

Zeitschrift: Rapport annuel / Office central suisse du tourisme
Herausgeber: Office central suisse du tourisme
Band: 13 (1953)

Rubrik: Le développement du tourisme en 1953

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: 11.01.2026

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

nable des prix en Suisse. La question de prix influence d'une façon déterminante le courant touristique international. Un rapport de l'OECE déclare : « Bientôt, semble-t-il, la considération des prix restera le seul obstacle à l'expansion du tourisme de provenance lointaine (américaine) ou autre (européenne), et l'insuffisance des moyens d'hébergement ou de transport, ainsi que les formalités administratives, cesseront d'être gênantes. »

En fait, cette situation est déjà prévalente pour la Suisse : les plaintes selon lesquelles nous serions un pays cher ont disparu. Au contraire, nombreux sont nos hôtes étrangers qui spontanément déclarent que notre pays est meilleur marché que d'autres, si l'on considère la qualité de ce qui est offert aux touristes. La preuve en est fournie par la clientèle française, qui a augmenté, malgré le contingent réduit de devises dont elle dispose.

La décision de nos autorités de supprimer l'obligation du visa dans le trafic entre l'Allemagne et la Suisse a été accueillie avec une grande satisfaction dans tous les milieux touristiques intéressés de notre pays. L'Allemagne occidentale avait déjà unilatéralement supprimé l'obligation du visa pour les ressortissants des pays de l'OECE, depuis l'été.

I. Le développement du tourisme en 1953

1. Statistique

La statistique fédérale du tourisme a relevé au total en 1953 : 5 781 752 arrivées, et 22 326 654 nuitées dans les hôtels, pensions, sanatoriums et cliniques. Par rapport à l'année précédente, ces chiffres représentent une augmentation de 407 027 arrivées, soit de 7,5 %, et de 724 419 nuitées, soit 3,4 %. Les nuitées d'hôtes étrangers ont passé d'environ 9,63 millions l'année précédente à environ 10,64 millions, ce qui représente une augmentation de 10,4 %, tandis que celles des touristes suisses avec 11,69 millions accusent un recul de 2,4 %.

La statistique fédérale du tourisme donne les totaux de fréquence ci-dessous pour l'année d'avant-guerre 1938 et pour les années 1951, 1952 et 1953 :

Arrivées :

	1938	1951	1952	1953 ¹⁾
Etrangers . . .	1 432 657	2 357 678	2 830 138	3 210 853
Suisses . . .	2 069 789	2 513 261	2 544 587	2 570 899
Total	3 502 446	4 870 939	5 374 725	5 781 752

Nuitées :

Etrangers . . .	7 607 200	8 519 228	9 629 689	10 637 328
Suisses . . .	8 363 725	11 773 990	11 972 546	11 689 326
Total	15 970 925	20 293 218	21 602 235	22 326 654

Avec ce total de 22,3 millions de nuitées pour 1953, le record de 23,2 millions de l'année 1947 n'a pas été tout à fait atteint. Ce dernier résultat avait été obtenu, comme l'on sait, grâce au tourisme intérieur très supérieur à la normale, avec 14,75 millions de nuitées. En 1947, les vacances à l'étranger pour les Suisses n'étaient pas « en vogue », alors que dans le secteur étranger, avec 8,45 millions de nuitées, la participation anglaise (environ 3 millions de nuitées) était très au-dessus de la moyenne. En 1953, le tourisme intérieur se stabilisa à 11,7 millions de nuitées, tandis que le tourisme étranger atteignait le plus haut taux de fréquence, avec 10,64 millions de nuitées.

Il résulte du tableau ci-dessus qu'en 1953 sur 100 nuitées, 48 provenaient d'hôtes étrangers et 52 d'hôtes suisses (contre 45 et 55 l'année précédente). La durée moyenne des séjours dans les hôtels et pensions a été pour les étrangers de 2,94 jours (1952 : 2,96) ; pour les Suisses de 3,76 jours (3,86). Notre slogan reste plus que jamais d'actualité pour engager tous ceux qui en ont besoin à trouver en Suisse « Repos et détente ». Un léger recul s'est manifesté dans le tourisme intérieur qui est dû moins à l'augmentation des voyages des Suisses à l'étranger qu'au mauvais temps des mois de

¹⁾ Résultats provisoires.

juin et juillet, au manque de neige à Noël et au fait qu'en 1953, les petites exploitations avec moins de 5 lits, situées en dehors des villes et des stations d'étrangers, ne sont pas comprises dans la statistique. En ce qui concerne les nuitées, le trafic intérieur se situe encore aujourd'hui à 40 % au-dessus du niveau de l'année 1938.

