Zeitschrift: Rapport annuel / Office national suisse du tourisme

Herausgeber: Office national suisse du tourisme

Band: 41 (1981)

Rubrik: Divers secteurs de propagande

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

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

Transports et communications

Chemins de fer fédéraux

Les comptes d'exploitation des CFF pour 1981 bouclent provisoirement avec un *excédent* de 29 millions de francs, par rapport à 171,3 millions en 1980. Cette dégradation doit être imputée aux dépenses fortement accrues et aux recettes en stagnation à cause du trafic des marchandises en régression.

Le total des *recettes d'exploitation* se monte à 2665 millions de francs, soit 13,4 millions ou 0,5% de plus qu'en 1980 et se répartit comme suit: 2071,6 millions de recettes des transports et 593,4 millions de recettes annexes. Les *dépenses d'exploitation* ont augmenté de 155,7 millions ou 6,3% et atteignent 2636 millions de francs.

En 1981, le *trafic voyageurs* des CFF a transporté 217,7 millions de passagers, soit 1,4 million ou 0,6% de plus que l'année précédente. Les recettes, y compris celles du transport de bagages et d'autos, se sont élevées à 968,3 millions de francs, soit une augmentation de 25,8 millions ou 2,7%. Il faut tenir compte que les recettes des CFF provenant du transport d'autos sont tombées de 16,7 à 4,4 millions de francs à cause du nouveau tunnel routier du St-Gothard.

Les secteurs de trafic particulièrement intéressants pour le tourisme appellent les commentaires suivants:

Le *trafic voyageurs de groupe* a entraîné des recettes supplémentaires de quelque 5,7%, soit environ l'équivalent de la hausse des tarifs à fin octobre 1980. Ainsi, le volume de trafic a été presque égal à celui de l'année précédente.

Les ventes des abonnements touristiques et d'affaires ont légèrement augmenté; on constate le passage de l'abonnement pour demi-billets «Elite» valable trois mois à celui de 12 mois grâce à la réduction de 17% qu'a subie son prix, ainsi que pour la première fois le léger recul des ventes d'abonnements «Senior». En 1981, il a été vendu 21 200 (+3%) abonnements généraux. De même: 96 800 (+17%) abonnements pour demi-billets «Elite», 367 000 (–4%) «Senior», 144 800 (+12%) «Junior», 12 700 (–2%) abonnements pour handicapés, soit au total 621 300 (+3%). Avec les abonnements pour demi-billets, il a été délivré 1 435 000 (–6%) cartes journalières. En raison de la nouvelle conception des cartes journalières à fin octobre 1980, une comparaison avec les chiffres de 1980 n'est pas concluante pour l'évolution des ventes.

La vente de la Carte suisse de vacances destinée aux hôtes étrangers a connu un essor très réjouissant: 48 000 (+19%). Pour la première fois depuis des années, la vente totale des billets de vacances a également augmenté de 4% pour s'établir à 128 700. En Suisse, il a été vendu 65 700 (–4%) billets de vacances, à l'étranger 63 000 (+12%, même taux de croissance qu'en 1980).

Les gares ont émis 26 000 (+4%) offres forfaitaires mises sur pied depuis quelques années (Frantour, Railtour, Découverte d'une ville par le train, le Flâneur suisse, passeport Reka du promeneur).

L'abonnement international de jeunesse valable 1 mois «Interrail Junior» a continué de se vendre avec succès: Suisse env. 17 750 (+20%), étranger tendance également à la hausse. L'offre du même genre pour les seniors «Interrail S» par contre n'a rencontré qu'un faible écho: Suisse 400, résultat à l'étranger également faible. Pour cette rai-

