fois à l'intérieur, on a une impression totalement inverse: entre recherche, travail, développement et tests, l'activité bat son plein. Kyburz construit les trois-roues électriques que le personnel de la Poste utilise pour distribuer les lettres et une partie des colis. Les véhicules quasi silencieux font partie du paysage suisse depuis 2009. Ils sont près de 6000 à sillonner tous les jours les routes du pays pour desservir les boîtes aux lettres. Désormais, d'autres opérateurs postaux du monde entier les utilisent aussi. Ainsi, la poste australienne vient d'acquérir 3250 trois-roues électriques fabriqués à Freienstein.

Le hall d'entrée est meublé dans un style moderne. Il y flotte une odeur de caoutchouc rappelant celle des magasins de vélo. Des véhicules à trois et quatre roues sont exposés à chaque coin du bâtiment. Bien que le jaune soit omniprésent dans les locaux, on comprend vite que Kyburz n'a pas pour seule cliente la Poste. L'entreprise fabrique aussi des véhicules pour des services de livraison de pizzas, des bureaux d'urbanisme et des seniors, sans oublier les amateurs de voitures de sport avec le quatre-roues eRod.

Faire du neuf avec du vieux

Tout en coins et recoins, le site de l'usine est divisé en différents secteurs. L'aile «2nd Life» se situe près de l'entrée. On y trouve toute une armada de trois-roues de la Poste, les uns contre les autres. Une fois que leur durée d'utilisation prévue est atteinte (huit à neuf ans), Kyburz les rachète. «Ce sont jusqu'à 1000 unités par an», indique Martin Kyburz, fondateur et directeur de l'entreprise. Dans la halle toute en longueur, des collaborateurs démontent les trois-roues avec soin. Il leur



Ce prototype de la machine à recycler est capable de décomposer élément par élément les batteries des véhicules, proprement et sans grande consommation d'énergie.



Olivier Groux tient en main une batterie mise au rebut, avant qu'elle ne soit recyclée.



L'avenir de Kyburz s'écrit dans ce bâtiment en bois de plus de 200 mètres de long, à Embrach.

faut près de deux heures et demie pour un véhicule, dont chaque pièce est ensuite nettoyée, révisée ou réparée. Des caisses de pièces remises à neuf, dont Kyburz se servira pour de nouveaux véhicules «d'occasion», s'empilent sur les étagères de plusieurs mètres de haut. L'entreprise vend ces véhicules à prix réduit à des privés ou à des opérateurs postaux étrangers.

Sur une grande étagère, des douzaines de batteries usagées sont reliées à des câbles et à des appareils de mesure. La capacité des batteries diminue avec le temps. Si leurs valeurs sont encore assez bonnes, Kyburz les intègre dans les véhicules «2nd Life». Si les valeurs sont moyennes, une entreprise partenaire de Suisse centrale les transforme pour le stockage d'énergie solaire. Environ une batterie sur dix a une capacité insuffisante pour ce dernier scénario et doit donc être recyclée. Ce qui avait lieu auparavant en externe est désormais effectué à quelques pas de là au moyen d'une méthode inédite. La mise au point a nécessité du temps, car le recyclage de batteries est réputé très énergivore, cher et inefficace.

Brûlées et broyées

Voilà longtemps que Martin Kyburz étudie le problème du recyclage des batteries. En 1991, il fait sensation au salon de l'automobile de Genève où il présente une voiture électrique qu'il a construite lui-même. Toutefois, lors de la visite d'un centre de recyclage dans l'Oberland bernois, il est horrifié à la vue d'un fourneau géant dans lequel les batteries sont brûlées. Il constate que seuls quelques matériaux sont récupérés dans les scories. Aujourd'hui, on a recours à la méthode du broyage, qui permet de récupérer ensuite les matières premières parmi les autres matériaux. Mais cette méthode aussi est très énergivore et présente un faible rendement. «Ce n'est pas possible!», réagit alors Martin Kyburz.

Le pionnier de la voiture électrique contacte le Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche (LFEM) et l'institut EPF spécialisé dans les technologies pour un avenir durable: «C'est autour d'un café qu'est née l'idée de démonter les batteries lithium-ion de la même manière qu'elles ont été montées.» Ce «recyclage direct» doit permettre de réutiliser les matériaux sans processus de transformation compliqués. Le LFEM et l'entreprise Kyburz lancent un projet de recherche basé sur la quête d'une solution adaptée. Mis au concours, ce projet attire l'attention d'Olivier Groux, qui a une formation de laborantin en chimie et étudie les sciences environnementales. Dans le cadre de son travail de diplôme à la ZHAW, il découvre comment séparer proprement les composants des batteries qui sont en partie collés: avec un bain d'eau et une tension résiduelle de deux volts.

La suite, on la connaît: Martin Kyburz convainc Olivier Groux de rejoindre son entreprise. Avec un partenaire, celui-ci construit une machine qui découpe les batteries et sépare proprement ses composants. Le résultat est tel que les matériaux peuvent être utilisés pour la fabrication de batteries neuves. C'est ainsi que 91% des ressources constituant les batteries peuvent être valorisées, d'autres procédés atteignant au plus 70% pour une consommation d'énergie bien plus élevée.

À huis clos

Aujourd'hui, Olivier Groux est Head of Battery Recyling. Avec son équipe de sept personnes, l'ancien étudiant travaille sur une nouvelle machine entièrement automatisée pour découper et démonter des batteries de tailles différentes. L'invention est presque prête et il est interdit de la photographier. Voyant un énorme potentiel dans ce secteur, Martin Kyburz a décidé de séparer en avril 2025 le recyclage de batteries du reste de sa société pour créer une entité distincte, confiée à Olivier Groux. Il est prévu de vendre les machines à des entreprises qui recycleraient elles-mêmes leurs batteries. Olivier Groux a déjà fait l'objet de plusieurs tentatives de débauchage, avec des sommes astronomiques à la clé: «C'est là qu'il faut rester ferme», rit-il. «C'est mon bébé: je veux donc poursuivre le projet moi-même, ici.»

> Une fois que la durée d'utilisation prévue des véhicules est atteinte (huit à neuf ans), Kyburz les rachète.

«Suivez-moi, je vais vous montrer quelque chose», dit tout à coup Olivier Groux. Après avoir tourné dans une partie latérale de l'usine, il ouvre une lourde porte. Nous voilà dans une pièce sans fenêtre, telle un abri antiaérien. De grosses batteries, en partie découpées et reliées à des câbles, trônent sur des étagères. Cela clignote de partout, la ventilation couvre presque nos paroles. L'ingénieur nous montre l'une des batteries. «Elle est de… Attendez, je crois que vous n'avez pas le droit de l'écrire», précise-t-il, pas peu fier du nom qu'il prononce à voix basse. Les leaders du secteur automobile font tester leurs batteries à Freienstein pour savoir si elles présentent un potentiel économique et écologique dans le cadre du recyclage qui y est développé.

Pas de brevet – par conviction

La découverte de l'ancien étudiant pourrait donc valoir de l'or. De nombreux experts ne considèrent-ils pas les véhicules électriques sur batterie comme l'avenir de la mobilité? Pourtant, Martin Kyburz n'a pas fait breveter le principe, car son intention est de faire progresser le recyclage de batteries partout dans le monde. Les ressources pour celles-ci sont rares et l'exploitation a un impact qui peut être fatal pour l'environnement.

Qu'en dit l'inventeur? Olivier Groux sourit: «Je voulais faire breveter ma découverte totalement inédite. Mais aujourd'hui, je comprends parfaitement la décision prise.» Il explique que celle-ci leur a notamment ouvert les portes de collaborations avec des entreprises du monde entier, tout en précisant que de nombreux aspects qu'ils développent aujourd'hui sont brevetés.

Le Kyburz DXP

Le trois-roues Kyburz DXP est un véhicule électrique qui a été conçu spécialement pour la distribution postale. La Poste l'utilise depuis 2012. Il facilite le travail quotidien du personnel de distribution grâce à sa maniabilité, une autonomie de plus de 100 km et une charge utile allant jusqu'à 200 kg. Le véhicule à propulsion électrique ne rejette pas d'émissions et il est silencieux: l'environnement comme les riverains s'en portent mieux. Par ailleurs, sa solide structure lui assure une longue durée de vie, tandis que son design ergonomique garantit une utilisation efficace et confortable. Plus de 6000 DXP sillonnent les routes de Suisse pour le compte de la Poste.

(Presque) tous sous le même toit

Une grande partie de l'entreprise, qui comptait jusqu'alors trois sites de production, a déménagé de l'ancienne filature dans un nouveau bâtiment situé à Embrach, non loin de là. Le service d'Olivier Groux, depuis peu une entité propre, est resté dans les murs de la vénérable usine à Freienstein et a désormais plus de place pour la recherche.

Une autre personne est aussi restée fidèle à l'ancienne filature: Martin Kyburz a pris ses quartiers dans l'un des ateliers. Il projette de transformer pour lui un vieux véhicule de livraison Kyburz en camping-car. «Ça a toujours été mon rêve. Et c'est aussi du recyclage.» Le pionnier des véhicules électriques dans un diesel? «Absolument!», répond-il en riant. Il nous explique pourquoi il est parfois judicieux de continuer à faire tourner des moteurs thermiques, avançant des arguments tels qu'énergie grise, coûts de production des batteries et efficacité des pots catalytiques et des filtres à particules. «Lorsqu'on roule peu, disons 1500 kilomètres par an, acheter un véhicule électrique n'est guère pertinent en termes énergétiques», conclut-il. Quand l'est-ce alors? «En cas d'utilisation fréquente, d'un nombre élevé de kilomètres et de courtes distances – comme pour la Poste.»