Le tableau ci-dessous donnera un aperçu du mouvement touristique des étrangers, calculé en nuitées, pour 1953, avec en regard les chiffres de 1952 et de 1938, la dernière année d'avant-guerre.

Nuitées d'hôtes étrangers en 1938, 1952 et 1953

<i>Pays voisins de la Suisse :</i>	1938	1952	1953 ¹⁾
Allemagne	1 593 107 ²⁾	1 572 462	2 053 289
France	939 342	1 614 043	1 793 953
Italie	299 476	659 465	669 188
Autriche	57 779 ³⁾	152 053	162 396
<i>Autres pays d'Europe :</i>			
Grande-Bretagne/Irlande	2 127 848	1 643 442	1 947 968
Pays-Bas	991 830	637 144	678 291
Belgique/Luxembourg .	385 283	1 221 328	1 140 284
Suède/Danemark/Nor-			
vège	96 589	252 396	315 129
Espagne/Portugal . .	108 278	104 117	110 254
Autres pays	432 708	233 885	208 089
<i>Pays d'outre-mer :</i>			
Etats-Unis/Canada . .	314 659	917 050	977 632
Amérique centrale,			
Mexique	13 400	31 421	33 083
Amérique du Sud . .	76 907	188 282	184 627
Afrique	82 645	166 498	131 328
Asie/Australie . . .	87 348	236 103	231 807

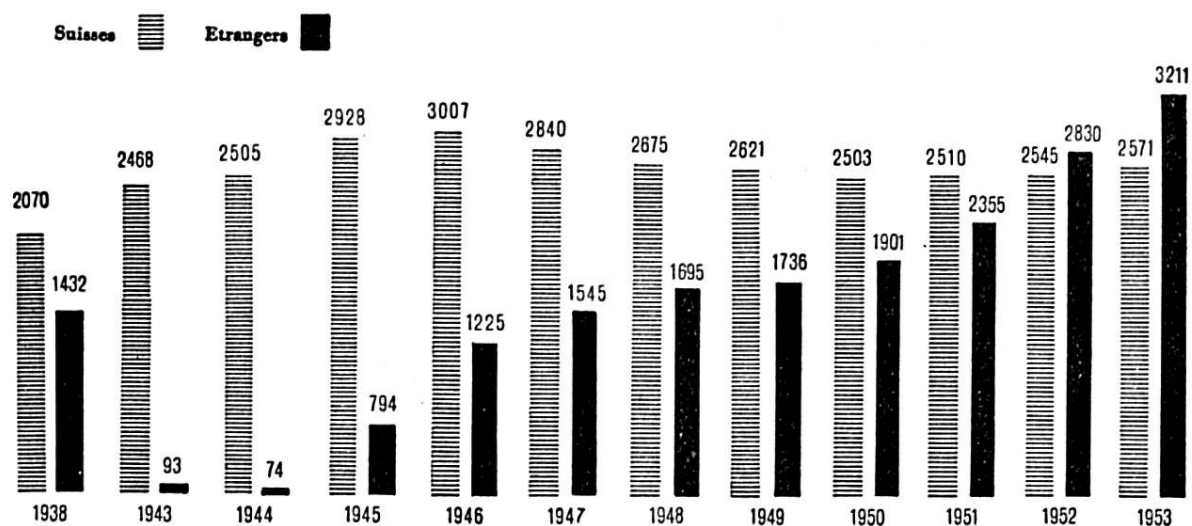
¹⁾ Résultats provisoires.

²⁾ Autriche comprise, à partir du 1^{er} avril.

