

Zeitschrift: Schweizer Hotel-Revue = Revue suisse des hotels
Herausgeber: Schweizer Hotelier-Verein
Band: 39 (1930)
Heft: 5

Artikel: Dans nos gares
Autor: Meylan, F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-540834>

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: 19.02.2026

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

Nouvelles de la Société

Cours supérieur hôtelier à Cour-Lausanne

Nous rappelons aux milieux hôteliers intéressés que l'Ecole professionnelle de la Société suisse des hôteliers à Cour-Lausanne organise pour la troisième fois un **Cours supérieur entre saisons**. Le nouveau cours durera **six semaines** et sera donné du **3 mars au 12 avril 1930**.

Comme les précédents, ce cours est spécialement destiné aux **jeunes hôteliers et employés supérieurs**. Pour y être admis, il faut être âgé d'au moins 22 ans, avoir occupé des postes supérieurs dans des hôtels et être muni de bonnes références.

Les participants sont externes. Le prix de l'écologie, pour les six semaines de cours, est de 100 fr. pour les membres de la S.S.H. ou leurs enfants, de 175 fr. pour les autres participants de nationalité suisse et de 325 fr. pour les participants de nationalité étrangère. Le programme comprend 32 heures d'enseignement par semaine (voir détails dans notre No. 4 du 23 janvier). Le cours n'aura pas lieu si le nombre des inscriptions est insuffisant.

Pronostics économiques pour 1930

M. Henri Chenevard publie dans le *Mercur* les lignes suivantes:

« Quelque déplaçait qu'on ait à le dire, il faut cependant avouer que les pronostics économiques pour l'année 1930 ne sont pas des plus favorables.

« Lorsque, en 1918, en parlant de cette période critique que devait être l'après-guerre, on croyait faire bonne mesure en lui assignant une durée de dix ans, on était encore loin de compte. Ou, plutôt, on se trompait en imaginant que les effets de la grande guerre seraient un phénomène passager, unique dans ses manifestations et que, la « crise » une fois surmontée, la vie des peuples reprendrait un cours calme et régulier. On s'aperçoit depuis quelque temps qu'il n'en va pas ainsi et qu'il eût été sage, dans les prévisions, de prolonger de quelques années cette mauvaise passe baptisée « après-guerre ». On peut même se demander si ce n'est pas maintenant seulement que cet « après-guerre » va réellement commencer...

« C'est actuellement en effet, semble-t-il, que dans plusieurs grands pays, dont nous sommes naturellement tributaires à un titre ou à un autre, la vie économique commence à ressentir le plus durement les contre-coups de la guerre. La signature de la paix a été suivie d'années de reconstruction matérielle et de rééquipement général, marquées par une très forte demande de marchandises et de produits de toutes sortes : matières premières, machines, outils, etc. La remise en état des voies ferrées, la reconstruction des routes, la restauration des territoires dévastés, tout cela a absorbé d'énormes achats, grâce auxquels le commerce et l'industrie ont connu un réel essor. En sorte que, somme toute, on a pu se féliciter, dans la plupart des pays européens, de la facilité avec laquelle fut franchie cette période redoutée d'après-guerre. »

Mais l'auteur fait observer avec infiniment de raison que la situation se présente aujourd'hui d'une manière beaucoup moins favorable. On constate dans la plupart des Etats les mêmes symptômes de ralentissement, voire de réaction, de retour en arrière. Le pays jugé le plus puissant économiquement, les Etats-Unis de l'Amérique du Nord, n'a pas été épargné par l'aggravation générale du malaise. On n'a guère parlé sur le continent que d'une crise de la *spéculation boursière* en Amérique. Mais il est

un autre élément de la crise américaine, infiniment plus grave : c'est le système de la *chaîne*. Lorsqu'il dispose d'un certain capital, un groupe américain achète le 51% des actions d'une entreprise, qu'il hypothèque ensuite à fond ; les capitaux fournis par cette hypothèque permettent d'acheter le 51% des actions d'une deuxième entreprise, qui est hypothéquée à fond à son tour et ainsi de suite. Avec un capital restreint, on arrive ainsi à commander, à contrôler comme on dit là-bas, toute une série d'industries ou de commerces. Cependant, tout cela étant hypothéqué à fond, la moindre panique financière fait tomber à terre tout ce beau château de cartes. C'est ce qui est arrivé à la fin de l'année dernière. Ce n'est donc pas seulement la bourse qui est malade aux Etats-Unis ; c'est l'industrie et c'est le commerce.

Mais l'interdépendance économique de tous les continents et même de tous les pays du monde a pour effet inévitable une répercussion de la crise américaine dans nos pays européens. Il y aura ralentissement des exportations européennes aux Etats-Unis. Comme conséquence, nos producteurs devront réduire leurs frais généraux, restreindre leur fabrication et renchérir leurs produits.