Recyclage de batteries

Kyburz Switzerland AG exploite depuis 2020 sa propre installation de recyclage des batteries lithium-ion, avec un taux de récupération jusqu'à 91%. Par précaution, les batteries sont d'abord déchargées pour l'obtention d'une tension résiduelle de deux volts, avant d'être décomposées par la machine en leurs éléments principaux. Il s'agit d'aluminium, de cuivre, de matières plastiques et de la masse active, qui contient des métaux précieux comme le lithium, le nickel, le manganèse et le cobalt. Ces matériaux sont alors séparés au moyen d'un procédé à base d'eau sans produits chimiques, puis recyclés. Développé en collaboration avec le LFEM et la ZHAW, ce procédé écologique permet de fermer le circuit des matériaux utilisés dans la production des batteries et de récupérer de manière durable de précieuses matières premières.



Au dos, les numéros sont gravés individuellement

Numérotation individuelle
•
Fonction chronomètre
•
Cadran ressemblant aux instruments de mesure originaux
•
Silhouette de la locomotive électrique au recto et au verso
•
En acier inoxydable



Diamètre du boîtier: 4 cm, circonférence de poignet: 15–21 cm, Illustration agrandie

N° d'article: 578-FAN15.01

Prix: CHF 199.80
(payable également en 4 mensualités de CHF 49.95), plus CHF 8.95 expédition et service

À retourner à :
The Bradford Exchange Ltd.
Inwilerriedstrasse 61 • 6340 Baar
kundendienst@bradford.ch
Tél.: **041 / 768 58 58**

www.bradford.ch
Pour commander en ligne :
N° de référence : **73954**

La montre « Crocodile »

Le chronographe pour les passionnés de chemins de fer

Bradford · Depuis 1973 ·

L'offre est limitée – réservez dès aujourd'hui !

N° DE RÉFÉRENCE PERSONNEL : 73954
Garantie de reprise de 120 jours

Offre limitée dans le temps : répondez avant le **4 août 2025**

☐ **Oui,** je réserve la montre « **Crocodile** »
N° d'article : 578-FAN15.01

Sélectionnez le mode de paiement souhaité (✗) :
☐ Je paierai le montant total à la réception de la facture
☐ Je paierai en quatre mensualités

Nom/Prénom — À compléter en caractères d'imprimerie

N°/Rue

CP/Localité

Date de naissance

E-mail (seulement pour le traitement des commandes)

✗
Signature — Téléphone (seulement pour toutes questions)

Protection des données personnelles : Vous trouverez des informations détaillées au sujet de la protection des données personnelles sous: **www.bradford.ch/datenschutz.** Veuillez nous informer par **téléphone, eMail ou courrier** si vous ne souhaitez plus recevoir d'offre écrites.

En direct de la Poste!



«Qui est qui?»: telle est la question que l'on se pose souvent face aux jumeaux Fluri et Dägi Aebli, conducteurs de car postal dans les Grisons. Jusqu'à l'année dernière, ils travaillaient même tous les deux à Coire, ce qui entraînait régulièrement des confusions chez les voyageuses et les voyageurs. «Je suis allé jusqu'à Bellinzone avec vous récemment, non?», s'entendait par exemple dire l'un des frères, alors que la course avait été effectuée par l'autre. Depuis que Fluri travaille dans la région de Klosters, les quiproquos au travail se font plus rares. En privé, par contre, les deux pères de famille, qui vivent côte à côte, continuent de semer la confusion. Lors d'un voyage dans le Tyrol du Sud, Fluri a séjourné avec sa femme Olivia dans le même hôtel que celui où son frère et son épouse Sandra avaient logé quelques semaines auparavant. La propriétaire de l'établissement était rouge comme une pivoine lorsqu'elle l'a accueilli: elle pensait que Dägi était revenu avec sa maîtresse. «Nous nous sommes empressés de clarifier les choses», rigole Fluri. Mais bien souvent les jumeaux ne réagissent plus en cas de confusion, car ils ne veulent pas toujours se répéter. «Lorsque quelqu'un que je ne connais pas me salue, je ne me pose pas de question: je me contente de le saluer aimablement en retour», explique Dägi.

En 2024, la Poste a une nouvelle fois dépassé les directives de la Confédération en matière de ponctualité. L'année dernière, elle a distribué dans les délais 97,4% des lettres du Courrier A, 99,1% des lettres du Courrier B, 96,2% des colis Priority et 99,6% des colis Economy. Les directives de la Confédération sont de 97% pour les lettres et de 95% pour les colis. La Poste a également dépassé l'objectif de 95% fixé pour les journaux en distribuant les envois dans les délais dans 97,8% des cas. Ces chiffres sont tirés de la mesure indépendante des durées d'acheminement réalisée une fois par an.

À l'occasion de notre 175e anniversaire, nous avons eu le plaisir d'accueillir plus de 22 000 visiteuses et visiteurs dans nos centres courrier/colis. Vous aussi, venez découvrir, avec vos collaboratrices et vos collaborateurs ou les membres de votre association, des installations modernes et des processus ingénieux lors d'une visite de l'un de nos centres.

Inscrivez-vous dès maintenant pour jeter un coup d'œil dans les coulisses!
En savoir plus:





Des randonnées pour toute la famille: sur **poste.ch/randonner**, vous trouverez des itinéraires adaptés aux familles, présentés par dix compagnons de randonnée issus du monde animal.

Pour encore plus d'inspiration, commandez dès maintenant gratuitement la nouvelle «Carte de randonnées inoubliables pour les familles» avec un jeu de l'échelle au verso!

Les filiales de la Poste passent au numérique: dans une vingtaine de filiales, les clientes et les clients peuvent adresser leurs demandes à un guichet vidéo. La Poste teste désormais cette forme de conseil dans certaines filiales en partenariat de la région de Berne. Qu'il s'agisse de déposer un envoi pour l'étranger ou de demander un conseil, l'appel vidéo permet d'être mis en relation rapidement et facilement avec une conseillère ou un conseiller de la Poste. Ainsi, la Poste allie les avantages d'une filiale physique à la rapidité d'une solution numérique.





Prochain arrêt: le cervelas. Avec le nouveau couteau de poche CarPostal de Victorinox, rien ne saurait gâcher votre prochaine randonnée. Ce compagnon parfait pour le quotidien et les loisirs offre 15 fonctions, une surface agréable au toucher et un cor postal gravé sur la lame.

Disponible sur postshop.ch au prix de 39 francs.

Photos: Olivia Aebli-Item, Jeroen Seyffer





Dans le cadre d'une coopération avec la Liechtensteinische Post, la Poste lance un nouveau Crypto Stamp. Le motif intégral ne se dévoile qu'en assemblant deux timbres, une particularité qui symbolise le lien unissant les deux pays.

Un crypto-timbre se compose d'un timbre-poste physique et d'une illustration numérique (NFT) enregistrée sur une blockchain et négociable en ligne. En savoir plus: poste.ch/crypto-stamp



Le Conseil fédéral souhaite moderniser le mandat de la Poste dès 2026 afin de répondre à l'évolution des besoins de la clientèle. Ainsi, en plus de la lettre classique, la Poste devra à l'avenir transporter des lettres hybrides de type A et B. Une lettre hybride est envoyée par voie numérique et distribuée soit de la même façon, soit physiquement. En Suisse, tout le monde doit pouvoir choisir de recevoir des lettres sous forme numérique ou au format papier traditionnel. Avec ePost, la Poste permet déjà de choisir entre distribution physique et distribution numérique – et la demande ne cesse de croître.

Récompense élevée: la Poste propose à nouveau une prime à quiconque détectera des failles de sécurité sur son système de vote électronique. La récompense peut atteindre 250 000 francs. Depuis 2021, la Poste a versé plus de 200 000 francs de prix en espèces à des hackeuses et hackers éthiques, permettant ainsi de rendre le système de vote électronique toujours plus sûr.

Le sixième test d'intrusion débutera le 28 juillet 2025. Il n'est pas nécessaire de s'inscrire au test. Des informations complémentaires sont disponibles à l'adresse:



Photos: iStock

La Poste et son univers



L'émir et le cor postal

Muhammadu Sanusi I a dirigé l'émirat de Kano, dans le nord du Nigeria, de 1954 à 1963. À cette époque, le Suisse Martin Zutt vivait avec sa famille à Kano, où son père Peter travaillait pour la société commerciale UTC. UTC a notamment vendu des voitures, dont une Cadillac, à l'émir. Ce dernier avait eu l'occasion d'entendre le cor postal suisse et a émis le souhait d'en faire installer un sur sa limousine. Peter Zutt a pu se procurer un cor postal original par l'intermédiaire du siège d'UTC à Bâle. C'est un mécanicien suisse qui a ensuite été chargé de l'installer dans la Cadillac. À partir de ce moment, le Tu-Ta-Tut caractéristique est devenu un signe de pouvoir à Kano. «La population de Kano entendait de loin les déplacements de l'émir et de sa troupe. Les gens se prosternaient dès qu'ils entendaient l'avertisseur à trois tons», se rappelle Martin Zutt. La saga du cor postal au Nigeria est également connue de Peter Boesch, habitant de Schiers (GR). Sa sœur Maja Conzett a émigré au Nigeria en 1956 avec son mari Christian, mécanicien automobile. Le couple de jeunes mariés a vécu à Kano en même temps que les Zutt. Durant la première nuit passée sur le sol africain, la sœur de Peter Boesch rêva qu'elle était assise dans un car postal circulant dans les montagnes grisonnes et qu'elle entendait l'avertisseur à trois tons bien familier, relate Peter Boesch. Mais lorsqu'elle se réveilla, le Tu-Ta-Tut retentissait vraiment. Elle raconta son rêve à son mari Christian, qui se mit à rire: «Ce n'est pas un rêve. Je viens d'installer un avertisseur à trois tons sur la Cadillac de l'émir.»

