

Le trafic touristique en Suisse en 1936

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Rapport annuel / Association nationale pour le développement du tourisme**

Band (Jahr): **19 (1936)**

PDF erstellt am: **20.09.2024**

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.

XIX^e RAPPORT ANNUEL

POUR L'ANNÉE 1936

A. Le trafic touristique en Suisse en 1936

L'année 1936 marque une date fatidique pour notre trafic touristique. Après la régression constante qui s'était marquée de nouveau au cours des neuf premiers mois de l'année, la situation de notre tourisme et l'existence de notre hôtellerie en particulier pouvaient inspirer les plus sévères appréhensions. Le maintien du franc suisse entre les monnaies dévaluées de la plupart des pays, l'îlot de vie chère que la Suisse constituait en Europe, créaient un obstacle de plus en plus infranchissable au relèvement du tourisme, et provoquaient une déviation croissante du trafic international vers les pays moins coûteux. La conjoncture s'aggravait encore par le fait de la concurrence sans cesse croissante de nombreux Etats voisins, qui n'hésitaient point à user de moyens extrêmes pour attirer à eux le mouvement touristique. Tandis que la propagande de nos voisins, puissamment secondée par l'Etat, déployait au dehors une activité de grand ordre, elle se complétait à l'intérieur de prescriptions sévères sur le trafic des devises, qui réduisaient à un minimum les possibilités de voyages à l'étranger. Ce n'est pas que les séjours de vacances en Suisse eussent perdu leur faveur, ce sont les moyens qui manquaient.

D'autre part le tourisme a beaucoup souffert de l'état du temps, puisque l'on note, au cours de l'année, 190 journées de mauvais temps (139 en temps normal), le chiffre le plus haut de ces derniers 70 ans, et 1410 heures d'insolation seulement contre 1784 en temps normal. Une autre raison qui explique le recul du tourisme, particulièrement en été, ce sont les bruits fortement exagérés qui

coururent au sujet d'une épidémie de paralysie infantile dans les Grisons et dans la Suisse orientale, mais ces bruits n'ont pas été sans faire le plus grand tort à ces deux régions. La dévaluation du franc intervenue en septembre produisit enfin la détente souhaitée depuis longtemps qui rétablit notre pouvoir de concurrence sur le marché touristique. En s'alignant notamment sur le bloc de la livre, notre nouveau franc nous ouvrait de larges perspectives de succès dans les pays anglo-saxons. Le préjugé de la Suisse chère, qu'on s'était plu à colporter à l'étranger, était réduit à néant. En face de la concurrence étrangère, nos offres pour l'hiver présentaient un double avantage : pour des prix parfois plus bas une qualité et une organisation supérieures. Le succès s'avéra immédiat. En septembre déjà le chiffre des nuitées passait de 1 280 333 (1935) à 1.297 233, en octobre de 775 679 à 811 500, en novembre de 583 571, à 607 220, et en décembre, après l'ouverture de la saison sportive, de 805 091 au chiffre réjouissant de 946 504.

Il est évident toutefois que cette gradation de ces quatre derniers mois ne pouvait compenser le mouvement régressif des deux premiers tiers de l'année. L'examen des chiffres montre que le déficit provient en majeure partie du forfait des touristes allemands. Pour les dix premiers mois ce déficit se marque en effet par un manque de 1 million 385 805 nuitées, soit environ le 38% des effectifs de l'année précédente. On constate également un fort recul de la part des hôtes venus de l'Italie et de l'Autriche, où les difficultés créées à la sortie des touristes n'étaient guère

moindres qu'en Allemagne. Il est réjouissant de constater, par contre, que, dès avant la dévaluation déjà, tous les pays restés fidèles au libre échange touristique nous ont envoyé de plus forts contingents de touristes, notamment l'Angleterre, la France, les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg et les Etats-Unis. Ces nouveaux appoints ne suffisaient pas toutefois à balancer la carence de la clientèle allemande.

Au cours de 1936 la statistique du tourisme en Suisse a enregistré 2 millions 964 295 arrivées contre 3 128 391 en 1935. Les Suisses en fournissent 1 804 707, l'étranger 1 159 588. Le recul est donc de 115 726 du côté suisse et de 48 370 du côté étranger, donc au total de 164 096 arrivées, soit environ du 5,2%.

Le compte des nuitées donne pour 1936 13 652 459 nuits contre 23 millions environ que la Société suisse des hôteliers avait enregistrées en 1929 à la veille de la crise. Les Suisses en fournissent 7 845 160, l'étranger 5 807 299. Le déficit s'inscrit donc par 348 628 nuitées de la part des Suisses et par 429 636 de la part de l'étranger, au total par 778 264 nuitées, soit environ le 5,3%. En considérant la courbe de la fréquentation, on constate que l'affluence étrangère a diminué de janvier au mois d'août, pour se relever en septembre et pour reprendre énergiquement dès le premier mois de la dévaluation, tandis que la fréquentation suisse marque une augmentation de février à décembre : 44 103 contre 17 704.

La situation actuelle permet d'admettre que notre tourisme a franchi le point bas, et marche vers un meilleur avenir, à la condition toutefois que nous réussissions à comprimer le mouvement d'augmentation des prix, afin de conserver notre pouvoir de concurrence à l'égard de l'étranger.

Le trafic ferroviaire

D'après la statistique provisoire de l'année 1936 les Chemins de fer fédéraux ont transporté 107 040 215 voyageurs soit 2 823 850 ou le 2,6% de moins qu'en 1935. L'augmentation du trafic voyageurs n'intéresse que les mois de février, mai, août et décembre, de sorte que les recettes de ce poste marquent

un recul d'environ 6,46 millions. Il est réjouissant de constater que l'administration a néanmoins réussi, grâce à une propagande habile, à maintenir et même à augmenter le chiffre des voyageurs pour ses voyages de société.