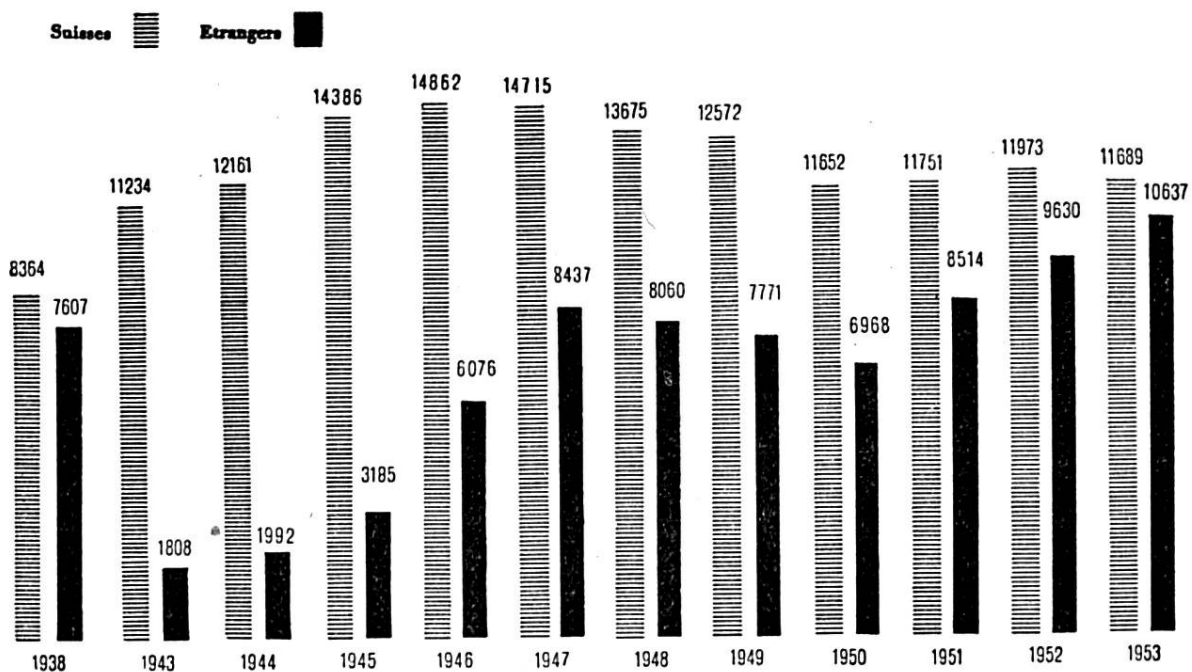
³⁾ Jusqu'au 1^{er} mars.

Développement du mouvement touristique de 1938 et de 1943 à 1953

Arrivées (en milliers)



Nuits d'hôtels (en milliers)



Les chiffres démontrent que sur 100 nuitées d'hôtes étrangers en 1953, 44 provenaient des pays voisins (1952 : 41,5), 41 des autres pays d'Europe (42,5) et 15 (16) des pays d'outre-mer.

Que signifient ces chiffres, du point de vue économique ?

Ils signifient que le capital investi qui peut être estimé à 6,5 milliards de francs, a fructifié en un revenu annuel de l'ordre de 1,6 milliard et a ainsi grandement contribué au bien-être du pays. Ils signifient que du travail put être assuré à environ 120 000 personnes occupées d'une façon permanente dans les entreprises touristiques, et à 3000 employés saisonniers, ainsi qu'à leurs familles.

Des 700 millions qui constituent le revenu pour l'année de la seule industrie hôtelière, de nombreux millions s'écoulèrent dans les différents canaux de notre économie, notamment dans l'agriculture, le bâtiment, l'industrie, dans le commerce de gros et de détail et dans l'artisanat. 260 millions profitèrent aux régions montagnardes ; ainsi le tourisme apporta un soutien appréciable à nos populations alpestres. Ainsi chaque Suisse profite en quelque manière du tourisme. Au cours du congrès de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), le conseiller fédéral R. Rubattel attira l'attention sur la dépopulation des vallées alpestres et indiqua l'encouragement au tourisme comme une des mesures propres à combattre cette tendance.

Les autorités, la Confédération, les cantons, les communes retirent aussi chaque année du tourisme des profits de l'ordre de 300 millions, sous forme d'impôts de tous genres, patentes, droits de douane, licences, titres de transport, taxes diverses, etc.

L'argent investi pour la propagande du tourisme national est ainsi d'un excellent rapport.