Tandis que le cor sert à avertir les usagers arrivant en sens inverse sur les routes postales de montagne en Suisse depuis exactement 100 ans, il a été le retentissant symbole du pouvoir à Kano pendant quelques années, y compris pour Martin Zutt: «Alors que j'étais petit garçon et que je passais mes vacances en Suisse, j'ai entendu le Tu-Ta-Tut et je me suis écrié tout excité: l'émir arrive, l'émir arrive!» On peut supposer que la saga du cor postal au Nigeria a duré jusqu'en 1963, date à laquelle le règne de Muhammadu Sanusi I a pris fin.



L'émir (au milieu à g.) se tient devant sa Cadillac bleue.

Texte: Katharina Merkle Images: Nairaland Forum

L'IA au service de la Poste

La Poste mise sur les nouvelles technologies et sur l'intelligence artificielle (IA), mais dans quels domaines et à quelles fins? Voici six exemples d'utilisation concrète.

Texte: Silvana Grellmann Illustration: Jens Bonnke




I.A.

La Poste utilise les nouvelles technologies et l'intelligence artificielle (IA) notamment pour faire face à une pénurie de personnel qualifié et de spécialistes, due en particulier à l'évolution démographique. Malgré l'aide de l'IA, une chose est claire: les connaissances et l'expérience des collaboratrices et des collaborateurs demeurent incontournables. Leur savoir-faire au quotidien est essentiel pour garantir efficience et qualité. Mais alors à quoi sert l'IA et quels sont les futurs projets de la Poste? Quelques exemples pour y voir plus clair.

Dédouanement

Depuis 2024, la Poste utilise l'IA pour le dédouanement d'envois postaux en provenance de l'étranger, un processus autrefois manuel qu'elle a numérisé et considérablement simplifié. Les envois qui arrivent en Suisse sont analysés pour déterminer s'ils sont assujettis ou non à une taxe. À cet effet, le personnel scanne les envois et, si ceux-ci sont déjà dédouanés ou exonérés de taxes, les transfère directement au tri, dans le respect de la législation douanière. Dans ce contexte, la solution d'IA développée par la Poste suggère si un envoi est exonéré de taxes ou non. Le personnel examine cette suggestion, puis prend sa décision: l'être humain et l'IA travaillent ainsi main dans la main. Le dédouanement numérique est déjà opérationnel pour la majorité des colis provenant de l'étranger et sera étendu à d'autres types d'envois, comme les petites marchandises.

Tri

En matière de tri des colis aussi, la Poste s'appuie sur la robotique assistée par IA. Grâce à cette technologie, les colis sont placés sur l'installation ou redéposés dans des conteneurs. Dans ce domaine, la Poste n'en est actuellement qu'à ses débuts, car la solution doit être rapide et couvrir une grande variété de dimensions et de poids.

Heure d'arrivée d'un colis

L'heure à laquelle la Poste distribue un colis à une adresse précise dépend de plusieurs facteurs: le volume et les dimensions de l'envoi, la période de l'année, le nombre de colis à livrer dans le voisinage, etc. Actuellement, la Poste développe une solution d'IA qui calcule une heure d'arrivée à la minute près pour chaque adresse, sur la base de toutes ces données. De cette manière, elle est en mesure de mieux planifier les tournées de son personnel de distribution et de communiquer à sa clientèle une heure d'arrivée plus précise des colis.



Courrier numérisé

Sur la plateforme ePost, entreprises et autorités peuvent convertir leur courrier postal au format numérique et recevoir leurs factures directement en ligne. Grâce à l'IA, le courrier entrant est automatiquement identifié, trié et transféré aux services appropriés ou traité en vue du processus suivant.

Cybersécurité

La Poste utilise aussi l'IA pour mieux se protéger contre la cybercriminalité. L'IA permet en effet de détecter des attaques de manière précoce et de réagir rapidement. De plus, les équipes de sécurité peuvent utiliser des programmes d'IA spéciaux pour renforcer considérablement leurs mesures de protection et réagir encore plus vite aux menaces.

Contact Center

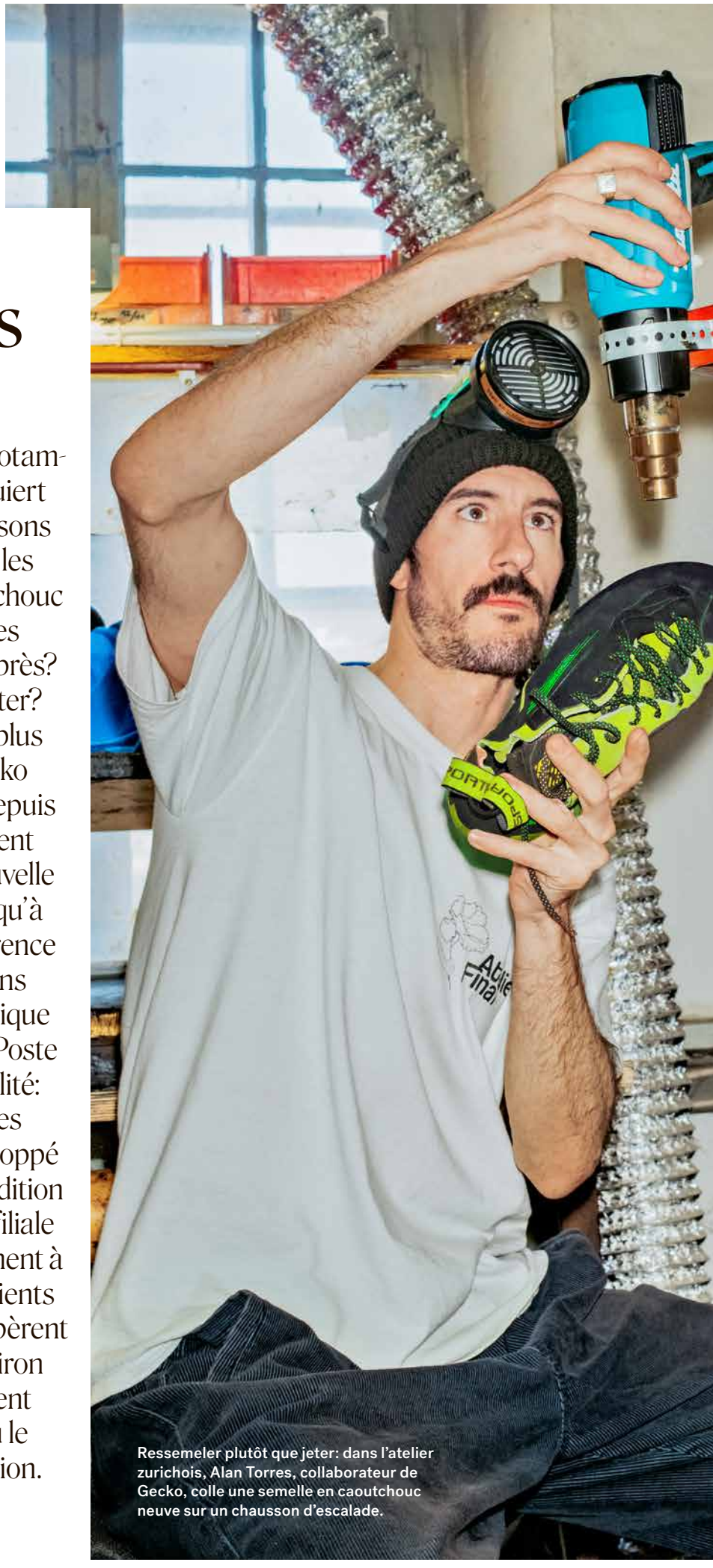
L'IA est également utilisée au Contact Center. Un chatbot – une sorte d'assistant numérique – peut répondre directement à des demandes simples. Celui du Contact Center traite 35 000 demandes par mois et est capable de répondre tout seul à environ 75 % d'entre elles. Cela permet au personnel de se concentrer sur les demandes plus complexes de la clientèle et de fournir un conseil individualisé. Chaque mois, les quelque 300 collaboratrices et collaborateurs du Contact Center traitent en moyenne 130 000 appels téléphoniques, 40 000 demandes écrites, 10 000 live chats et 3000 requêtes via WhatsApp.

Qu'est-ce que l'intelligence artificielle?

