

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Band: 29 (1949)
Heft: 12

Artikel: Le tourisme frontalier franco-suisse
Autor: Goutorbe, Jean-Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-888434>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.10.2024

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

LE TOURISME FRONTALIER FRANCO-SUISSE

par

Jean-Robert Goutorbe

Ancien attaché de presse
près l'Ambassade de France à Berne



ENDANT le mois de septembre 1949, 34.056 voitures françaises ont franchi la frontière franco-suisse. Au mois d'août, il y en eut 63.127. Quel est, dans ces chiffres, le pourcentage des frontaliers? Aucun organisme ne peut nous le préciser et cela compte peu. Mais l'ampleur de cette circulation prouve l'importance du tourisme français vers la Suisse pendant l'été 1949.

Le nombre de voitures à plaques suisses que nous avons vu circuler sur les routes françaises n'est pas moins significatif et démontre, si cela était nécessaire, combien les deux pays se doivent de faciliter ces échanges que seule la guerre avait entravés.

Si les Français de l'intérieur veulent découvrir ou revoir la Suisse, les frontaliers suisses ou français souhaitent, eux, reprendre bien vite leurs habitudes et peut-être même rattraper le temps perdu.

En effet, on estime à plus de 50.000 le nombre des Français venus à l'occasion des dernières Fêtes de Genève et les journaux ont publié à cette époque des renseignements fort détaillés sur les quantités de voitures, d'autocars, de motos et de voyageurs venus en train et en tramway.

Cependant, quand on parle du tourisme frontalier, chacun évoque volontiers ce qui le frappe le plus dans ces échanges dont la variété surprend l'observateur non averti.

Dans la Suisse du nord-ouest, l'un pense aux chasseurs bâlois qui, chaque dimanche, pendant l'ouverture de la chasse, partent en Alsace tirer le lièvre ou le chevreuil. A Lausanne, c'est peut-être aux habitués du Casino d'Evian que votre interlocuteur fera allusion. A Genève, c'est aux varappeurs du Salève l'été, et aux skieurs l'hiver, à moins que ce ne soit aux gastronomes qui vont déguster les hûtres, les écrevisses ou le poulet de Bresse.

Je me souviens de ce Méridional rencontré à Thonon qui, avec du « soleil » dans la voix, me disait : « C'est facile, par ici, pour le café, il y a le car pour Genève deux fois par jour. » Hélas, les douaniers français n'étaient de l'avis ni des amateurs de café, ni des épiciers genevois. Et, depuis quelque temps, les douaniers inscrivent sur les passeports, non seulement les devises, mais les 500 grammes de café que la mansuétude de la Direction générale des douanes françaises baptise « tolérance mensuelle ».

J'ai revu mon Méridional, et il a trouvé une explication curieuse à cette sévérité administrative. Il prétend que les seigneurs du marché noir intéressés au secteur du café ont voulu mettre fin à la concurrence des « amateurs ». Je vous conte cela tel qu'il me l'a dit, hélas sans l'accent.

L'histoire du tourisme frontalier est ainsi : mille savoureux faits divers où chacun s'efforce d'aller chercher à côté ce qu'il ne peut ou ne croit trouver chez lui.

Rien ne peut diminuer l'ardeur des touristes frontaliers. Certains pensent pendant toute la semaine à leur projet pour le dimanche suivant. Des courants se créent, selon les saisons, selon l'évolution des idées.

Quand en 1924, le premier dimanche de janvier, une agence de voyages de Genève créa le premier car de skieurs pour la Haute-Savoie, personne ne pouvait supposer le développement que connaîtrait une tentative qui, à ce moment-là, a fait sourire Genevois et Savoyards. Deux ans plus tard, 25 cars étaient nécessaires pour assurer le transport des amateurs de neige et d'altitude. Chaque année le nombre des skieurs augmente. Certains dimanches de février dernier, 60 cars suisses ou français assuraient la liaison entre Genève, d'une part, et la Haute-Savoie et le Pays de Gex, d'autre part.

Combien y en aura-t-il cet hiver? L'hiver prochain? Quel sera le pourcentage des cars suisses par rapport aux cars français? Il est difficile de le prévoir, mais le mouvement est lancé, quand s'arrêtera-t-il?

