

Le développement du tourisme 1949

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Rapport annuel / Office central suisse du tourisme**

Band (Jahr): **9 (1949)**

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

situation point trop défavorable, somme toute, s'est malheureusement modifié du tout au tout lorsque l'Angleterre — qui est de beaucoup notre plus important réservoir touristique — et 28 autres pays ont dévalué en septembre. En 1949, les touristes provenant des pays qui ont dévalué nous ont fourni 85 % de toutes les nuitées enregistrées; plus de la moitié de ces voyageurs venaient même de pays où la monnaie a été dévaluée de 30 % au moins. La Suisse est devenue relativement chère pour eux et il n'y a pas de doute que sa position se soit ainsi affaiblie à l'égard de la concurrence étrangère. Pour le dernier tiers de l'année écoulée, la perte due à la dévaluation se chiffre approximativement à 300 000 nuitées étrangères. Il ne faut en outre pas oublier que les voyages à l'étranger vont présenter, du même coup, un regain d'attrait pour nos compatriotes.

I. Le développement du tourisme en 1949

1. Statistique

En 1949, le Bureau fédéral de statistique a relevé un total de 20 342 999 nuitées, contre 21 734 732 pendant l'année précédente. Le recul s'établit à 6,4 %. Les nuitées des touristes nationaux ont passé de 13,67 à 12,57 millions, ce qui équivaut à une diminution de 8,1 %. Avec 7,7 millions de nuitées, l'afflux des visiteurs étrangers a été de 3,6 % inférieur à celui de 1948.

Le Bureau fédéral de statistique donne les chiffres suivants au sujet de la fréquence en 1938 et pendant les deuxième, troisième et quatrième années d'après-guerre:

Hôtes (arrivées):

	1938	1947	1948	1949
Etrangers	1 432 657	1 545 088	1 695 441	1 736 502*)
Suisses	2 069 789	2 839 541	2 675 514	2 620 973*)
Total	3 502 446	4 384 629	4 370 955	4 357 475*)

*) Résultats provisoires.

Nuitées:

	1938	1947	1948	1949
Etrangers	7 607 200	8 449 522	8 059 844	7 771 275*)
Suisses	8 363 725	14 755 928	13 674 938	12 571 724*)
Total	15 970 925	23 205 450	21 734 782	20 342 999*)

Alors qu'en 1938 les étrangers fournissaient 47,6 % des nuitées totales, cette proportion a passé respectivement à 37,2 en 1948 et à 38,3 en 1949.

Le développement du mouvement des visiteurs étrangers en Suisse, tel qu'il découle du nombre des nuitées, ressort du tableau ci-dessous, qui compare les années 1949, 1948 et 1938.

Nuitées d'hôtes étrangers:

<i>Pays voisins de la Suisse</i>	1949*)	1948	1938
Allemagne	440 749	464 885	1 593 107**)
France	865 002	1 194 411	939 343
Italie	427 400	411 579	299 476
Autriche	134 614	160 794	57 779***)

Autres pays d'Europe

Grande-Bretagne et Irlande	2 331 277	2 026 923	2 127 848
Pays-Bas	527 300	545 327	991 830
Belgique et Luxembourg	1 233 448	1 336 753	385 283
Tchécoslovaquie	60 267	104 895	119 141
Suède, Danemark et Norvège	188 675	239 797	96 589
Autres pays	362 499	482 317	421 845

Outre-mer:

Etats-Unis et Canada	675 466	592 981	314 659
Amérique centrale	25 810	19 525	13 400
Amérique du Sud	142 835	116 716	76 907
Afrique	125 805	113 947	82 645
Asie et Australie	209 151	173 387	87 348

*) Résultats provisoires.