On désigne sous le terme d'intelligence artificielle (IA) la faculté d'ordinateurs et de machines à effectuer des tâches qui nécessitent normalement une intelligence humaine, par exemple la réflexion, l'apprentissage et la prise de décisions. L'IA est basée sur des algorithmes et des données dont la machine se sert pour reconnaître des modèles et apprendre. L'objectif est de concevoir des machines capables de résoudre des problèmes avec le plus d'autonomie possible.

Longue vie aux chaussons d'escalade!

Très à la mode, l'escalade de bloc doit notamment son succès au fait qu'elle ne requiert ni corde ni sangle. Une paire de chaussons d'escalade suffit. Malheureusement, les semelles s'usent vite. Souvent, le caoutchouc ne tient qu'une année, voire quelques semaines pour les professionnels. Et après? Faut-il jeter les chaussons et en racheter? Mieux vaut les faire ressemeler: c'est plus économique et plus écologique. Gecko Resoling, à Zurich, en fait son affaire depuis plus de 30 ans. Des spécialistes retirent la semelle usée, en découpent une nouvelle qu'ils collent, pressent et poncent jusqu'à ce que le chausson retrouve une apparence neuve. «Chaque année, nous réparons environ 2,5 tonnes de chaussons», indique Michi Wyser, de Gecko Resoling. Et la Poste y apporte sa propre touche de durabilité: en collaboration avec nos spécialistes de l'économie circulaire, Gecko a développé le «Resoling-Bag», un emballage d'expédition réutilisable proposé par Kickbag, une filiale de la Poste. Le sac est expédié directement à la salle d'escalade. Les clientes et les clients y emballent leurs chaussons et les récupèrent réparés dans le même emballage environ deux semaines plus tard. Ils retournent ensuite le sac à la salle d'escalade ou le conservent pour la prochaine réparation.



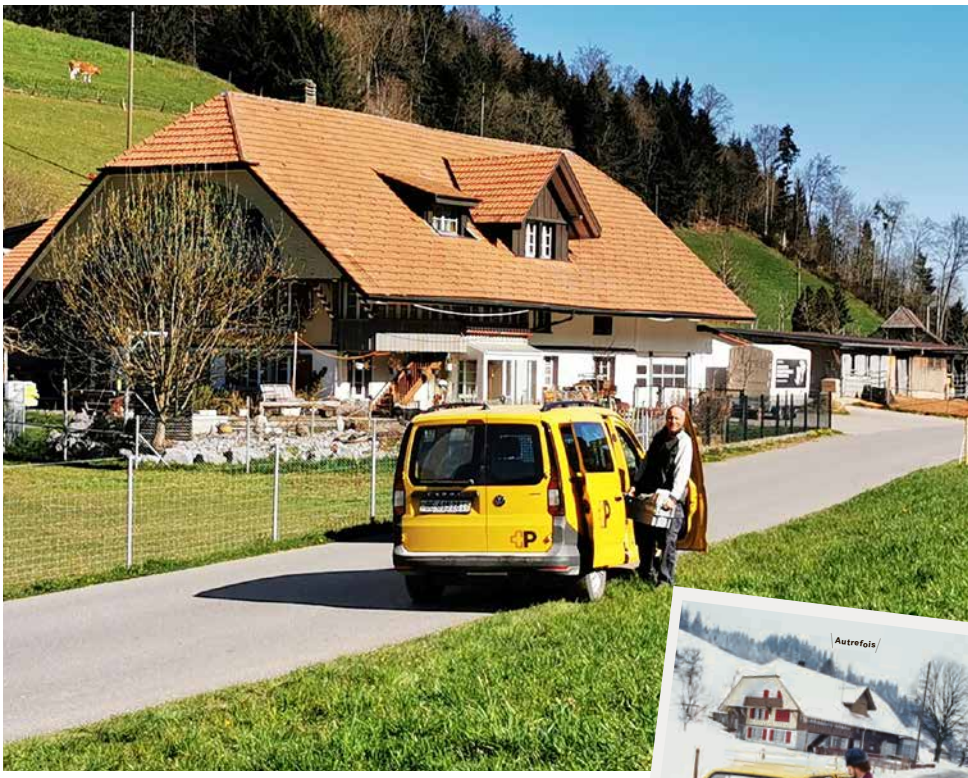
Ressemeler plutôt que jeter: dans l'atelier zurichois, Alan Torres, collaborateur de Gecko, colle une semelle en caoutchouc neuve sur un chausson d'escalade.



Textes: Mischa Stünzi, Thomas Häberlemann – Photos: Tom Huber, Silke Köhler/Kurt Graber, Comet Photo

Dans Cosmos Poste, nous plongeons dans l'univers aux mille facettes de notre clientèle. Nous avons hâte de découvrir votre histoire!

redaction@poste.ch





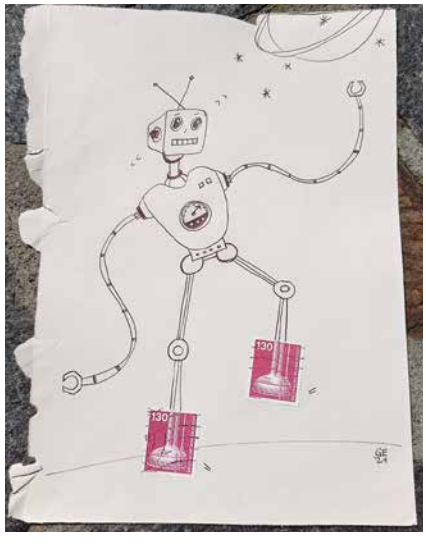
Trouvé!

Dans notre édition 2/2024, nous recherchions le lieu où avait été prise en 1985 la photo de la rubrique «Autrefois». Faute d'archives, nous ne connaissions pas la réponse. En revanche, plus de 200 d'entre vous l'avez trouvée! La photo a été prise à Utzigen, dans la commune de Vechigen, dans le Lauterbach. Vous êtes même plusieurs à vous être souvenus du nom du postier: Christian Studer. Parmi toutes les réponses, nous avons reçu celle des occupants actuels de la maison visible à l'arrière-plan: Silke Köhler et Kurt Graber. Pour «prio», ils ont reconstitué la scène d'autrefois avec leur facteur actuel, Hans Rudolf Engel. Le monde est petit – du moins en Suisse! Cinq Biber CarPostal ont été expédiés à Silvia Liechti, Hans Peter Sutter, Anna-Barbara Siegrist, Gerhard Lüthi et Peter Ryter. Et nous en envoyons bien sûr aussi un à Silke Köhler et Kurt Graber pour les remercier de cette formidable photo. Bon appétit!

Quand les timbres racontent des histoires

Germaine Egli enrichit les timbres d'illustrations qu'elle réalise à la main. C'est ainsi que plus de 100 «petites histoires de timbres» ont vu le jour. L'artiste utilise exclusivement des timbres oblitérés. «Ils racontent des histoires. Chacun d'entre eux a déjà derrière lui un voyage que je souhaite enrichir d'un nouveau chapitre», explique Germaine Egli, âgée de 49 ans. Cette idée lui est venue lorsqu'elle a cherché à vendre sa grande collection de timbres, qui datait de son enfance. Un philatéliste lui avait alors expliqué que ce qu'elle prenait pour un trésor n'avait pas de valeur, car la plupart des timbres avaient été émis à des millions d'exemplaires. «De retour dans mon atelier, j'ai feuilleté l'album en regardant les timbres sous un nouvel angle: pas comme des pièces de collection, mais comme des œuvres d'art miniatures. J'ai alors commencé à broder des histoires.» Elle expose régulièrement ses œuvres, notamment au «Schau!Werk» à Zurich, un salon du graphisme, de l'illustration et de la photographie. «Aux expositions et sur les marchés, je rencontre souvent des personnes passionnées de timbres. Bon nombre d'entre elles ont déjà collectionné des timbres auxquels elles associent de beaux souvenirs.»







Pour découvrir toutes les «petites histoires de timbres»:

Texte: Thomas Häusermann Photos: mâd



C'est dans une nature intacte, au pied du Gothard, que la légendaire ligne ferroviaire traverse forêts et rivières en longeant d'abrupts versants. Un voyage en train unique en son genre.

Treno Gottardo: voyage au cœur de la Suisse

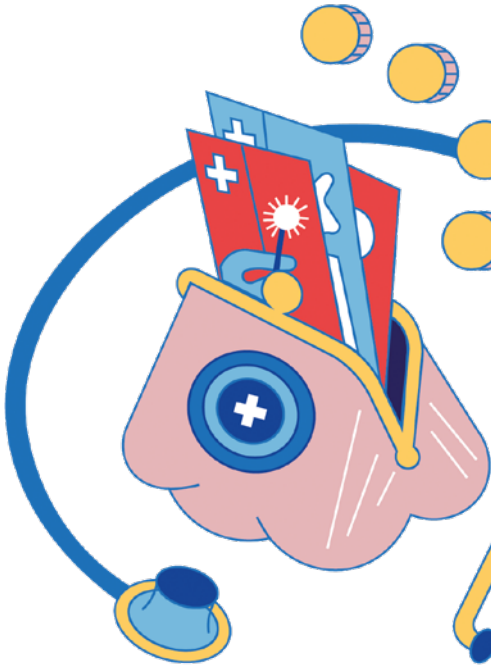
Le Gothard est à la fois un mythe et une légende ferroviaire au cœur des Alpes suisses. Dans un paysage idyllique, le Treno Gottardo traverse l'imposant massif des Alpes et offre un coup d'œil incomparable de part et d'autre du Gothard.