Par un curieux hasard, la S. N. C. F. vient d'innover ces derniers jours une formule surprenante : le transit en autorail entre Genève et le Valais. Je dis « surprenante », car le premier autocar de skieurs en 1924 était lui aussi un essai « surprenant ». Pour 4,80 fr. s., il sera possible d'aller sans arrêt de Genève-Eaux-Vives au Bouveret. Sans arrêt? Et la douane? La douane sera réduite au minimum, dit le communiqué. Nous l'espérons pour les candidats à cette expérience, car cela fait huit visites douanières chaque dimanche — oui huit visites ; comptez bien : quatre le matin à l'aller, quatre le soir au retour et cela pour des voyageurs en transit sans arrêt.

Combien faudra-t-il d'autorails dans vingt ans pour les voyageurs de Genève au Valais en transit par le Chablais? Quelles seront les formalités douanières?

Quelle sera la réaction des chemins de fer suisses à ce prix de 4 fr. 80? Nous ne le savons pas encore, mais une situation nouvelle est créée, des voix s'élèvent, des questions se posent. Pourquoi le Valais est-il favorisé au détriment de la haute vallée de l'Arve? Pourquoi utiliser des autorails trop rares sur une ligne qui n'avait pas de clientèle, au lieu de les mettre à la disposition des skieurs ou des touristes entre Genève et le Fayet?

Les stations de Chamonix, Saint-Gervais, Megève, font des démarches pour avoir des autorails, directs, sans arrêt. Du Fayet, les skieurs auraient le choix chaque dimanche entre trois vallées, une vingtaine de pistes de ski. Quand répondra la S. N. C. F.? Quand elle aura répondu oui — car elle devra répondre affirmativement — le Chablais à son tour présentera ses revendications pour les stations de Morzines, Les Gêts et la future station au-dessus d'Evian.

Puis ce sera le tour d'Annecy qui demandera les mêmes avantages pour la Clusaz.

L'an dernier, le maître des sports de l'Université de Genève a tenté d'organiser un cours de ski en France au mois de janvier. Il souhaitait 50 inscriptions : il eut 200 participants.

Nul d'entre nous ne peut prévoir, dans le domaine du tourisme frontalier, le développement que prennent les idées les plus simples.

Mais direz-vous, c'est un tourisme à sens unique ! Les skieurs genevois ou lausannois vont dépenser leur argent en Savoie sans contre-partie. Pas du tout. Je vous disais, au début de cet article, que plus de 50.000 Français ont assisté aux Fêtes de Genève en août dernier. J'ajoute que des lignes d'autocars fonctionnent régulièrement au départ de Thonon, de Chamonix, de Megève, d'Annecy, à destination de Genève. Ces cars fonctionnent chaque jour (de Thonon deux fois par jour) et si demain les barrières douanières s'ouvrent, si les devises sont facilement et légalement convertibles, les frontaliers pourront enfin choisir librement leurs lieux de tourisme, leur séjour de prédilection.

Librement ? Je vous vois sourire. Excusez-moi, je suis un optimiste impénitent. Mais songeons, par exemple, aux premiers voyageurs qui osèrent franchir la frontière tant suisse que française avec un appareil photographique. Il fallait produire la facture, faire plomber l'appareil, et que sais-je encore ? Ce temps est pourtant heureusement révolu.

Optimiste oui, comme ceux qui ont eu la pensée qu'un jour la douane suisse et la douane française seraient groupées à Genève-Cornavin, comme elle le sera un jour à Genève-Eaux-Vives et Genève-Cointrin.

Genève-Cointrin ? Mais ce n'est plus du tourisme frontalier, me direz-vous. Vous avez raison si vous comptez en kilomètres, mais si vous comptez en minutes-transport ? Il faut quatre heures en train de Genève à Chamonix soit deux-cent-quarante minutes. (C'est pourquoi les cars qui font le parcours en cent-vingt minutes concurrencent avantageusement le train.) Il faut une heure trente de Cointrin au Bourget, c'est-à-dire quatre-vingt-dix minutes. Le week-end Paris-Genève est possible en minutes-transport, surtout si les pertes de temps au départ, à la douane et à l'arrivée sont éliminées. Pour le budget c'est déjà plus difficile et vous avez raison : ce n'est pas encore du tourisme frontalier. Mais il y a vingt-cinq ans, le ski paraissait aussi très éloigné des possibilités budgétaires de M. et M^{me} Toulemonde.