son, cette offre sera supprimée probablement à fin 1983.
«Eurailpass» et «Eurail Youth Pass», abonnements généraux des chemins de fer européens pour touristes et jeunes gens d'outre-mer, ont atteint environ les mêmes chiffres de vente qu'en 1980, soit 290 000.
En raison de la situation économique et monétaire, les ventes ont été très différentes suivant les marchés: USA –2%, Canada –7%, Amérique centrale +20%, Amérique du Sud –7%, Afrique du Sud +1%, Proche-Orient + 1%, Asie du Sud-Est +20%, Japon inchangé, Australie/Nouvelle-Zélande –18%. Le renchérissement de quelque 12% et le cours du dollar plus élevé ont certes manifestement freiné les ventes, mais entraîné pour la plupart des chemins de fer européens de meilleures recettes dans la monnaie nationale (Suisse: recettes nettes estimées à 14 millions de francs suisses, +25%).
Le nombre des «trains spéciaux pour agences de voyages» dans le trafic international est tombé de 9% pour se fixer à 1190.
Les «trains transporteurs d'autos» à destination de la Suisse ont transporté 4400 automobiles (–8%), pour le transit à travers notre pays 12 700 (–9%). Le transport d'autos par les tunnels alpins s'est limité au Simplon (74 000, –29%) et au Lötschberg (724 000, –3%) par suite de l'ouverture du tunnel routier du St-Gothard.

Union des entreprises suisses de transports publics

Pour les compagnies affiliées à l'Union des entreprises suisses de transports publics (UST), les chiffres définitifs concernant l'année comptable 1981 ne sont pas encore disponibles au moment de rédiger ce rapport. Selon les estimations, les recettes totales des *entreprises concessionnaires* devraient atteindre quelque 550 millions de francs. La légère augmentation par rapport à 1980 doit être en particulier imputée au trafic touristique.
Pour les *chemins de fer de montagne et les remontées mécaniques* on peut estimer le chiffre d'affaires total en 1981 à environ 440–450 millions de francs. Dans ce domaine également, on peut enregistrer une tendance modérée à la hausse, engendrée surtout par des conditions météorologiques favorables pour les sports d'hiver ainsi que par la mise en service de nouvelles installations touristiques.
Une légère augmentation des recettes au cours de l'année sous revue peut également être constatée pour les *compagnies de navigation concessionnaires sur les lacs suisses*. Le montant total se chiffre à environ 42 millions de francs. Les très bons résultats de l'été ont diminué en raison d'un mois de septembre pluvieux.

Entreprise des PTT

En 1981, la demande de prestations de l'Entreprise suisse des PTT a continué sa forte progression et nettement dépassé les prévisions: La croissance effective s'est montée à 4,1% au total (budgetée à 2,9%); 3,1% pour la poste et 5,0% pour les télécommunications.
Le trafic voyageurs PTT est particulièrement lié au tourisme. Les automobiles postales ont transporté au cours de l'année sous revue 65,6 millions de passagers ou 4,2% de plus qu'en 1980. Les recettes de transport se sont élevées de 7,3% pour s'établir à 84 millions de francs, les prestations de 3% pour 48,5 millions de voiture-kilomètres. Comme auparavant, le trafic professionnel et scolaire a fourni plus de la moitié de tous les voyageurs. Mais les voyages en groupe ont également augmenté, notamment dans les Alpes et en Suisse orientale. En prévision de l'introduction de l'horaire cadencé des CFF, de nombreux ho-

raires ont été améliorés et des lacunes dans l'offre comblées. Le tunnel routier du Seelisberg a permis d'établir une liaison par car postal entre les chefs-lieux cantonaux de Stans et Altdorf. Le réseau d'automobiles postales comprenait à fin 1981 618 lignes (+5) d'une longueur totale de 7770 km. Il ne faut pas oublier des prestations spéciales telles que par exemple l'offre de services pour les sportifs, important surtout pour le tourisme, comme en Haute-Engadine le bus de sport durant l'hiver. Dans sa propagande commerciale, le service des automobiles postales a mis l'accent sur la promotion des randonnées pédestres liées à des courses en cars postaux. Les 75 ans d'existence de ce service ont été marqués par un rallye en car postal pour Berne et une course commémorative sur la première ligne d'auto postale Berne–Detligen; en outre, 75 groupes de courses répartis dans tout le pays ont offert un billet avantageux. Le succès promotionnel et commercial de l'opération a été considérable.

Un autre 75e anniversaire a été célébré, celui du *Service de compte de chèques postaux,* fondé en 1906, qui a continué durant 1981 à se développer comme instrument indispensable de l'économie suisse et comme pilier du trafic de paiements.