Rejoindre Locarno depuis Bâle, Lucerne ou Zurich à bord du Treno Gottardo de la Südostbahn (SOB) est une expérience ferroviaire inoubliable! La ligne panoramique du Gothard longe les versants des montagnes ainsi que de multiples chutes d'eau, lacs et gorges, sans oublier l'indomptable Reuss. Et lorsqu'elles aperçoivent l'église de Wassen pour la troisième fois en quelques minutes, les personnes à bord du train réalisent à quel point la ligne du Gothard est un chef-d'œuvre d'ingénierie.

Tout au long de son parcours du nord au sud, le Treno Gottardo permet de vivre des aventures passionnantes. Que diriez-vous par exemple de prendre le train à vapeur de la Furka? Vous emprunterez d'abord la ligne panoramique du Treno Gottardo, monterez ensuite dans un train de la Matterhorn Gotthard Bahn à Göschenen jusqu'à Realp, puis prendrez place dans le train à vapeur historique de la Furka qui vous conduira à Oberwald. Le voyage se poursuit en car postal par le col du Nufenen jusqu'à Airolo et le trajet du retour se fait de nouveau à bord du Treno Gottardo.

Celles et ceux qui se rendent au Tessin à bord du Treno Gottardo ont la possibilité de précommander une spécialité régionale qu'ils pourront déguster à partir d'Airolo: une assiette tessinoise composée de fromage d'alpage, de salami, de jambon cru et de petits pains frais en provenance de l'Alpe Sorescia, au pied du col du Gothard. Soigneusement préparée par le producteur local Angelo Lombardi, l'assiette est servie directement dans le compartiment de train. Buon appetito!

Le Treno Gottardo permet de rejoindre Locarno toutes les heures en alternance depuis Zurich, Lucerne et Bâle via la ligne panoramique du Gothard. Pour en savoir plus: trenogottardo.ch/fr



12%

Une étude menée par McKinsey et l'EPF de Zurich indique que, grâce aux solutions numériques, il serait possible de réduire d'environ 12% les coûts du secteur de la santé. Partie intégrante de la solution, le DEP vise à améliorer la qualité de la prise en charge, à augmenter la sécurité des patientes et des patients et à accroître l'efficacité du système de santé.

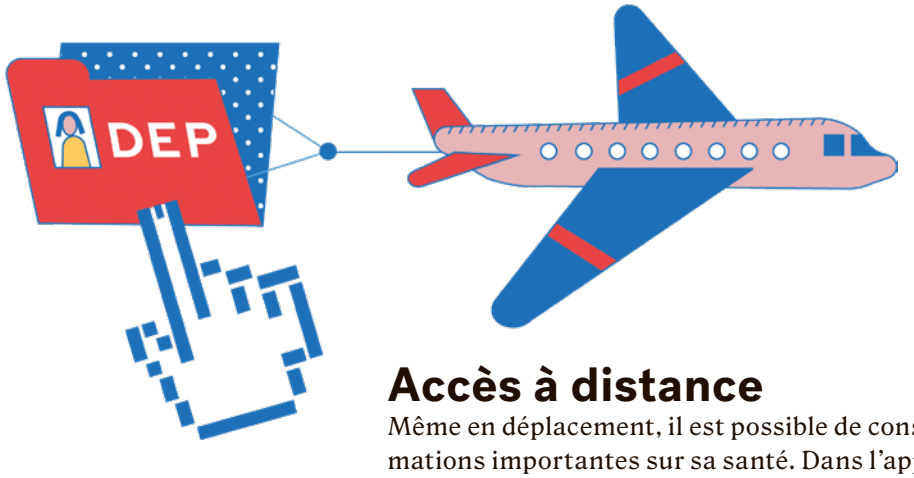
Une impulsion du Palais fédéral

Le gouvernement souhaite promouvoir et faire avancer le DEP. Dès lors, le Conseil fédéral prévoit une révision complète de la législation correspondante. Par exemple, un seul fournisseur doit mettre à disposition l'infrastructure technique. Les professionnels de la santé ambulatoire, tels que les médecins de famille, ont également l'obligation de s'affilier. Ce n'est que lorsque tous les professionnels de la santé utiliseront le DEP que celui-ci pourra déployer son plein potentiel.

La santé bien en main

Le dossier électronique du patient (DEP) constitue un accès numérique sécurisé à des données de santé telles qu'un rapport médical, un résultat de radiographie ou des certificats de vaccination. La Poste aussi développe le DEP. Mais en quoi le DEP est-il utile au quotidien et quels sont les développements à venir?

Texte: Alessa Brescancin Illustrations: Clara San Millán



Carnet de vaccination toujours accessible

Quand dois-je faire mon prochain vaccin? Où est donc passé le carnet de vaccination de ma fille? Grâce au module de vaccination numérique du DEP, ces questions appartiennent au passé. Tous les certificats de vaccination y sont stockés en toute sécurité et sont consultables à tout moment.

Accès à distance

Même en déplacement, il est possible de consulter des informations importantes sur sa santé. Dans l'application ePost, les utilisatrices et les utilisateurs du dossier électronique du patient de Post Sanela ont un accès mobile sécurisé à leurs données relatives à la santé. Et la fonction de scannage permet de télécharger facilement de nouveaux documents.



Pratique pour toute la famille

La fonction de représentant permet aux parents d'ouvrir un DEP pour leurs enfants et de le relier à leur propre dossier. Ainsi, dès le plus jeune âge, tout est documenté de manière sûre et numérique. Lors des examens préventifs réguliers et des rendez-vous de vaccination des enfants, le DEP représente un soutien pratique dans le quotidien de la famille.





Tournée en Suisse

Le car postal DEP sillonne toute la Suisse et fait halte à différents arrêts pour accompagner les personnes intéressées par l'ouverture d'un DEP. L'occasion de tester toutes les fonctions directement sur place et de clarifier les questions en suspens.
La tournée du car postal DEP en quelques dates:

- 22.05.2025: hôpital de Soleure (Bürgerspital)
- 27.05.2025: Haslibrunnen, Langenthal
- 26.08.2025: hôpital cantonal de Zoug
- 28.08.2025: hôpital de Männedorf

Données sensibles en sécurité

Lorsqu'il s'agit de santé, la protection des données est particulièrement importante: la loi sur le DEP fixe des exigences élevées en matière de protection des données et de sécurité. La plateforme DEP de la Poste satisfait à ces exigences. Les utilisatrices et les utilisateurs décident quels professionnels de santé peuvent consulter leurs informations. En outre, le chiffrement protège les données contenues dans le DEP contre les accès non autorisés.



Ouvrir son propre DEP en ligne

Réunissez en un seul endroit et en toute sécurité l'ensemble de vos documents de santé importants: comptes rendus d'hospitalisation, rapports de soins ou encore vaccins et radiographies. Grâce à votre DEP, vous avez toutes vos données de santé importantes avec vous, aussi en cas d'urgence.

Ouvrez votre dossier électronique du patient en ligne:

Excursions



À travers les vignobles qui dominent le lac Léman, le Chemin de fer MOB mène dans l'Oberland bernois en passant par le pittoresque Pays-d'Enhaut.

Du lac Léman à l'Oberland bernois: un voyage en train riche en émotions

Montreux est un point de départ idyllique pour un voyage en train. C'est de là que le Chemin de fer Montreux Oberland bernois (MOB) s'élance à travers les vignobles vaudois, surplombant le lac Léman avant de poursuivre sa course en direction de l'Oberland bernois.

Cette ligne historique permet de vivre des moments inoubliables. Vous avez le choix entre plusieurs trains thématiques. Le «Train du Fromage», au départ de Montreux ou de Zweisimmen, vous permet de rejoindre Château-d'Oex, où vous en apprendrez plus sur la fabrication du fromage d'alpage. Vous pouvez aussi monter à bord du «Train du Chocolat», qui relie Montreux à Montbovon. Vous ferez halte à Gruyères, où est fabriqué le fromage mondialement célèbre du même nom, puis poursuivrez jusqu'à Broc, la patrie du chocolat Cailler.

Si vous souhaitez vivre une expérience unique, optez pour le GoldenPass «Belle Époque»: les compartiments restaurés avec soin sont dignes de l'Orient Express! Le voyage mène de Montreux à Zweisimmen en passant par le Pays-d'Enhaut, à travers des paysages où le temps semble s'être arrêté. Le train longe de verdoyantes collines parsemées ici et là de fermes et d'habitations, avec les majestueuses Alpes bernoises en toile de fond. Les amateurs de technique ne seront pas en reste: les trains du GoldenPass Express circulent directement entre Montreux et Interlaken en seulement trois heures. Ils sont équipés d'un bogie à écartement variable qui leur permet de rouler tant sur la voie étroite entre Montreux et Zweisimmen que sur la voie normale entre Zweisimmen et Interlaken. Une magnifique excursion, qui fait la part belle à la technologie, au confort et à la gastronomie.

Pour en savoir plus sur les différentes offres du MOB: www.mob.ch



En 1954, une diligence postale – probablement en tournée d'adieu – apporte un contraste bienvenu au milieu du trafic urbain bernois.