La volonté collective peut beaucoup.

Ce qui surprend souvent, c'est que les idées les plus magnifiques et les intentions les plus généreuses mettent à se développer un malin besoin de lenteur. Il faut un certain « levain ».

La bonne volonté et l'enthousiasme ne sont pas suffisants. Il faut de la persévérance et un sens certain des réalités. Là, nous touchons un point sensible des relations touristiques en général et des relations franco-suisse en particulier.

Ce que j'appelle « réalité » est à la fois la nécessité d'organiser ce qui répond à un besoin vrai et un ensemble de formules simples dont les modalités sont accessibles au public que l'on désire atteindre.

Cela dépend à la fois, pour le tourisme, de certains particuliers et des collectivités. La question est complexe. Le touriste n'est pas un « perdreau » : ses disponibilités budgétaires, ses loisirs sont limités. Attention, restaurateurs, hôteliers, organisateurs. Il faut des prix raisonnables et « réels », faciles à retenir, des prix qui frappent l'imagination du touriste. Il se fait alors une publicité gratuite mais efficace, de bouches à oreilles. Cette publicité est puissante dans les deux sens. Pour attirer et pour faire fuir. Les réputations, mêmes fausses, sont longues à réviser. Aussi, je le répète, il faut offrir des prix sains, nets, pour des prestations de qualité.

La Foire de Bâle, le Comptoir suisse de Lausanne, la Foire de Genève, attireront peut-être demain davantage de frontaliers que de visiteurs éloignés. De chaque côté de la frontière, les responsables du tourisme font des projets, élaborent des plans pour attirer les visiteurs et les retenir le plus longtemps possible. Genève eut l'exposition des chefs-d'œuvre du Prado. Demain, Genève trouvera autre chose. Lausanne voudra dépasser Genève, et Bâle voudra surpasser Lausanne et Genève.

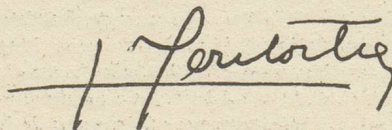
De la concurrence ? Non, de l'émulation. Il faut du reste souhaiter que les rencontres soient chaque année plus fréquentes entre techniciens du tourisme. Il faut que ces rencontres soient plus régulières et aussi que les nombreux problèmes du tourisme frontalier soient étudiés sous tous leurs aspects. Nombreux sont les hommes qui apportent ici le meilleur d'eux-mêmes. Il est impossible de citer leur nom, comme il est difficile de citer dans un ordre quelconque tous les problèmes et certaines solutions actuelles qui paraissent réalisables.

On peut cependant souligner deux difficultés majeures : impossibilité de coordination et éloignement des capitales.

Dans notre époque de réglemens émanant d'organismes centralisés, il est parfois malaisé de prévoir, sans données suffisantes, les répercussions de circulaires applicables sans délai.