A cela il faut ajouter les effets déprimants du protectionnisme général. Les mailles serrées de notre réseau douanier européen multiplient les difficultés, paralysent l'industrie et le commerce et renchérissent l'existence dans des proportions excessives. La « *trêve douanière* » imaginée par la Société des nations s'achemine vers un échec plus ou moins déguisé. Le chauvinisme qui dicte la politique économique de tous les pays, grands et petits, aggrave extraordinairement la situation présente.

« Et puis, dit M. Chenevard, il y a cet autre fardeau qui pèse sur le monde : les dettes de guerre. Malgré toutes les conférences et tous les protocoles, ces dettes sont là, formidables, pratiquement presque impayables et leur poids tend à fausser l'aspect véritable des marchés mondiaux.

« Il paraît impossible que, tous également menacés, les Etats ne comprennent pas finalement que de grandes mesures s'imposent. Ce que des motifs idéalistes et moraux n'ont pu faire réaliser jusqu'à présent, nous le verrons réaliser peut-être sous la pression des nécessités vitales. Nous verrons peut-être enfin unir les efforts, concentrer les ressources, aider le voisin qui sombre, non par amour et charité, mais par peur de sombrer avec lui. Si cela se produit, ce sera bien, et le plus grand danger sera passé. »

* * *

Transportées du domaine purement économique dans le domaine touristique, ces considérations sont peu encourageantes pour l'année en cours. La vie économique est en fort mauvaise situation dans la plupart des pays gros fournisseurs de clientèle touristique. Or, si l'argent fait défaut dans l'industrie et le commerce de ces pays, si l'on y est contraint bon gré mal gré de restreindre les dépenses, c'est sur le tourisme que les économies porteront en tout premier lieu.

Nous avons constaté déjà en 1929 les premiers symptômes de cette période de resserrement des dépenses non absolument nécessaires. Dans la plupart des pays de tourisme, les statistiques livrent des chiffres inférieurs à ceux des précédentes années. La première partie de la saison d'hiver ne fait que confirmer ces prévisions pessimistes. S'il ne se produit pas un revirement extraordinaire et rapide dans la situation économique mondiale, le tourisme international accusera en 1930 un nouveau recul.

La leçon à tirer de ce qui précède, c'est que l'heure n'est pas, dans l'hôtellerie, aux constructions nouvelles et aux dépenses de rendement incertain ; l'heure est aux économies, à la prudence, au froid raisonnement ; l'heure n'est pas à l'espoir qui trompe, mais au calcul qui instruit. Beau-

coup comptent trop sur l'élasticité du tourisme ; ils oublient que le tourisme ne s'étend pas toujours, mais qu'il lui arrive aussi de se rétrécir.

Dans nos gares

L'article que nous avons publié récemment sous ce titre nous a valu une réponse de l'Association des commissionnaires-facteurs de gare à Lausanne. Nous la reproduisons *in extenso* :

Le numéro du 9 janvier de votre honorable journal contient un article intitulé « Dans nos gares », qui nécessite une réponse. L'auteur nous paraît insuffisamment informé de ce qui se passe dans les grandes gares, dans celle de Lausanne tout au moins.

Il qualifie les commissionnaires-facteurs de « rouage absolument superflu ». Que n'assiste-t-il à l'entrée en gare d'un train international ! Il constaterait que tous les voyageurs qui descendent réclament leur portefaix et s'indignent quand ils n'en trouvent pas un à leurs ordres.

Il déclare que le régime actuel, qui réserve l'accès des quais aux commissionnaires, a été créé sous la pression de leurs « organisations professionnelles ». Vraiment, nous ne soupçonnons pas que nous ayons une pareille puissance. Ce régime, qui continue d'être appliqué dans la plupart des pays civilisés, résulte de l'observation des choses ; il correspond aux nécessités de la situation. Si l'Allemagne, ce que nous ignorons, rompt avec l'habitude et autorise tous les employés d'hôtels à porter le bagage à main jusque dans les trains, il convient de lui laisser faire l'expérience du système. Nous sommes disposés à croire qu'elle ne sera pas longue.

Les portiers d'hôtels doivent être autorisés à suivre les voyageurs jusque dans les trains... Mais le service d'une grande gare exige une connaissance exacte des voies et des horaires. Ces employés, qui changent souvent, ne risquent-ils pas de fourvoyer leurs pensionnaires ? Et, s'ils sont admis à assister au départ, il n'est que juste qu'ils soient aussi là à l'arrivée. Alors, la concurrence aidant, se représente-t-on le beau désordre, l'inquiétante bousculade qui se produiront chaque fois quand entreront en gare des trains bourrés d'étrangers ? C'est ce qui se passe, dit-on, dans certains pays lointains. Heureusement que nous ne connaissons pas cela.