***) A partir d'avril 1938, Autriche comprise.

****) Jusqu'au 31 mars.

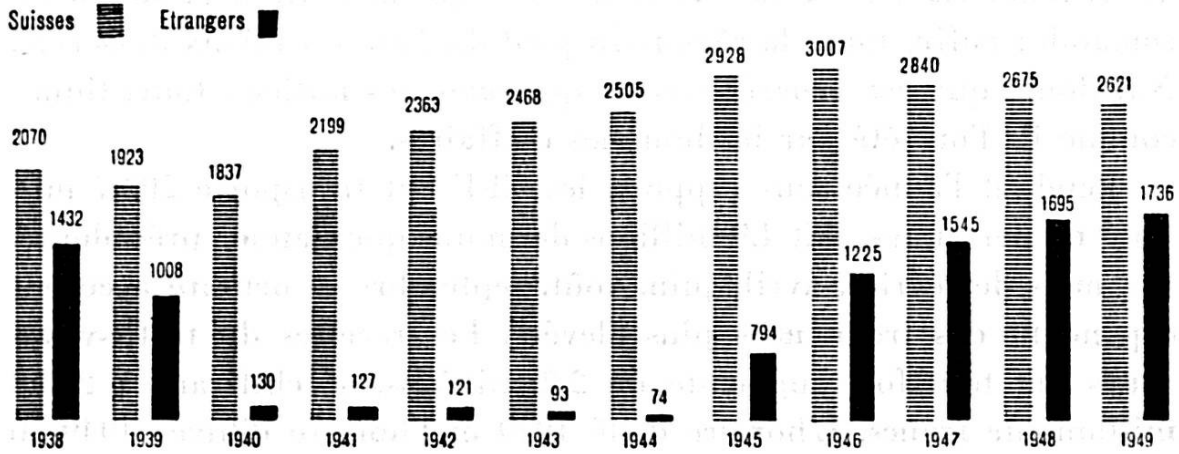
Ce tableau montre que les pays limitrophes, les autres pays d'Europe et les pays d'outre-mer ont fourni respectivement 24, 61 et 15 % du nombre total des nuitées d'hôtes étrangers en 1949. L'année précédente, ces contingents étaient respectivement de 28, 60 et 12 %, et en 1938 de 38, 54 et 8 %. Le déplacement géographique de la provenance des touristes étrangers ressort à l'évidence de ces chiffres.