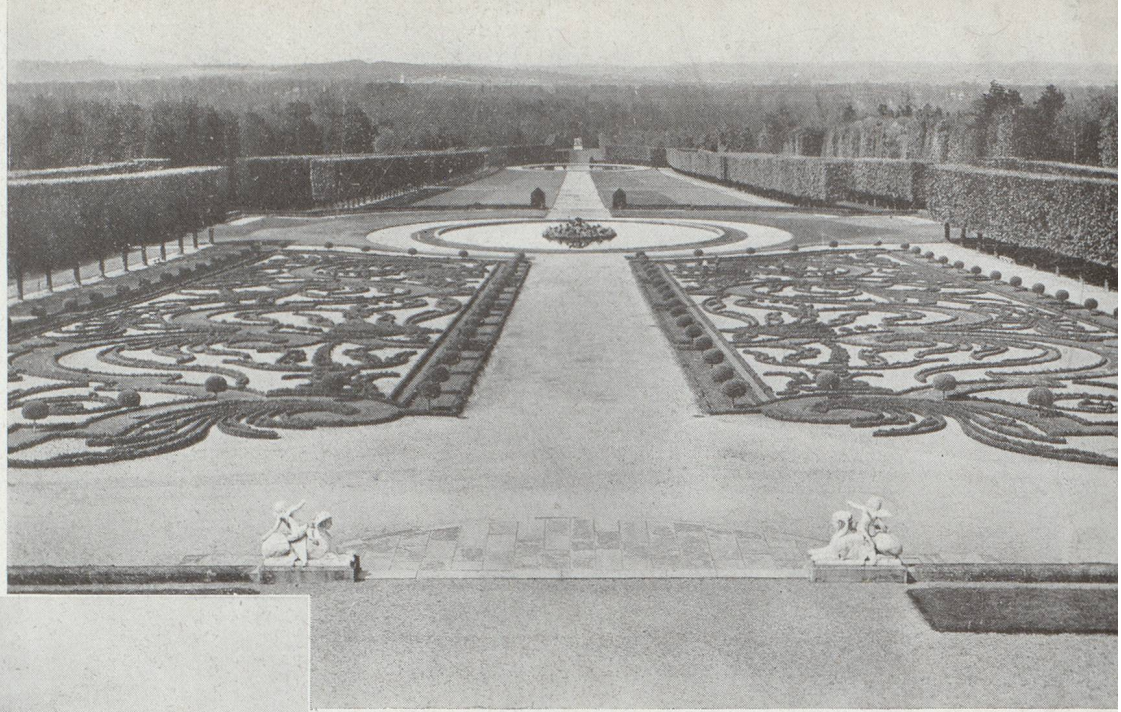
Et puis, on ne peut penser à tout. Les ingénieurs qui firent les plans de Génissiat pouvaient-ils prévoir qu'un jour le barrage deviendrait un centre d'attraction pour de nombreux touristes ? En sera-t-il de même pour le lac de la Girotte ? Les ingénieurs avaient un problème à résoudre : augmenter la capacité du réservoir. Était-il possible de prévoir ensuite un afflux de visiteurs ? Oui, peut-être. Il eut fallu dans ce cas construire des hôtels pour les touristes futurs et y loger momentanément les ouvriers. On eut fait ainsi l'économie des baraquements. Fallait-il prévoir la transformation des monte-charge en téléphériques ? Des hôtels pour combien de touristes ? Quel débit pour les téléphériques ? On ne peut être à la fois hydraulicien, urbaniste et prophète.

Pas plus qu'on ne peut aborder les multiples problèmes du tourisme frontalier franco-suisse en un seul article...

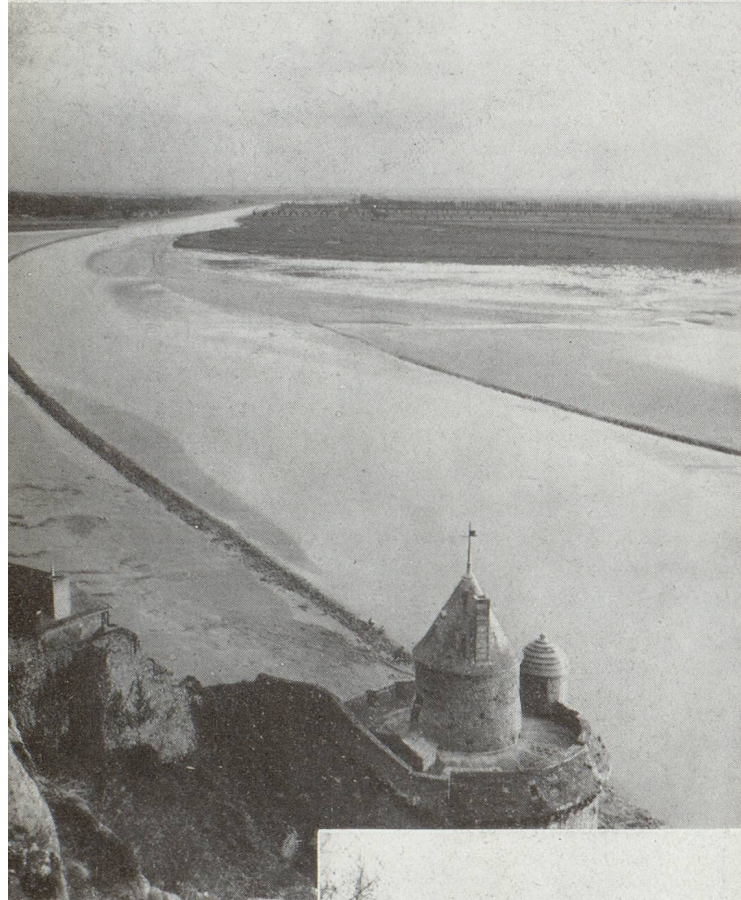




LA FRANCE
VUE PAR UN
SUISSE



Les jardins du château de Champs
(Photo S. C. Archives photographiques d'art et d'histoire)