Entre les mesures tarifaires adoptées en 1936, qui eurent des répercussions favorables pour le tourisme, il convient de citer la réduction de prix de 14-28% sur les prix des abonnements généraux, la réduction « étranger » appliquée aux abonnements généraux de courte durée, la prolongation des billets du dimanche du 5 avril au 10 mai, et leur réintroduction à partir du 5 septembre. La réduction du 30% sur les billets de retour délivrés par les agences de voyage de l'étranger a été maintenue pour la première fois pendant l'année entière.

Le tarif pour le transport des automobiles privées à travers les tunnels du Gothard et du Simplon a été abaissé d'environ 20%. En matière d'horaire enfin, l'introduction des trains légers et des flèches marqua une amélioration très sensible.

Le trafic automobile

Au cours de l'exercice, 262 455 véhicules à moteur étrangers ont passé nos frontières pour séjourner en Suisse. L'augmentation sur l'année précédente est de 19 361. Sur le total il convient de défalquer 9657 véhicules du trafic des zones (1935, 10 233) et 2460 camions (2108), de sorte qu'il nous reste 250 338 véhicules de tourisme proprement dits contre 230 853 pour 1935. Ces 250 338 véhicules de tourisme se décomposent en 14 005 motos (15 156), 4032 autocars (3171), et 232 301 voitures privées (212 526). Entre les pays-frontière l'Allemagne seule se trouve en recul de 6395 véhicules, soit du 11% sur 1935.

Tous les autres Etats qui nous intéressent en première ligne sont en augmentation, y compris l'Italie et l'Autriche où l'augmentation se chiffre par 8,9 et 10%. La France vient en tête avec 151 389 véhicules, soit une augmentation du 14%. Mais, proportionnellement, d'autres Etats importants comme l'Angleterre, la Hollande, la Belgique et le Luxembourg, marquent une gradation encore plus accentuée.

En 1936 les automobiles postales ont transporté 933 389 voyageurs contre 954 891 en 1935. Mais on constate une gradation sensible dès l'ouverture de la saison d'hiver.

Le trafic et le tourisme aériens

La statistique dont nous disposons ne comprend que la saison d'été, soit du 19 avril au 3 octobre, qui s'est trouvée de 3 semaines plus courte que la saison de 1935. L'abandon de certaines lignes (Zurich-Amsterdam, Zurich-Milan, etc.), a provoqué un recul dans le chiffre des transports. C'est ainsi que l'ensemble du réseau de nos lignes internationales et internes enregistre cette année 2,16 millions de kilomètres parcourus au lieu de 2,21, 39 495 passagers au lieu de 48 181, 202 tonnes d'envois postaux contre 216, 169 tonnes de colis express contre 289 et 144 tonnes de bagages contre 139.

On constate nettement un déplacement du trafic aérien dans ce sens que le nombre des passagers diminue sur les courts trajets pour

augmenter sensiblement sur les trajets prolongés. Sur l'ensemble des passagers, le 70% se rend à l'étranger, et le 44% accomplit des vols de 600 kilomètres au moins. A la diminution massive du nombre des voyageurs correspond ainsi une appréciable augmentation du volume des vols, et par conséquent des recettes.

Un progrès à relever particulièrement, c'est l'introduction du service d'hiver sur la ligne Londres-Zurich, où la fréquentation s'est développée au delà de toute attente au point de dépasser celle de l'été. Sur le mouvement du tourisme aérien, commercial et privé pour 1936, nous ne possédons pas encore de chiffres, mais il est clair que le mauvais temps des mois d'été l'a considérablement ralenti. Le vol à voile, qui tend de plus en plus à devenir un sport populaire, a marqué au cours de l'année des progrès intéressants. C'est ainsi que 46 groupements de vol à voile ont accompli ensemble 20 647 vols sans moteurs (en 1935, 13 953) avec une durée de vol totale de 1358 1/2 heures contre 963.

B. Association nationale pour le développement du tourisme

A la fin de l'année, l'Association nationale comptait 130 sociétaires; elle avait enregistré en cours d'exercice 12 sorties et 14 entrées.

La 19^e assemblée générale s'est tenue le 7 mai 1936 au Musée des Arts et Métiers de Zurich, sous la présidence de M. le Dr Ed. Scherrer. Etaient présents 74 délégués représentant 1855 voix. Après liquidation des objets statutaires, M. le Dir. Bittel présenta un rapport sur la situation inquiétante du tourisme en Suisse. L'assemblée vota une résolution aux termes de laquelle, constatant la situation difficile où se trouvait le tourisme, elle faisait appel à la concentration et à la solidarité de toutes les forces intéressées. A l'issue de la séance, les participants se rendirent à Dubendorf pour visiter les installations de la Swissair.

Le Comité s'est réuni trois fois à Berne.

En sa séance du 3 avril 1936, il a adopté le rapport et les comptes annuels pour 1935, le budget et le programme d'action pour le nouvel exercice, ainsi qu'une modification à l'accord du 18 septembre 1933 entre l'ONST, les PTT et les CFF. La séance du 3 septembre 1936 fut spécialement consacrée au rapport d'activité de la direction et au programme d'action pour la saison d'hiver 1936-1937. Dans sa troisième séance, du 6 novembre 1936, le Comité fut appelé à discuter le rapport de l'Office fédéral des Transports sur le projet de réorganisation et d'unification de la propagande touristique. La discussion porta sur les questions de principes du financement, de l'exploitation des agences, et des relations entre l'organisme nouveau et les CFF.

Le Comité s'est déclaré acquis en principe à la réorganisation, sans prendre encore de