2. Le trafic ferroviaire

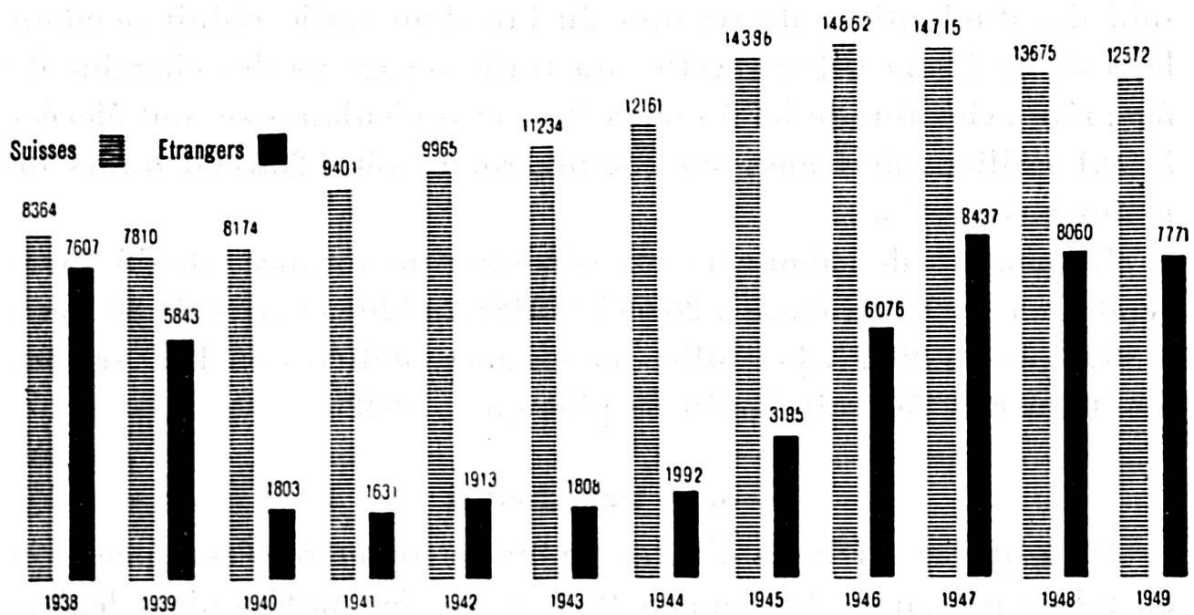
Pendant l'exercice, les communications ferroviaires se sont considérablement améliorées dans presque toutes les directions. Les trains de jour Paris-Genève-Paris circulent dorénavant toute l'année. On a pu améliorer les temps de parcours du Simplon-Orient-Express entre Londres et Trieste. La relation de jour Paris-Milan-Paris est maintenue toute l'année et assure à Milan d'excellentes correspondances. La paire de trains de nuit Paris—Berne—Paris via les Verrières a été accélérée. Entre Paris et Milan, via Delle—Berne—Lötschberg, les trains de nuit ont été pourvus de voitures directes de 3^{ème} classe et les temps de parcours réduits, dans les deux directions, à 4 heures $\frac{1}{2}$. L'Arlberg-Orient-Express a été amélioré de telle sorte qu'on a pu économiser un voyage de nuit entre Paris et Vienne dans chaque direction. A noter également l'introduction d'une voiture « Pullman » entre Bâle et Vienne. On a créé une relation Bâle—Vienne—Bâle avec des voitures des trois classes et des correspondances de et pour Calais, ainsi que de et pour Prague, via Linz. Sur le parcours Bâle—Strasbourg—Bruxelles, les modifications sont très nombreuses. Une nouvelle relation sans voyage de nuit a été rétablie entre Amsterdam et Bâle. Les temps de parcours du Scandinavie-Suisse-Express ont été réduits d'environ 3 heures $\frac{1}{2}$ dans l'une et l'autre direction. Ce train assure à Bâle la correspondance avec les directs du Gothard (trains nos 66 et 63); il est formé de wagons-lits Stockholm—Rome, Copenhague—Rome et Coire (pour la saison d'été: Lucerne), ainsi que de voitures de trois classes Copenhague—Rome et Coire (Lucerne). Le temps de parcours de la paire de directs Hoek van Holland—Bâle a été abrégé d'une nuit et une nouvelle paire de trains Hambourg—Bâle a été introduite. Autres innovations: Les secondes paires de directs Stuttgart—

Développement du mouvement touristique de 1938 à 1949

Arrivées (en milliers)



Nuits d'hôtel (en milliers)



Schaffhouse—Bâle et Munich—St. Margrethen—Zurich, l'une et l'autre avec voitures directes. Une utilisation plus intensive des neuf compositions en acier léger déjà en roulement et la mise en service d'une nouvelle composition ont permis de réaliser nombre de vœux anciens et d'assurer plusieurs nouvelles relations par directs, notamment entre la Suisse orientale, Zurich, Berne et la région du Léman, Zurich—Bâle—Zurich ainsi qu'entre Bâle et la Suisse romande; enfin, toute la région du pied du Jura est mieux desservie. Nul doute que ces progrès seront appréciés des milieux touristiques comme ils l'ont été par les hommes d'affaires.

Pendant l'année sous rapport, les CFF ont transporté 202,7 millions de personnes, soit 4,9 millions de moins que l'année précédente. Les mois de février, avril, juin, août, septembre et octobre accusent cependant des fréquences plus élevées. Les recettes du trafic-voyageurs ont toutefois augmenté de 2,2 millions, se chiffrant à 278,8 millions de francs. L'horaire d'été 1949 et l'horaire d'hiver 1949/50 prévoient respectivement 126 711 et 125 500 kilomètres-trains par jour, en service intérieur. La plupart des chemins de fer privés ont accusé des reculs, parfois sensibles, en matière de fréquence et de recettes. Grâce au beau temps qui a régné pendant l'été, certains d'entre eux, d'un caractère touristique nettement marqué, ont enregistré des augmentations de fréquence; presque tous ont cependant subi des diminutions de recettes du fait d'un trafic réduit pendant le reste de l'année. Les recettes du trafic-voyageurs des chemins de fer privés, chemins de fer à crémaillère et funiculaires se sont élevées à 80,1 millions de francs, en nombre rond, soit 1 238 000 francs de moins qu'en 1948.