2. Trafic ferroviaire

Le nouvel horaire 1953/54, entré en vigueur le 17 mai, a apporté de sensibles améliorations dans le trafic international. L'arrivée avancée de l'automotrice 717 de Lyon à Genève a permis la correspondance avec le train direct du soir 29 pour Zurich. Le Simplon-

Orient-Express a été accéléré et la durée du parcours réduite de six heures entre Paris et Athènes. En direction inverse, une égale économie de temps a pu être réalisée. La période de circulation, pendant la haute saison d'été, des deux trains supplémentaires 36-43 Paris-Milan-Paris a pu être quelque peu allongée par rapport à l'année dernière. L'autorail Lausanne-Dijon, qui assure la correspondance avec Paris, départ le matin et retour le soir, introduit avec succès pour la première fois dans l'horaire d'hiver 1952/53, figure à nouveau sans changement dans l'horaire 1953/54; le trajet Lausanne-Paris et vice-versa peut ainsi être effectué en cinq heures et demie.

Pour établir une relation entre Milan et Bruxelles et en sens inverse, sans trajet de nuit, un nouveau train matinal rapide 59 a été introduit sur la ligne du Gothard et l'express 32 Bâle-Bruxelles a été retardé d'une heure. L'express de jour 34 Bâle-Amsterdam via Maastricht, et La Haye via Bruxelles, a été retardé de deux heures environ pour permettre la correspondance avec les trains rapides du matin venant de Lucerne, Zurich et Berne. Faute d'automotrices disponibles, le désir des CFF d'établir une relation directe Amsterdam-Bâle-Amsterdam par automotrice, n'a pu être réalisé.

D'importantes améliorations peuvent également être signalées dans le trafic avec la Hollande et le Rheinland: la marche de l'express Hollande-Italie a été accélérée de 1 ³/₄ heure entre Amsterdam et Rome; la composition de Dortmund a été détachée de cet express pour former le train D 208 - D 207 avec voitures directes entre Dortmund-Coire et Brigue, via Delémont-Bienne; la formation des trains F 10/F 9 Hoek van Holland-Bâle (nouveau Rheingold-Express) assure maintenant une relation directe avec Rome; l'introduction du nouveau train D 372 Cologne-Bâle le matin et D 371 pour Cologne l'après-midi; enfin, l'accélération très appréciable du train direct de jour D 270 - D 269 entre Dortmund et Bâle.

L'express Scandinavie-Italie passe désormais par Gedser-Grossenbrode-Lübeck-Hanovre, ce qui a permis de réduire fortement la durée du parcours entre Copenhague et Rome et de fixer, pour cette dernière ville, des heures d'arrivée et de départ plus agréables; en même temps, il était possible de beaucoup améliorer l'horaire des

trains supplémentaires D 412 - D 411 (Copenhague)-Flensburg-Bâle. Les trains Ft. 78/77 Francfort s/M.-Bâle-Francfort s/M., actionnés par les plus modernes automotrices Diesel, circulent jusqu'à Zurich sous le nom de « Helvetia Express » ; depuis le début d'octobre, les points de départ et d'arrivée ont pu être reportés à Hambourg.

Pour le transit de Schaffhouse, les quatre trains directs de et pour Stuttgart ont été maintenus; les arrêts à Singen et Schaffhouse du train D 8/270 ont pu être écourtés.

Les relations avec Munich via St-Margrethen avec les trains CFF 18 et 491 ont pu être améliorées d'environ une heure.

L'« Arlberg-Orient-Express » a pu être encore accéléré, grâce à l'électrification du tronçon Linz-Vienne et à des arrêts écourtés; il arrive à Vienne une demi-heure plus tôt environ et, dans la direction inverse, peut quitter cette ville 30 minutes plus tard. Pour décharger cet express et pour améliorer les relations en 3^{me} classe, les trains saisonniers 81-96 ont circulé durant toute l'année jusqu'à et à partir de Vienne, remplissant le but attendu.

Dans le trafic intérieur, l'horaire n'a pas subi de modifications notables. Il répond aux besoins du tourisme, sans laisser, pour ainsi dire, rien à désirer.

D'après les résultats d'exploitation définitifs, les CFF ont transporté en 1953, 203,5 millions de voyageurs, soit 2,9 de moins que l'année précédente. Les recettes provenant du trafic des voyageurs ont atteint en 1953, 304,2 millions de francs, soit 4,4 millions de plus qu'en 1952. Ces recettes sont les plus élevées qui aient jamais été atteintes par nos chemins de fer d'Etat. Il a été vendu en 1953, 20 665 abonnements généraux de vacances (contre 21 740 en 1952) dont 18 643 d'une validité de 15 jours et 2 022 de 30 jours, et 619 453 billets de vacances, soit 17 558 de plus qu'en 1952.