Le nombre des comptes de chèques postaux a passé en 1981 à 991 874, soit une augmentation de 52 751. Par l'intermédiaire de ces comptes, on a passé 575 millions de créances et de notes de débit (+3,5%), ce qui a entraîné un chiffre d'affaires total de 1341 milliards de francs. La part des transferts n'impliquant ni mouvements de fonds ni taxes (virements) a atteint 49% du volume d'affaires. L'augmentation des sommes dans les virements internationaux s'est élevée à 15%.

Un autre élément important de l'infrastructure touristique est le *domaine des télécommunications.* En 1981, il a enregistré à nouveau des taux de croissance élevés. Pour les téléphones, le nombre des raccordements principaux a atteint 2 924 900 (+85 400), le nombre des appareils 4 780 800 (+168 400). Dans le classement des pays avec le réseau téléphonique le plus dense, la Suisse occupe le troisième rang derrière les USA et la Suède. Les appels longue distance même se sont accrus de 6,9% (1980: 6,7%), les conversations avec l'étranger de 11,3% (11,9%). A fin 1981, 99,9% (98,8%) des raccordements téléphoniques helvétiques étaient reliés au trafic international automatique. L'augmentation du trafic passant par la station de satellite au sol près de Loèche en Valais a été plus forte que la moyenne; le nombre des raccords branchés s'est accru de 33,4% et atteint 543. Les PTT ont décidé de construire une troisième antenne à Loèche; à partir de 1984, elle permettra la liaison directe avec les pays du Moyen et de l'Extrême-Orient. Dans le secteur de la *téléinformatique,* les PTT ont étendu l'utilisation du service public de télécopie (Burofax) de 14 à 20 pays et agrandi également le service Téléfax pour abonnés, introduit à l'essai en 1980. Quant au télex, le nombre de raccordements a atteint 32 753 (1980: 30 665). Depuis longtemps déjà, la Suisse est le pays disposant du réseau de télex le plus dense au monde. En 1981, 68% des minutes de télex soumises à la taxe ont été le fait du trafic extérieur. Le degré d'automatisation est pratiquement égal à 100% en Europe et à 98% dans le trafic avec l'outre-mer.

Trafic routier

Après l'inauguration en 1980 des tunnels routiers du St-Gothard et du Seelisberg, l'année sous revue a apporté à nouveau des compléments à la N 2 de Bâle à Chiasso, mais aussi à la N 1 du lac Léman au lac de Constance. Ainsi, les grandes transversales Nord-Sud et Est-Ouest ont continué de progresser. En 1981, il faut mentionner l'importance spéciale revêtue par l'achèvement de la N 12 de Berne à Vevey, qui assure une première

liaison ininterrompue entre la Suisse alémanique et la Romandie.
Alors qu'en 1980 115 km d'autoroutes et de semi-autoroutes ont été ouverts au trafic, en 1981 il s'est agi de 92 km. Actuellement, au total 1258 km de routes nationales ou 69% de la longueur totale du réseau projeté sont à disposition.
Cette œuvre du siècle est financée par les usagers de la route qui paient des droits de douane et des suppléments pour carburants. Les recettes de ces prestations ont permis jusqu'à fin 1981 de couvrir 97% des dépenses de la Confédération pour les routes nationales qui s'élèvent à 19,3 milliards de francs. Cependant la demande pour des taxes sur le trafic routier ne pouvait à nouveau être ignorée au cours de l'année écoulée. Outre une taxe spéciale pour le trafic lourd, il est préconisé une vignette ainsi que des taxes pour les tunnels. Ces mesures toucheraient d'une part les 2,6 millions de véhicules à moteur suisses et de l'autre tous les véhicules étrangers circulant sur nos routes nationales. Du côté du tourisme, l'introduction d'une vignette autoroutière ainsi que celle d'une taxe pour les tunnels sont refusées, car il faudrait craindre des effets psychologiques négatifs surtout chez les hôtes étrangers. En 1981, les frontières suisses ont enregistré au total 51,8 millions de véhicules à moteur (1980: 50,3 millions). Pour le trafic quotidien des travailleurs traversant la frontière, il a été compté 16,3 millions d'entrées, alors que 35 millions et demi (34,3 millions de voitures plus 1,2 million de motos) relevaient du tourisme. Ces chiffres représentent un accroissement de près d'un million d'entrées par rapport à 1980 et de passé trois millions par rapport à 1979. Si l'on attribue dans le trafic touristique des véhicules à moteur entrés en Suisse un taux d'occupation de 2,6 personnes par voiture et de 1,2 personne par moto et en tenant compte des 5,4 millions de voyageurs transportés par 148 556 cars touristiques, près de 100 millions de passagers devraient avoir pénétré sur le territoire helvétique dans les véhicules étrangers circulant sur nos routes.