En route dans le respect du climat avec 1 CV

De nos jours, les factrices et les facteurs distribuent chaque jour les lettres et les colis dans tout le pays avec près de 5 CV sous le siège de leur trois-roues. Et les colis arrivent chez vous dans des véhicules de livraison électriques d'environ 130 CV. Jusqu'en 1954, la Poste a toujours transporté les envois d'un point A à un point B dans le respect du climat, mais avec beaucoup moins de chevaux – un seul pour être exact. La grande époque des fourgons tirés par des chevaux a en fait duré jusqu'au début du XX^{e} siècle. La Poste les a alors progressivement remplacés par l'automobile, le chemin de fer et d'autres moyens de transport motorisés. À la fin, les voitures hippomobiles étaient surtout utilisées dans les régions reculées ou de montagne.

Texte: Thomas Häusermann Photo: Kurt Blum, Musée de la communication, Berne, FFF_50379

Par monts et par vaux

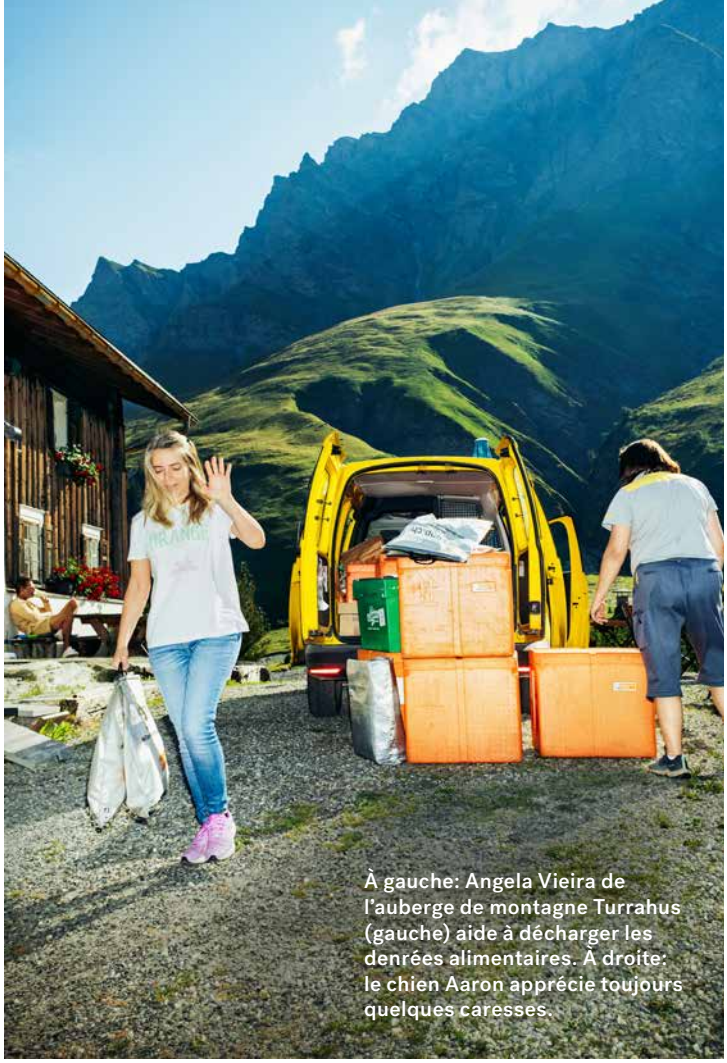
Texte: Susanna Stalder Photos: Tom Huber

Dans les endroits les plus reculés de la vallée jusqu'aux habitats dispersés dans la montagne: nous avons accompagné la factrice Monika Horvath dans la vallée de Safien (GR) lors de sa tournée de distribution de plus de 100 kilomètres, la plus longue de Suisse.





Travailler là où d'autres passent des vacances onéreuses: la factrice Monika Horvath apprécie chaque jour les vues spectaculaires et le parfum des herbes de montagne qui pénètre par la fenêtre entrouverte du véhicule.



À gauche: Angela Vieira de l'auberge de montagne Turrahus (gauche) aide à décharger les denrées alimentaires. À droite: le chien Aaron apprécie toujours quelques caresses.



Parfois, elle trouve aussi un message chaleureux dans la boîte auxiliaire.

Un mardi en été, peu avant 7 heures, dans la zone industrielle de Schluein près d'Ilanz (GR): «Aujourd'hui, j'ai du pain sur la planche», déclare Monika Horvath en regardant les caisses orange remplies de denrées alimentaires et la montagne de colis. Elle se demande si tout tiendra dans le VW Caddy 4x4 ou si elle devra effectuer deux tournées. Finalement, la factrice parvient à tout charger dans son véhicule et prend la route en direction de la vallée de Safien.

Premier arrêt dans 38 kilomètres

Sa tournée est la plus longue de Suisse. «Mais c'est surtout la plus belle», souligne Monika Horvath, qui travaille à la Poste depuis un peu plus d'un an. «C'est un honneur de travailler ici. D'autres passent des vacances onéreuses dans la vallée de Safien.» Elle apprécie les vues spectaculaires et le parfum des herbes de montagne qui pénètre par la fenêtre entrouverte du véhicule. Son itinéraire passe en effet par de ravissants villages, dont Castrisch, Valendas et Versam. Monika parcourt 30 kilomètres entre le point de départ et Safien Platz, puis 8 autres avant son premier arrêt de distribution.

Arrivée devant l'auberge de montagne Turrahus, elle décharge les caisses contenant les denrées alimentaires commandées, puis accepte volontiers le café qui lui est proposé. «J'en aurai besoin aujourd'hui», dit-elle en regardant son véhicule encore bien rempli. Elle repart en direction de Safien Platz, avant d'emprunter la route sinueuse qui grimpe jusqu'aux maisons et lotissements dispersés dans la montagne. La factrice assure la distribution des envois dans des hameaux tels que Bruschgaleschg, Zalön et Gün.

Dans son chargement, elle a aussi du vin à livrer pour le bed & breakfast du coin. Après avoir roulé plusieurs kilomètres sur une route en lacets, elle dépose un journal Coop et une lettre dans la boîte du numéro 5, puis un quotidien dans celle du numéro 9. Monika redescend alors jusqu'à une ferme, où elle distribue un colis et salue le chien Aaron au passage. Parfois, il lui faut sortir péniblement en marche arrière d'une allée de maison, patienter plusieurs minutes devant un chantier ou faire signe au conducteur d'un tracteur pour qu'il la laisse passer. Dans toutes ces situations, elle ne perd jamais son calme.

L'hiver, une période délicate

Monika Horvarth ne fait ce travail que depuis un an, mais elle connaît déjà le prénom de la quasi-totalité de ses clientes et de ses clients: «Tout le monde se tutoie dans la vallée.» C'est précisément ce contact personnel qu'elle apprécie dans ses tournées. «J'aime les gens. Et j'aime aussi leur sens de l'humour.» Parfois, elle reçoit des œufs frais ou un morceau de lard en guise de remerciement. Il lui arrive aussi de trouver un message



Monika Horvath, d'origine hongroise, a parfois plus de mal avec la langue allemande qu'avec les colis encombrants.

chaleureux dans la boîte auxiliaire. Les gens d'ici sont reconnaissants, comme Michel, le vieil homme aux bretelles fleuries et à la longue barbe. «Il est toujours heureux quand nous échangeons quelques mots.»

Au début, la langue a constitué le principal défi, explique cette Hongroise d'origine. Elle a d'abord dû s'habituer au dialecte et aux termes techniques spécifiques à l'univers de la Poste. Désormais, son allemand standard se rapproche même un peu du mélodieux dialecte parlé dans les Grisons.

La saison froide est également délicate ici. «L'hiver dernier, il a beaucoup neigé», se souvient-elle. «Dans ce cas, je roule bien plus lentement pour éviter les accidents.» Ainsi, elle a fait preuve de beaucoup de prudence lors de son premier hiver en montagne. Heureusement, tout s'est bien passé grâce à l'équipement adapté de la Poste et aux conseils précieux prodigués par ses collègues plus expérimentés. Elle n'a dû renoncer à sa tournée qu'une seule fois: «Il neigeait tellement fort que je n'aurais rien vu. Prendre la route aurait été bien trop dangereux.»

Depuis, la neige a fondu. En ce début d'après-midi, les températures sont clémentes lorsque Monika Horvath emprunte les virages pour se rendre à Tenna, un village situé à 1654 mètres d'altitude. Après avoir distribué les journaux, lettres et colis qui lui restent et être redescendue vers la vallée, Monika regagnera le village d'Ilanz. À son arrivée à l'office de distribution, elle aura parcouru plus de 100 kilomètres.



«Michel est toujours heureux quand nous échangeons quelques mots.» Monika Horvath connaît déjà le prénom de la quasi-totalité de ses clientes et de ses clients, le tutoiement étant largement répandu dans la vallée.

La Poste livre sans subventions

Les prix des lettres et des colis en Suisse ne doivent pas dépendre de la distance à parcourir. L'affranchissement est le même pour envoyer une lettre de Berne à Zurich ou des bords du Léman vers la vallée de Safien, même si les temps de trajet et les coûts sont différents. La Poste assure le mandat de service universel par ses propres moyens, c'est-à-dire sans aide financière de l'État.