Le nombre des abonnements généraux de vacances de 15 jours vendus en 1949 s'est élevé à 26 665 (1948: 28 520) et ceux de 30 jours à 3632 (1948: 3932). Les billets de vacances délivrés en 1949 se sont montés à 608 550, soit 34 550 de plus qu'en 1948.

3. Le trafic routier

Bien que les arrivées d'hôtes étrangers soient restées à peu près au même niveau en 1949 qu'en 1948 et que les nuitées aient légèrement fléchi, le nombre des véhicules à moteur étrangers entrés en

Suisse pour un séjour temporaire se chiffre à 547 997 pour l'année sous rapport. Par rapport à l'année précédente et à 1938 (maximum d'avant-guerre), l'augmentation est donc respectivement de 43 877 et de 115 702 machines. Déduction faite des 15 835 poids lourds et des 9401 véhicules appartenant au trafic frontalier, il reste ainsi 483 386 véhicules à moteur étrangers de tourisme proprement dit, soit 446 408 automobiles (en 1948: 412 554), 39 515 autocars (en 1948: 37 976) et 36 838 motocyclettes (en 1948: 33 306). L'augmentation est de 14 % pour les automobiles, 242 % pour les autocars et de 132 % pour les motocyclettes, sur les chiffres de 1938.

Malgré un recul de 16 426 engins, intervenu en automne, après la dévaluation, la France reste en tête de cette statistique, avec 268 802 voitures. Viennent ensuite l'Italie (153 326), La Belgique et le Luxembourg (34 332), la Grande-Bretagne et l'Irlande (27 462), l'Allemagne (20 609), les Pays-Bas (14 827), l'Autriche (10 674), le Danemark, la Suède et la Norvège (6373), l'Amérique du Nord et du Sud (6299), etc. A l'instar de la France, les pays de l'est européen nous ont envoyé moins de véhicules qu'en 1948.

Sur le nombre d'autocars entrés provisoirement en Suisse, 27 086 n'assuraient pas de courses horaires régulières mais ne franchissaient nos frontières qu'en transit (3227) ou pour des excursions d'une demi-journée ou d'une journée (17 448). En revanche, 6331 de ces véhicules firent dans notre pays des randonnées de plusieurs jours. Si l'on admet que ces derniers transportent en moyenne 20 personnes, le volume total de ces voyageurs se chiffre à 120 000 pour 1949.

Les précipitations ayant été peu importantes pendant l'hiver, le col du Simplon a pu être ouvert à la circulation dans les premiers jours d'avril et le Gothard le 16 avril, donc juste avant Pâques; c'est la première fois depuis sa construction (1830) que cette route est accessible si tôt aux véhicules. Le 30 septembre 1949, on a recensé en Suisse 220 000 véhicules à moteur, dont 123 000 automobiles et 49 000 motocyclettes, ce qui représente, depuis l'année dernière, une augmentation de 16 %.

A la fin de 1949, on comptait en Suisse 1 710 389 bicyclettes, soit 16 557 de plus qu'à la fin de 1948; en douze ans, le nombre de ces véhicules a augmenté de 544 500, soit de 46 %.

L'administration des PTT a transporté au total 19 870 319 voyageurs, soit 252 411 de plus qu'en 1948, ses recettes augmentant de Frs. 898 113 et atteignant Frs. 18 944 408.