Trafic aérien

Dans le trafic de ligne, de navette ou à la demande, les compagnies d'aviation suisses et étrangères ont débarqué ou embarqué 13 993 739 passagers (1980: 13 477 668) dans les aéroports suisses (transit compris). Le trafic de ligne a inclus 188 483 (185 005) étapes avec 12 166 842 (11 459 736) passagers, le trafic de navette ou à la demande 170 983 (155 258) étapes avec 1 826 897 (2 017 932) passagers. Les mouvements enregistrés dans les aéroports ont été les suivants (trafic commercial, transit inclus): Bâle 925 000 (910 000), Berne 29 000 (27 000), Genève 4 739 000 (4 539 000) et Zurich 8 312 000 (7 946 000).
En 1981, sur l'ensemble des étapes de son réseau, Swissair a transporté 7 303 015 passagers, soit 350 000 ou 5% de plus qu'en 1980. A cela s'ajoutent 187 679 tonnes de fret (+6%) et 16 951 tonnes de courrier (+15%). Avec les 50 avions de sa flotte, la compagnie a effectué 75 787 vols, contre 77 512 en 1980.
L'offre totale de transport a atteint 2,56 milliards de tonnes-kilomètres, soit 1,8% de plus que l'année précédente. Les tonnes-kilomètres utilisées se sont accrues de 7,3% pour s'établir à 1,53 milliard. L'augmentation a été de 7% pour les passagers, de 7,5% pour le fret et de 15,8% pour la poste. Cette reprise réjouissante du trafic s'est répercutée sur le taux d'occupation des sièges, qui a passé de 62 à 65% et sur le coefficient moyen de chargement, qui a passé de 57 à 60%.
L'étude des résultats par secteur montre que l'Extrême-Orient a connu la plus forte augmentation (+14%), la demande s'est accrue plus nettement pour le fret et le courrier que pour les passages. La demande sur les lignes à destination de l'Afri-

que a également suivi une évolution réjouissante (+9%). Un accroissement de 6% a entraîné le plus haut coefficient de chargement sur l'Atlantique Nord, ce qui est remarquable au vu de l'offre générale très élevée dans ce secteur. La demande s'est animée dans une même mesure en Europe (+6% environ), mais le coefficient de chargement se situe cependant à un niveau plus bas. Tandis que le Moyen-Orient a enregistré un taux de croissance de 4%, il a fallu se contenter d'une augmentation de trafic de quelque 3% sur l'Atlantique Sud.
En 1981, le réseau de lignes de Swissair avait une longueur totale de 269 978 kilomètres et comptait 93 destinations dans 64 pays sur tous les continents, à l'exception de l'Australie.