Quant aux tarifs, nous ne savons pas qu'ils eussent provoqué des plaintes. Nous n'en sommes d'ailleurs pas responsables : ils ont été fixés par les Chemins de fer fédéraux avec la collaboration de la Direction de police. Ils ne nous paraissent pas trop élevés. La meilleure preuve en est qu'aucun de nous n'a jamais fait fortune.

Au nom de l'Association tout entière, nous vous prions de bien vouloir insérer la présente lettre dans votre prochain numéro et nous vous remercions.

Pour l'Association, le Secrétaire :

F. Meylan

Grand Chêne, I, Lausanne.

* * *

Nous estimons que les milieux de l'hôtellerie sont tout aussi bien informés de ce qui se passe dans les grandes gares que ceux des commissionnaires-facteurs. La gare de Bâle C. F. F., par exemple, et la gare badoise de Bâle reçoivent et expédient chaque jour à peu près autant de trains internationaux que celle de Lausanne... Nous savons aussi un peu ce qui se passe à Zurich, à Lucerne, à Berne, à Genève.

Les voyageurs, nous dit-on, réclament un commissionnaire à leur arrivée en gare. Il serait plus exact de dire qu'ils réclament tout simplement quelqu'un pour s'occuper de leurs bagages. Si ce quelqu'un, au lieu d'être un portefaix dûment casquetté et

patenté, était un employé d'hôtel non seulement casquetté, mais galonné sur toutes les coutures, les voyageurs ne seraient pas moins satisfaits. Ils le seraient souvent même beaucoup plus, car ils pourraient livrer directement leurs bagages au personnel de l'hôtel où ils ont résolu de descendre. Ceci mettrait fin à certain pistage qui, s'il ne provoque pas en Suisse autant d'abus qu'ailleurs, n'en existe pas moins ici et là. Au surplus, personne ne demande l'interdiction des quais aux commissionnaires, mais bien l'admission du personnel d'hôtel jusqu'aux voitures des voyageurs, au départ et à l'arrivée des trains.

Quant à l'assertion que les portiers d'hôtels risqueraient de fourvoyer leurs pensionnaires, nous supposons qu'elle a provoqué parmi nos lecteurs une douce hilarité. En monopolisant le service des quais, les commissionnaires auraient-ils en même temps, par hasard, monopolisé l'intelligence ? Avant que M. Leubureau ait réservé aux commissionnaires « conscients et organisés » le service des bagages à l'arrivée et au départ des trains, les portiers d'hôtels s'en tiraient cependant tout aussi bien. Cette époque n'est pas si ancienne que nous ne puissions pas nous en souvenir. Mais les choses étaient décidément trop simples et trop peu coûteuses. La mission de M. Leubureau n'est-elle pas de compliquer et de renchérir ? Et nous n'avons jamais assisté, à cette époque, à « d'inquiétantes bousculades à l'entrée en gare des trains bourrés d'étrangers ».

Notre correspondant a l'air de ne pas prendre très au sérieux l'expérience faite actuellement en Allemagne, où les portiers d'hôtels sont de nouveau autorisés à porter les bagages à main jusque dans les trains. Mais tous ceux qui ont voyagé savent que l'organisation des chemins de fer allemands, dans tous les détails du service, est parmi les meilleures du monde et que nos chemins de fer suisses gagneraient certainement à s'en inspirer encore davantage. L'innovation allemande n'a pas été décidée sans raisons sérieuses. Et si l'expérience réussit, nous comptons bien que la Suisse s'empressera de suivre ce bon exemple. Les voyageurs et les touristes, surtout ceux qui, si nombreux, nous viennent d'Allemagne, en seront reconnaissants à nos Chemins de fer fédéraux.

Le renchérissement et le tourisme

Dans des considérations sur les événements économiques de l'année dernière, la *Gazette de Francfort* a consacré à la Suisse un assez long passage d'un remarquable article. Nous y trouvons entre autres les remarques suivantes :

« La vie en général, dans ce pays, est devenue encore plus chère, notamment à cause des droits de douane trop élevés, même sur les denrées alimentaires de toute première nécessité. Beaucoup de choses, en ce qui concerne la Suisse, ne seront pas exactement comprises si l'on ne sait pas se représenter que l'on se trouve dans un petit pays très riche où tout est devenu cher, dans un petit pays enfermé entre de grands Etats appauvris, où la vie est relativement bon marché. Les huit banques les plus importantes de la Suisse ont augmenté l'année dernière, encore une fois, de 70 millions l'ensemble de leur capital-actions et l'ont porté à 885 millions, en regard de 375 millions avant la guerre. Le coût de la vie en Suisse, comme on l'avoue même dans les sphères officielles, est aussi élevé qu'en Grande-Bretagne. Cette situation expose la Suisse à un danger qui ne manque pas de gravité : le détournement du grand courant touristique allemand vers l'Autriche et vers d'autres pays où l'existence est moins coûteuse. En 1929 déjà, la saison n'a été que moyenne. »