4. La navigation

En 1949, nos neuf compagnies de navigation à vapeur se sont attachées à augmenter l'offre sur le marché touristique; c'est ainsi que le nombre des kilomètres parcourus a passé de 79 000 à 1 367 000, celui des personnes transportées de 7 142 000 à 7 867 000 et celui des recettes d'exploitation de 9,16 à 10,3 millions de francs. Si la fréquence a présenté cette réjouissante augmentation de 725 000 passages, cela est dû au temps beau et chaud qui a régné pendant l'été ainsi qu'à la légère reprise, jusqu'à la fin août, du mouvement touristique provenant de l'étranger. La saison de 1949 peut donc être considérée comme très satisfaisante pour la navigation suisse.

5. Le trafic aérien

Le trafic aérien continental et intercontinental s'est également développé de façon remarquable pendant l'année 1949. Les lignes Genève—Nice—Rome, Genève—Bâle—Amsterdam, Zurich—Glasgow, Zurich—Stuttgart—Francfort, Zurich—Munich, Zurich—Belgrad et la nouvelle ligne de transit Stockholm—Suisse—Lisbonne sont venues compléter le réseau continental de la Swissair. La saison d'exploitation de la ligne Londres—Berne a été portée à 4 mois $\frac{1}{2}$. Notons, au sujet du secteur d'outre-mer de la Swissair, que la ligne du Caire a été prolongée jusqu'à Basra et Abadan sur le Golfe Persique et, surtout, que la ligne Zurich—Genève—Shannon—Gander—New York a été mise en exploitation régulière et qu'on y a compté, de mai à décembre, 63 vols aller et retour. L'Union Sud Africaine n'ayant plus accordé l'autorisation nécessaire, il a malheureusement fallu suspendre le trafic sur la ligne Genève—Tunis—Kano—Léopoldville—Johannesbourg.

La TWA fait désormais escale à Zurich pour ses vols à destination de New York, Detroit et Chicago, d'une part; du Caire et de Bombay, d'autre part. La KLM en fait de même pour les vols bi-hebdomadai-

res via Zurich et Genève pour l'Amérique du Sud, ainsi que la SAS qui, pour ses vols Stockholm—Bangkok, fait escale à Zurich. Nous constatons avec plaisir que, de ce fait, nos correspondances intercontinentales ont augmenté de 11 par semaine.

Avec la complète mise en exploitation de l'aérodrome intercontinental de Zurich-Kloten et les transformations de l'aérogare de Genève-Cointrin, l'infrastructure de l'aéronautique suisse répond maintenant aux dernières exigences de la technique.

En 1949, 25 042 vols (en 1948: 21 326) ont été effectués, en trafic de ligne, par la Swissair et les compagnies étrangères desservant notre pays. Le nombre des passagers transportés s'est élevé à 365 326 (en 1948: 294 128) et le poids du fret, du courrier et des bagages à 7 240 689 kgs (en 1948: 5 594 172). Le nombre des kilomètres parcourus a passé de 13,4 à 17,3 millions et celui des kilomètres-passagers de 203 à 282 millions. En dehors du trafic commercial des lignes, le total des vols (13 572) a diminué de 3022, et celui des passagers (58 974) de 1760.

II. Rapports avec les autorités, les intéressés au tourisme et les associations

Nous avons le privilège de dire notre vive gratitude envers M. le Conseiller fédéral E. Celio, chef du Département fédéral des Postes et Chemins de fer, qui préside avec distinction aux destinées du tourisme helvétique et nous a prodigué son appui tout au long de l'année. Ce témoignage de reconnaissance s'étend au Directeur de l'Office fédéral des transports, M. R. Cottier, ainsi qu'à ses collaborateurs de la section du tourisme. Le Département politique fédéral nous a permis d'entretenir un contact fructueux avec les représentations diplomatiques et consulaires auxquelles va toute notre reconnaissance pour l'activité qu'elles déploient à l'étranger en faveur du tourisme suisse. De même, nous sommes tout particulièrement reconnaissants au Département fédéral de l'Economie publique et à ses délégués pour les accords commerciaux d'avoir toujours énergiquement défendu les intérêts de notre tourisme national. Nous ne voulons pas non