Les « trains croisières » internationaux organisés pour la première fois en 1951 par les CFF, les entreprises ferroviaires de France, Italie, Belgique, Allemagne occidentale et Autriche, ont connu un plein succès en 1953.

Les chemins de fer privés, et tout particulièrement les compagnies d'intérêt touristique, ont bénéficié eux aussi de la conjoncture favorable dans une proportion très satisfaisante.

La contribution du tourisme aux recettes provenant du transport des voyageurs par les CFF, les chemins de fer privés et autres, peut s'évaluer pour 1953, à 150 millions de francs. Il a été vendu rien qu'à l'étranger, pour l'ensemble des entreprises de transport (non compris Swissair) pour 36 millions de billets.

3. Trafic routier

La direction générale des douanes a relevé pour 1953 l'entrée de 1 296 671 véhicules à moteur pour un séjour momentané en Suisse. Cela représente 225 172 voitures (21 %) de plus que l'année précédente. Déduction faite du trafic frontalier et des camions cela fait 1 255 451 véhicules à moteur intéressant essentiellement notre tourisme. Ceux-ci se répartissent en 1 087 106 automobiles (+ 21 %), 126 273 motocyclettes (+ 39 %) et 42 072 autocars (+ 1 %). Tandis que de nouveaux chiffres records sont atteints pour les automobiles et les motocyclettes, le nombre des autocars qui visitent la Suisse demeure stationnaire. En 1950, année culminante, il est entré 590 cars de plus qu'en 1953.

Si l'on compte que chaque voiture et autocar utilise en moyenne 75 litres d'essence et chaque motocyclette 50 litres, cela représente par la consommation d'essence des véhicules étrangers, une recette de près de 27 millions pour la Confédération et de 13,4 millions pour les stations-service. Si l'on ajoute encore les dépenses pour l'huile, la location de garages, les réparations, c'est une somme d'au moins 20 millions qui revient chaque année à l'industrie des garagistes.

Les routes des Alpes furent ouvertes aux époques habituelles, au printemps et au commencement de l'été. En raison d'un automne exceptionnellement doux, elles sont restées ouvertes presque jusqu'à Noël.

Grâce au progrès réalisé dans la construction des routes alpestres, les importantes routes touristiques d'Amsteg-Goeschenen ; Meiringen-Innertkirchen-Sustenpass-Wassen ; Thoune-Gunten-Interlaken ; Martigny-Orsières-Grand-Saint-Bernard ; Sierre-Montana et Brigue-

Gletsch ont pu être ouvertes aux autocars mesurant jusqu'à 2 m. 50 de large, depuis la fin de mai 1953.

La Suisse a de nouveau été comprise dans le réseau des lignes d'autocars des compagnies ferroviaires européennes, connu sous le nom d'« Europabus », par la ligne Bâle-Lucerne-Interlaken-Montreux, avec correspondance quotidienne par le Col du Simplon avec Stresa et Milan.

Au 30 septembre, on dénombrait en Suisse 432 000 véhicules à moteur (sans compter ceux de l'armée et les tracteurs agricoles) soit 5600 de plus que l'année précédente (18 %). Ce chiffre se compose de 217 000 automobiles, comprenant 5400 automobiles pour le transport de marchandises, 2300 camions, 14 500 voitures de livraison, 2300 autobus et autocars, 1100 tracteurs industriels, et, en outre, de 78 000 motocyclettes, 57 000 scooters, 37 000 vélomoteurs.

Le nombre des scooters a augmenté de 45 %, celui des automobiles de 12,5 %. On compte aujourd'hui un véhicule à moteur pour onze habitants. La Suisse est ainsi devenue le pays d'Europe le plus fortement motorisé et le tourisme routier prend une importance accrue. Chaque possesseur d'un véhicule motorisé, sur les 52 dimanches de l'année, circule en moyenne 10 dimanches. Cela donne près de 4 millions de jours d'excursions pour 391 000 automobiles et véhicules motorisés. Si l'on admet que chaque possesseur de l'un de ces véhicules consomme seulement pour cinq francs, le tourisme intérieur motorisé représente pour l'industrie hôtelière un chiffre d'affaires annuel de 60 millions.