Hôtellerie et restauration

Société suisse des hôteliers

Les établissements affiliés à la Société suisse des hôteliers (SSH) offraient en 1981 61% des lits d'hôtels en Suisse et ont enregistré 71% des nuitées dans ce secteur d'hébergement; 77% des nuitées d'hôtes étrangers ont été passées dans les hôtels SSH.
Dans l'hôtellerie suisse, la tendance à la hausse intervenue en automne 1979 s'est maintenue, bien que dans une moindre mesure. De janvier à décembre 1981, le nombre des nuitées hôtelières s'est élevé de 4% par rapport à 1980 pour s'établir à 35,5 millions. Il faut imputer en grande partie l'évolution positive dans l'hôtellerie à la situation monétaire relativement stable et à la politique modérée des prix pratiquée au cours des dernières années. Autres avantages: la situation touristique favorable au cœur de l'Europe ainsi que la stabilité politique en Suisse. Malgré l'essor continu, les fréquences record de 1972 viennent seulement d'être égalées. Alors que le nombre de nuitées des étrangers se situe toujours 3% en-dessous des résultats d'alors, celui des Suisses enregistre une augmentation de 6%. Mais, comme l'offre des lits dans l'hôtellerie a augmenté entre-temps de près de 7000 ou de 3%, le taux d'occupation a été moins élevé en 1981 qu'en 1972. Toutefois, le degré d'occupation des lits d'hôtels disponibles s'est amélioré par rapport à l'année précédente pour passer de 41,9 à 43,5%. Dans les stations de montagne, il a passé de 46,4 à 47,8% et dans les grandes villes de 50,3 à 53,5%. Les prix légèrement plus hauts et le meilleur taux d'occupation ont probablement quelque peu amélioré la rentabilité de l'hôtellerie en 1981. Malheureusement, les conditions existant sur le marché du travail n'ont pas changé, de sorte que le problème du personnel dans l'hôtellerie subsiste. Le renchérissement en Suisse, spécialement pour la nourriture et le vin de même que pour le personnel et l'énergie, a accentué la pression des frais.
La Société suisse des hôteliers a inauguré en automne son hôtel-école Régina à Interlaken ouvert toute l'année. Il sert à la formation des apprentis des régions écartées et constitue un nouveau pas dans la mise sur pied de la formation professionnelle et continue dans l'hôtellerie. Lors de l'assemblée générale de leur société du début décembre, les hôteliers ont décidé une politique progressiste qui dans les années à venir formera le cadre et les directives pour une activité fructueuse.
En relation avec la votation populaire sur l'initiative «Etre solidaire», la Société s'est engagée en faveur de la nouvelle loi sur les étrangers et du maintien du statut de saisonnier important pour son domaine d'activité. Après des négociations réussies avec le syndicat, la convention collective de travail valable pour toute la Suisse est entrée en vigueur en été 1981. A la foire professionnelle Igeho à Bâle, le slogan «99 ans SSH – 100 services» annonçait l'année jubilaire 1982.

Fédération suisse des cafetiers, restaurateurs et hôteliers

Le manque permanent de personnel – en particulier pour les petits emplois – dans la restauration fut l'occasion de s'adresser aux autorités fédérales lors de la répartition des *contingents d'étrangers* pour obtenir une part adéquate des permis de travail, surtout pour ce qui concerne les *séjours de courte durée*. Par décision du 21 octobre concernant la nouvelle ordonnance sur le nombre des travailleurs étrangers, le Conseil fédéral a partiellement répondu aux demandes des associations patronales de la branche.
En outre, il a été demandé, par pétition du 19 novembre, *l'abaissement de l'âge minimum légal* pour le *personnel de service de 18 à 16 ans*.
Par lettre du 22 mai, un appel urgent a été adressé à tous les gouvernements cantonaux pour qu'ils fassent preuve de *retenue dans l'attribution de patentes*.
Outre ces mesures tournées vers l'extérieur, des dispositions internes ont été prises pour renforcer la vitalité de la branche, surtout dans le secteur de la *formation professionnelle et continue*. Le 1er octobre a vu à Genève l'inauguration de l'école professionnelle «Vieux-Bois», agrandie et rénovée. Pour l'automne 1982, il est prévu d'emménager dans l'école professionnelle «Belvoir» à Zurich, d'une conception également nouvelle. En outre, le département de formation a organisé un grand nombre de cours de formation continue en plus des informations concernant la branche au moyen d'un bus créé spécialement à cet effet. Pour la première fois s'est déroulé un examen supérieur pour restaurateurs, reconnu par l'Ofiamt.
Finalement, les mesures d'entraide comprennent également la nouvelle convention collective de travail valable pour toute la Suisse, entrée en vigueur le 1. 7. 1981; elle apporte des améliorations notoires aux employés surtout pour ce qui est de la durée du travail et des dispositions sociales.

Tourisme social

Nombre de nos publications indiquent au moyen d'exemples concrets que des vacances en Suisse sont également accessibles à des milieux disposant d'un faible pouvoir d'achat. Dans ce contexte, il faut aussi mentionner la fructueuse collaboration avec la Caisse suisse de voyage. A l'étranger, d'étroites relations existent entre nos agences et les associations faîtières du tourisme social. Mentionnons comme exemple l'Alliance nationale des mutualités chrétiennes de Belgique (Intersoc) qui a amené en Suisse 98 000 personnes en 1981 et, depuis le premier voyage en 1949, 1 850 000 hôtes belges au total, transportés par 3740 trains spéciaux.