Excursions

Randonner avec l'Eiger, le Mönch et la Jungfrau pour décor



Avec des points de vue exceptionnels sur les trois sommets Eiger, Mönch et Jungfrau, la région de Grindelwald est l'une des plus spectaculaires de Suisse pour faire de la randonnée. Les itinéraires balisés y sont presque aussi nombreux que les fleurs de montagne, qui rivalisent de beauté avec les imposants sommets environnants.

Que diriez-vous de prendre pour point de départ la Schynige Platte, qui propose des itinéraires de randonnée adaptés à tous les niveaux? Si vous souhaitez éviter la difficulté, optez pour le sentier panoramique qui serpente à travers de magnifiques prés fleuris. Il vous faudra à peine deux heures pour boucler ce circuit, apprécié en particulier pour le point de vue Daube et le chemin de crête sécurisé qui fait le tour de l'Oberberghorn. Vous pouvez aussi vous rendre directement sur la plateforme «Schynige Platte Skywalk», qui offre une vue plongeante sur le lac de Thoune et les Alpes bernoises, ou encore visiter le jardin botanique alpin pour y admirer la nigritelle noire, le lis des Alpes et quelque 800 autres variétés de fleurs, qui représentent les deux tiers de la flore alpine. Enfin, vous trouverez à l'hôtel de montagne Schynige Platte une restauration variée et pourrez y dormir dans une atmosphère digne de l'époque de nos grands-mères.

Au départ de la Schynige Platte, un sentier d'altitude unique en son genre, mais aussi plus long, mène au Faulhorn puis à Grindelwald First, ou inversement. Cette randonnée de six heures offre un panorama varié au cœur des Alpes bernoises, entre champs de fleurs et paysages montagneux. Le sentier mène au Sägitalsee, un lac d'un bleu profond, puis au sommet du Faulhorn, qui est le point culminant de la randonnée: une vue imprenabale s'ouvre sur le lac de Brienz d'un côté et sur l'Eiger, le Mönch et la Jungfrau de l'autre côté. Les gens de la région disent qu'il faut avoir parcouru ce sentier au moins une fois dans sa vie.

Pour en savoir plus sur la Schynige Platte, paradis de la randonnée:
www.jungfrau.ch/fr-ch/schynige-platte/



Qu'on la découvre en train ou à pied, la région de la Schynige Platte comble voyageurs et randonneurs avec une vue à couper le souffle sur les montagnes et les lacs de l'Oberland bernois.



L'écrivain **Thomas Meyer** adresse des missives impertinentes à des personnalités – et reçoit des réponses tout aussi culottées!

Thomas Meyer
La Poste Suisse SA
Wankdorfallee 4
3030 Berne

Patrick Rohr Kommunikation GmbH
Zollstrasse 57
8005 Zurich

Zurich, le 1er avril 2025

Objet: compétence médias

Monsieur,

En tant que spécialiste des médias, vous serez certainement en mesure de m'expliquer pourquoi tant de jeunes gens tirent leurs «informations» d'Instagram, de TikTok et cetera et pensent y trouver des faits.

Il est pourtant évident que tout le monde peut télécharger n'importe quelle sottise sur ces plateformes, alors que les journaux et les magazines vérifient l'exactitude de toutes leurs informations – ou en tout cas d'une grande partie – avant de les publier.

Les journaux et les magazines ont-ils simplement échoué à moderniser leur image ou assiste-t-on à un déplacement irréversible des lois universelles? Comme, par exemple, le fait que quelque chose qui n'est pas vrai le reste.

En bref: sommes-nous foutus?

Dans l'attente de votre réponse, je vous adresse mes meilleures salutations.

Thomas Meyer



Thomas Meyer est écrivain et auteur de chroniques. Son premier roman «Le formidable envol de Motti Wolkenbruch» s'est vendu à plus de 200 000 exemplaires à ce jour, et son essai «Trennt Euch!» a occupé la tête de la liste des meilleures ventes suisses pendant plusieurs mois. Depuis 2023, ce Zurichois de 49 ans écrit des lettres à des personnalités suisses dans le magazine «prio». Thomas Meyer a un fils et vit à Zurich.

La Poste Suisse SA
Thomas Meyer
Wankdorfallee 4
3030 Berne

Monsieur,

Vous semblez bien pessimiste quant à l'avenir de la culture! Pour ma part, j'aurais plutôt tendance à choisir le camp des optimistes, car je suis d'avis que le changement, c'est la vie. Mais dans le cas présent, je dois malheureusement vous donner raison: nous nous trouvons dans une situation pour le moins délicate.

Partout dans le monde, y compris aux États-Unis, autrefois emblème de la séparation des pouvoirs et de la participation à la vie collective, la démocratie est mise à rude épreuve. Et le fait que de plus en plus de personnes se détournent des médias classiques pour ne plus s'informer que via les réseaux sociaux – où malheureusement, il est vrai que l'on trouve beaucoup de sottises – n'est pas étranger à cette situation.

Néanmoins, des solutions existent:

- Tout d'abord, les médias classiques dignes de ce nom doivent diffuser les contenus qu'ils éditent là où les gens se trouvent, notamment sur les réseaux sociaux. Beaucoup le font déjà avec succès. Reste à inciter les gens à passer des contenus *snackables* aux articles de fond, là où l'information a un coût.
- Et c'est là que nous, adultes, avons un rôle à jouer. En tant que parent, tante, oncle, parrain, marraine, montrons aux jeunes qu'il existe d'autres formes de médias que les médias sociaux, et que les informations sourcées ont une valeur. Pourquoi ne pas offrir à sa filleule un abonnement à un journal en ligne pour qu'elle y prenne goût, par exemple?
- Et enfin, battons-nous pour le maintien d'une offre médiatique de service public de qualité – et pour que des idées saugrenues telles que l'initiative «200 francs, ça suffit!» n'aient aucune chance de voir le jour.

Je compte sur la force de la démocratie! Ces propos ont-ils fait naître un peu d'optimisme en vous, Monsieur Meyer?

Meilleures salutations

Patrick Rohr

Patrick Rohr est journaliste, animateur, photographe, auteur et conseiller en communication. Depuis 2007, il dirige à Zurich sa propre entreprise de formation en communication et de productions médiatiques. Auparavant, il a été journaliste pour la presse écrite et la radio et a travaillé pendant 15 ans en tant que rédacteur et animateur pour plusieurs émissions de TV suisses. Il vit avec son partenaire entre Zurich et Amsterdam.

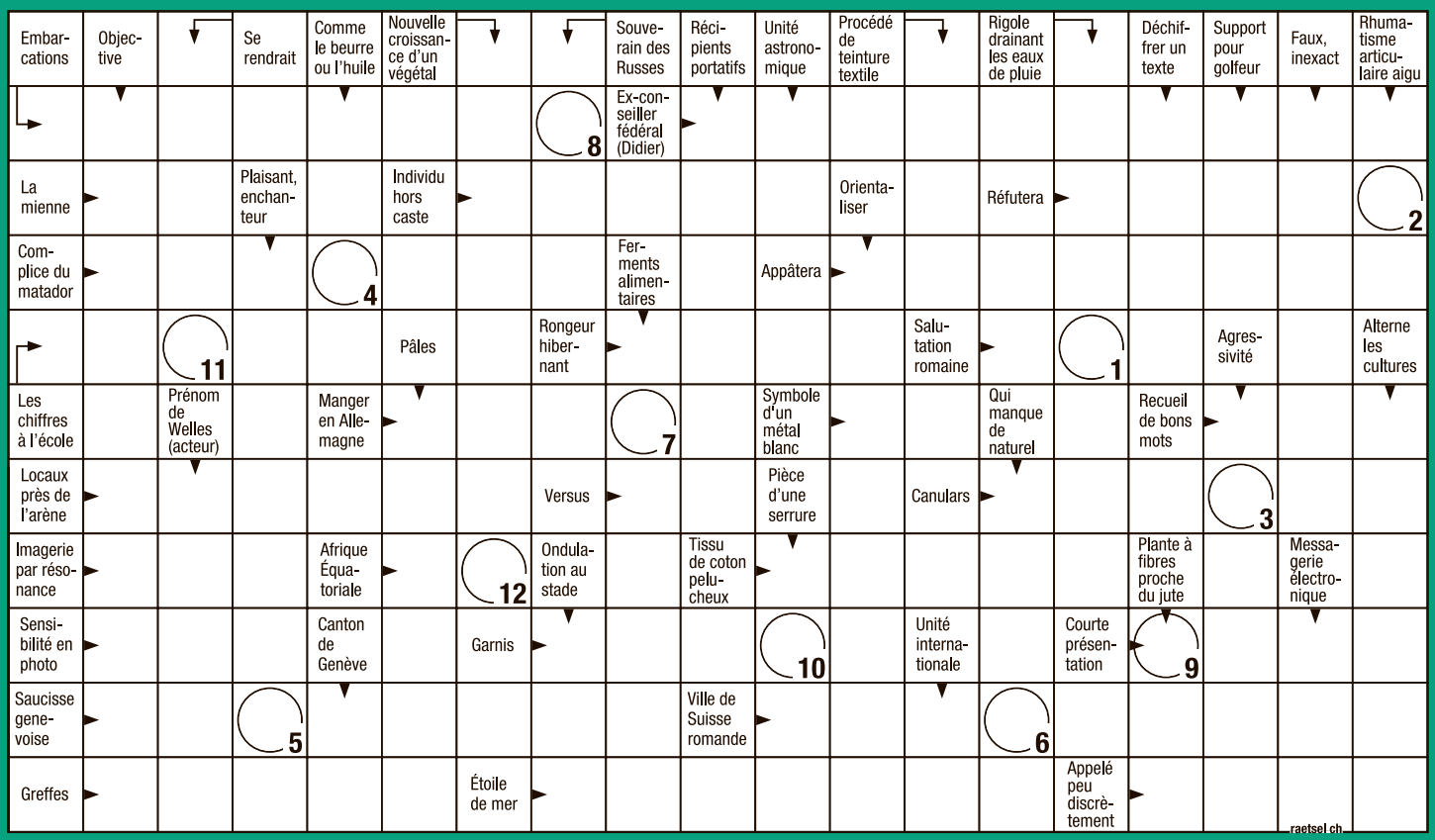


La réponse du journaliste **Patrick Rohr**

Photos: Joan Minder, David Niederhauser, Kaspar Eigensatz

Cent francs offerts sur votre prochain achat

Avec un peu de chance, vous remporterez peut-être l'un des cinq bons Postshop d'une valeur de 100 francs. À vos marques, prêts… mots croisés!