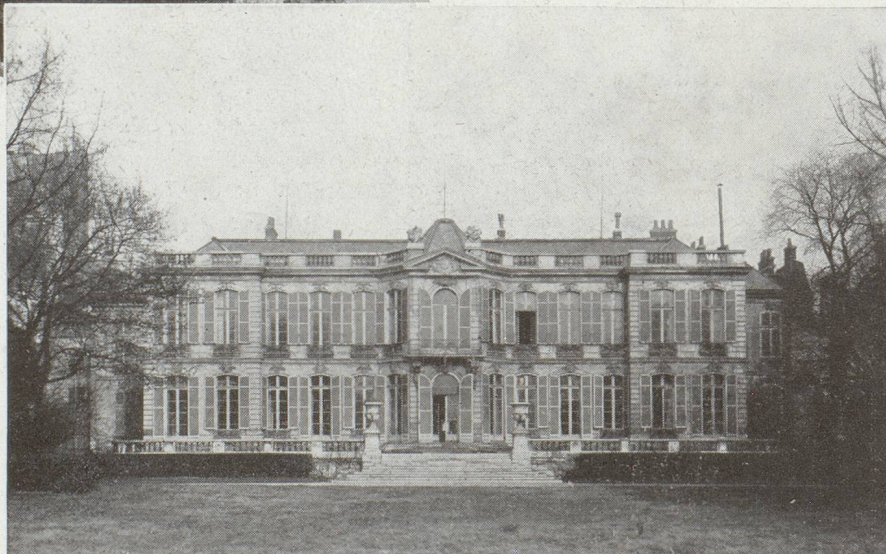


*Vue
du Mont Saint-Michel*
(Photo S. C. Archives
photographiques d'art
et d'histoire; René-Jacques)

La France, pays des parcs

... pays de l'espace

... pays de la mesure.



Paris : Hôtel Matignon
(Photo Archives photographiques
d'art et d'histoire)

TOURISME

FRONTALIER



Saint-Nicolas-de-Véroce

(Photo Yvon)

Des beaux paysages de la Haute-Savoie

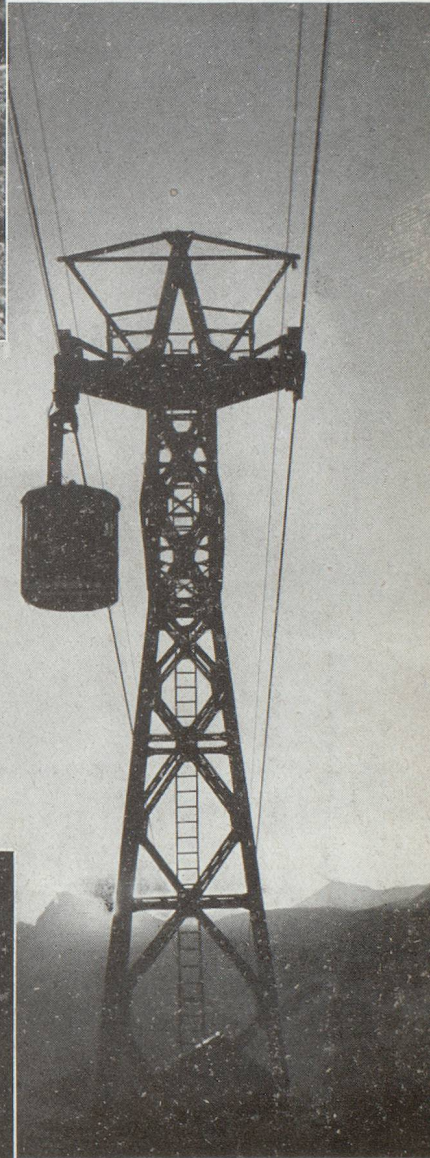
aux festivités nocturnes de Genève...

... le même jour.



Fêtes de Genève

(Photo Wassermann; Intérêts de Genève)



Téléphérique du Mont d'Arbois

(Photo P. Boucher; Tourisme)