4. Trafic aérien

La longueur totale du réseau des compagnies inscrites en Suisse s'élevait au 1er juillet à 169 659 km., soit 25 000 de plus que l'année précédente. Sur ce total 34 791 km. reviennent à la Swissair pour ses propres lignes et pour le réseau qu'elle exploite en collaboration avec des entreprises étrangères ; 161 848 km. reviennent aux lignes de compagnies étrangères. En 1953, la Swissair et les compagnies étrangères ont effectué au total 35 139 vols (1952 :

30 542), avec un total de 858 508 passagers (648 089), 5508 tonnes de courrier (4770), 12 366 tonnes de fret (10 184) et 15 581 tonnes de bagages payants (13 152). Le nombre de kilomètres/passagers s'éleva à 654,5 millions, soit 72,6 millions de plus que l'année précédente. La classe touriste à prix réduit introduite depuis le 1^{er} avril sur le réseau européen a stimulé le trafic aérien aussi bien pour la Swissair que pour la plupart des autres compagnies. Dans le trafic sur demande en dehors des lignes, le nombre des vols s'établit à 54 616 ; 50 514 passagers (contre 14 975) furent transportés à partir des terrains d'aviation suisses. Dans le domaine de l'aviation privée on nota, en 1953, 141 316 vols, soit 50 491 de plus qu'en 1952. Après plusieurs années de recul on constate une recrudescence de la demande pour des tours en avions et des avions-taxis, et de l'aviation privée.

Sur le réseau il n'y a pas eu de grands changements durant l'année. En été, la Swissair entreprit pour la première fois 5 vols hebdomadaires pour New-York, dont 2 via Francfort ; le 8 juin elle intégra Beyrouth dans son réseau et depuis le 16 mai elle établit une seconde course sur la ligne Suisse-Athènes-Istanbul. La compagnie belge Sabena a établi à Genève, depuis le mois de mai, un relai de sa ligne pour le Congo, tandis que la compagnie américaine TWA prolongeait sa ligne New-York-Zurich jusqu'à Colombo (Ceylan).

En automne, la Swissair a mis en exploitation trois nouveaux avions long-courriers, type Douglas DC-6B, ce qui porte à six le nombre de ses appareils de ce type moderne. Elle a en outre complété son parc par l'acquisition de trois autres « Convair 240 » pour les lignes continentales. L'aéroport de Kloten, le plus moderne d'Europe, a été inauguré à la fin août avec une forte participation internationale.

Par l'ouverture des pistes ouest-est et nord-sud, respectivement de 1600 × 60 m. et 2370 × 60 m. de longueur, la première étape de l'agrandissement de l'aéroport Bâle-Mulhouse a été accomplie. Les installations pour la sécurité des avions des aéroports de Genève et Zurich ont été complétées par la mise en activité d'appareils de radar. L'état des avions immatriculés était à fin 1953 de 443 unités,

soit 17 unités de plus que l'année précédente. Le trafic sportif et touristique, y compris l'école de pilotes, a effectué en 1953, 77 344 vols.

5. Navigation

En raison du mauvais temps qui prévalut au début de l'été, après un printemps plein de promesses, l'année 1953 semblait devoir se terminer par une forte baisse de trafic pour les 10 compagnies de bateaux à vapeur de nos lacs. Ce pronostic pessimiste fut cependant contredit par un bel automne que permit d'obtenir des résultats d'exploitation néanmoins supérieurs à ceux de l'année précédente. Les chiffres précis des taux de fréquence et des recettes pour 1953 n'étaient pas connus au moment de l'impression de ce rapport.

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

Nous tenons à exprimer à nouveau de façon toute spéciale nos sentiments de vive gratitude à l'adresse de M. le Dr h. c. J. Escher, conseiller fédéral, chef du Département fédéral des postes et chemins de fer, et de ses collaborateurs, pour l'appui efficace et éclairé qu'ils ont apporté à la cause du tourisme en général et à notre Office en particulier. Il nous est agréable de remercier le Département politique fédéral et ses représentants diplomatiques et consulaires à l'étranger, dont le concours nous fut précieux pour la défense des intérêts touristiques.

Notre gratitude va également et de façon particulière au Département fédéral de l'économie publique et à ses délégués aux accords commerciaux qui se sont employés constamment avec énergie à la défense de notre industrie touristique. Nous tenons encore à souligner la collaboration féconde et confiante qui a constamment