Mot mystère

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Conditions du concours
Les gagnantes et les gagnants du concours seront informés par écrit et leurs noms publiés sur poste.ch/magazine. Les prix ne seront pas versés en espèces. Les participations multiples seront exclues du concours. Aucune correspondance ne sera échangée au sujet du concours. Les chances de gagner sont les mêmes par e-mail ou par courrier. Tout recours juridique est exclu.
Date limite de participation: 31 juillet 2025

Comment participer? Par e-mail ou par courrier

E-mail: envoyez un e-mail avec le mot mystère ainsi que vos nom et adresse à concours@poste.ch en indiquant «Mots croisés» en objet.
Courrier: envoyez le mot mystère avec vos nom et adresse à:
La Poste Suisse SA, Mots croisés, 3024 Berne.

Félicitations!

Un nombre record de lectrices et de lecteurs nous ont envoyé le mot mystère correct «JAUNE D'OR». Nous avons également eu le plaisir de recevoir à nouveau une myriade de cartes postales. Notre bonne fée a tiré au sort cinq e-mails et cartes: nous adressons toutes nos félicitations aux gagnantes et aux gagnants, à qui nous souhaitons un agréable shopping. Les personnes qui ont remporté le concours de mots croisés du numéro 2/2024 sont: Jasmin Hunziker de Erlinsbach, Tania Vandoni de Gordevio, Marc Lapaire de Lausanne, Jlona Mendez de Bolligen et Nicolas Perler de Sierre.

„Locomotive du Gothard C 4/5"!

argent fin 999/1000!

1.



Ø 26 mm

Prix spécial seulement **Fr. 19.90**

- ¼ d'once en argent pur et fin 999/1000!
- De la meilleure qualité de frappe du monde: en Flan bruni!

Des oeuvres-d'art extraordinaires en or fin 999/1000!

2.+3. **Véritable pièce en or en forme de lingot „Les Tournesols" de Vincent van Gogh!**



Iles Tokelau, 1 dollar, 1/500 d'once, 16 x 22,4 mm

La célèbre toile „Les Tournesols" en forme de pièce-lingot (or 999/1000)!

4. **Véritable pièce en or en forme de lingot „Cheval bleu I" de Franz Marc!**



Tchad, 3000 francs CFA, 1/1000 d'once, 11 x 15,4 mm

Le célèbre tableau „Cheval bleu I" en forme de pièce-lingot (or 999/1000) sous coincard!

Mon bon de commande

Oui, livrez-moi svp les émissions de lancement suivantes et à rythme mensuel une autre émission de cette collection, à l'examen sans obligation d'achat! Je dispose à chaque envoi d'un droit de restitution de 15 jours! (Livraison avec frais d'envoi en sus - port, emballage, assurance)

1. ___ x **le ¼ d'once en argent „Ligne du Gothard"** (argent fin 999/1000) pour **seulement Fr. 19.90!**

2.+3. ___ x **la pièce en or en forme de lingot „Les Tournesols - Vincent van Gogh"** pour **seulement Fr. 29.95** au lieu de Fr. 59.95! (disponible 1x seulement par foyer!)

4. ___ x **la pièce en or en forme de lingot „Cheval bleu I - Franz Marc"** pour **seulement Fr. 19.95** au lieu de Fr. 34.95!

5. ___ x **l'émission commémorative en couleurs „Billet de 100 francs"** pour **seulement Fr. 10.-** au lieu de Fr. 49.90!

Nom Prénom

Rue/N°

CP/Ville

Notre déclaration de protection des données ainsi que nos conditions générales de vente rentrent en vigueur. Vous les trouverez sur notre site www.srh-ltd.ch!

✗ Signature s68/bb5k

5. L'émission commémorative suisse en couleurs „Billet de 100 francs"!

Précieux souvenir historique d'une merveille monétaire. Le billet de 100 francs le plus sûr jamais émis!



Ø 40 mm

Merci d'inscrire vos coordonnées et de retourner à:

Sir Rowland Hill AG
Schützenmattstrasse 46 · 8180 Bülach ZH
Fax: 044 865 70 85

http://action.new-coins.ch



Que serait Shakespeare sans poste aux lettres?

La poste danoise a récemment annoncé qu'elle cesserait de distribuer des lettres dès 2026. Le groupe logistique PostNord, auquel elle appartient, souhaite à l'avenir se concentrer sur les activités liées aux colis. Bien entendu, je trouve cela dommage pour plusieurs raisons. Jusqu'à ce jour, je n'ai certes pas souvent envoyé de lettres au Danemark et, si mes souvenirs sont bons, je n'ai jamais reçu de courrier en provenance de ce pays. Mais du point de vue de l'histoire littéraire, cette annonce a de lourdes conséquences.

Elle implique par exemple une réadaptation complète d'Hamlet, la pièce de théâtre la plus connue de William Shakespeare. Car si tout le drame d'Hamlet, prince du Danemark, suit le cours que l'on sait, c'est bien parce que, dans la pièce, bon nombre de lettres sont acheminées avec une grande rigueur avant d'être lues. Des lettres remplies d'amour, de trahisons et de secrets.

Autrement dit: sans poste aux lettres, pas d'Hamlet! Bien sûr, le pauvre Hamlet n'apprend la trahison qui le menace que lorsqu'il viole délibérément le secret des lettres en lisant sans autorisation des missives qui ne lui sont pas adressées. Mais imaginez un peu comment l'on récitera le plus grand drame de l'histoire du théâtre quand, bientôt, plus aucune lettre ne sera distribuée au royaume du Danemark!

Pour déclarer sa flamme à Ophélie, Hamlet devra-t-il lui envoyer un colis au lieu d'une lettre d'amour? Comme une espèce de cheval de Troie dissimulé dans un emballage en carton?

Les grands traîtres Rosencrantz et Guildenstern tourneront-ils le dos à leur ami d'enfance Hamlet par SMS ou par WhatsApp? Je me demande dans quelle mesure la transformation numérique de l'infrastructure, au Danemark et ailleurs, se répercutera sur les œuvres de Shakespeare: Roméo et Juliette, qui vivent dans la ville italienne de Vérone et non au Danemark, n'iront peut-être plus à la droguerie du coin pour acheter le poison qui mettra un terme à leurs existences tragiques, mais le feront livrer par coursier via une application.

Et Roméo, au lieu de sauter dans la diligence ou sur son cheval pour retrouver sa bien-aimée, commandera un taxi Uber en deux temps, trois clics. D'ailleurs, pour s'adapter à l'air du temps, il ne fera pas halte dans une vieille auberge, mais réservera une chambre via Airbnb.



Gabriel Vetter (42 ans) est l'auteur et la tête pensante de l'émission d'actualité satirique «Die Sendung des Monats» sur la SRF.

Illustration: Ingeborg Schindler Photo: Hazel Brugger

Trisa ELECTRONICS

Trisa Multistyler «Supreme Style» ▶

Ondulations élégantes, lissage soyeux ou coiffure dynamique: ce multistyler puissant de 1300 watts s'accompagne 9 accessoires polyvalents et une tête rotative – pour des looks qui répondent à toutes les attentes.

Une nouvelle dimension du coiffage.



Four à pizza électrique «Pizza Mio+»
Des pizzas parfaites prêtes en seulement 2 minutes à 450 °C



◀ **Aspirateur balais «Quick Clean Prof. T2142»**
Avec ou sans sac, pour un nettoyage facile



◀ **Bouilloire «Digital Boil» 1.7L**
Avec affichage digital pour un contrôle précis de la température

Food Center 512 L, Inox ▶
341 L de réfrigérateur et 171 L de congélateur





◀ **Grill double plaque «Prime Panini»**
Dual Control pour une précision optimale, ouverture à 180° pour plus de flexibilité

Offres exclusives sur notre site web.

Trisa Electronics AG | Kantonsstrasse 121 | CH-6234 Triengen | Phone: +41 41 933 00 30 | info@trisaelectronics.ch | www.trisaelectronics.ch/post

100 artistes de la collection de la Poste



À découvrir dans un livre!



Scanner et commander
sur **postshop.ch**