

Généralités

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **23 (1940)**

PDF erstellt am: **30.04.2024**

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.

VINGT-TROISIÈME ET
DERNIER RAPPORT ANNUEL
POUR L'ANNÉE 1940

A. Généralités

Le 31 décembre 1940 s'est achevée l'année la plus difficile que l'« Association nationale pour le développement du tourisme » ait traversée au cours d'une existence de plus de quatre lustres. Les tâches entièrement nouvelles et les immenses difficultés devant lesquelles notre économie nationale s'est trouvée placée en 1939 déjà, du fait des préparatifs accomplis en vue de la guerre et du déclenchement des hostilités, ont pris en 1940 une ampleur telle que les pouvoirs publics comme les citoyens ont dû faire appel à toute leur énergie pour rester maîtres de la situation. La situation économique de notre pays est devenue particulièrement critique lorsque les événements se sont précipités sur le théâtre des opérations, avec l'entrée de l'armée allemande en Danemark et en Norvège au début du printemps, l'occupation de la Hollande, de la Belgique et du Luxembourg en mai, puis immédiatement après l'offensive puissante contre la France qui conduisit le vainqueur aux côtes occidentales, l'entrée en guerre de l'Italie, l'effondrement de la France. M. le conseiller fédéral Stampfli a dépeint cette situation en termes frappants lorsque, dans un discours, il a comparé la Suisse à une place assiégée. Et de fait, l'aggravation des événements entraîna la deuxième mobilisation générale de l'armée, tandis que les mesures relevant de l'économie de guerre prenaient toujours plus d'extension, exerçant une influence sans cesse plus profonde sur toutes les branches de notre activité nationale. Les cartes de rationnement et les coupons se sont faits plus nombreux. Le blocus et le contre-blocus ont naturellement produit leurs fâcheux effets chez nous. Les automobiles sont im-

mobilisées dans les garages. Le manque croissant de benzine et la pénurie d'autres carburants pour véhicules à moteur ont paralysé de la façon la plus sensible les entreprises de transports et le trafic automobile privé. A cela sont venues s'ajouter les prescriptions sur l'obscurcissement et les mesures prises pour orienter la consommation, ainsi que les nouvelles dispositions relatives aux heures d'ouverture et à l'heure de police, dont les répercussions aggravèrent encore les conséquences défavorables qu'avaient subi la situation économique, notamment pour l'hôtellerie et le tourisme en général.

Il est conforme à la nature des choses que le tourisme suisse et les branches économiques annexes aient très durement ressenti les contre-coups de notre situation de place assiégée au cours de cette première année de guerre ; cela s'explique aisément par le caractère particulier de ce secteur de notre économie publique. Pas n'est besoin de longs développements pour démontrer qu'il a fallu fournir un effort soutenu et savoir s'adapter judicieusement aux circonstances pour arriver, au moins dans une faible mesure, à remédier aux dommages subis et à parer aux risques courus par cette branche de l'économie nationale suisse.

En 1940, le tourisme suisse a complètement changé de structure. Le mouvement des hôtes étrangers s'est pour ainsi dire totalement arrêté. En revanche, le trafic interne a pu être maintenu à peu près au même niveau que précédemment ; dans quelques régions, il a même parfois augmenté.

La statistique suisse du tourisme donne, pour les trois dernières années, le tableau suivant :

| | Hôtes (arrivées) | | |
|-----------|------------------|-----------|-----------|
| | 1938 | 1939 | 1940 |
| Etrangers | 1,426,326 | 1,000,536 | 130,379 |
| Suisses | 2,059,066 | 1,918,035 | 1,835,771 |

| | Nuits d'hôtel | | |
|-----------|---------------|-----------|-----------|
| | 1938 | 1939 | 1940 |
| Etrangers | 7,555,449 | 5,826,982 | 1,808,281 |
| Suisses | 8,430,656 | 7,767,381 | 8,197,566 |

Ce tableau comparatif montre que le tourisme en provenance de l'étranger a diminué de 87 % par rapport à 1939, si l'on se fonde sur le nombre des hôtes, et de 69 %, si l'on prend pour base le nombre des nuits d'hôtel. Pour 1940, le nombre mensuel des hôtes étrangers oscille entre 6,350 et 14,500 et le nombre des nuits qu'ils ont passées à l'hôtel entre 127,000 et 181,000. Il ressort de ces chiffres qu'il n'est plus possible de parler d'un mouvement touristique international proprement dit. Les étrangers résidant encore chez nous étaient essentiellement des hôtes établis à demeure, des patients soignés dans les sanatoriums, des étudiants, ainsi qu'un nombre extrêmement réduit d'hôtes venus dans notre pays pour leurs affaires. La plupart des étrangers ont séjourné dans la région du lac Léman.

L'hôte suisse est donc devenu un élément essentiel de notre tourisme. C'est pourquoi il a fallu lui consacrer une attention particulière et chercher, par la propagande, à stimuler son goût pour les voyages comme aussi à éveiller sa curiosité pour les paysages et les habitants de sa patrie. Les renseignements qui suivent, groupés par saison, montrent jusqu'à quel point l'Office national suisse du tourisme a réussi dans cette tâche.

a) Saison d'hiver 1939/1940 (décembre-février)

Bien que durant cette période notre armée fût entièrement sur pied, le trafic interne n'a diminué que de 1,480 à 1,458 million de nuits d'hôtel, soit d'environ 1,5 % seulement. En février, leur nombre atteint presque le chiffre record de l'année précédente, février étant d'ailleurs le mois d'hiver où le mouvement touristique suisse est le plus intense. On a enregistré, ce mois-là, un accroissement du nombre des hôtes suisses en Suisse centrale, dans les Alpes vaudoises et en Valais, tandis que l'Oberland

bernois réussissait presque à maintenir le niveau atteint avant la guerre. Le chiffre de 1,458,100 nuits d'hôtel, relevé en hiver 1939/1940 pour le mouvement des hôtes suisses, est juste de 2 % supérieur à la moyenne des résultats enregistrés de 1933/34 à 1938/39.

Le recul des hôtes étrangers, si l'on table sur les nuits d'hôtel, est approximativement de 72 %, c'est-à-dire que le nombre des nuits d'hôtel des étrangers a fléchi de 1,88 à 0,533 million, d'une année à l'autre.

b) Saison de printemps 1940 (mars-mai)

Cette saison se distingue par des résultats remarquables. La célébration des fêtes de Pâques tôt dans l'année et le beau temps ont singulièrement renforcé l'efficacité de la propagande, de sorte que le mouvement a atteint des chiffres record en mars. On a enregistré ce mois-là 600 mille nuits d'hôtel de touristes suisses, nombre rond, résultat qu'on n'avait jamais vu en mars depuis que paraît la statistique suisse du tourisme. La deuxième mobilisation générale de l'armée, immédiatement avant la Pentecôte, arrêta net le mouvement touristique du printemps. Le nombre approximatif de 1,680,000 nuits d'hôtel, noté pour le trafic interne de toute la saison, a toutefois été aussi élevé que celui du printemps 1939, la meilleure saison jusqu'ici. Il va de soi que ce résultat n'a pas suffi, et de loin, à compenser la diminution de l'effectif des hôtes étrangers, réduit de près des trois cinquièmes.

c) Saison d'été 1940 (juin-août)

Le trafic interne est tombé en juin et en juillet à un niveau qu'il n'avait jamais atteint. En juillet 1940, le recul a été d'environ un quart de million de nuits d'hôtel par rapport au mois correspondant de l'année précédente. Il y a lieu, en outre, de ne pas perdre de vue qu'en juin le mouvement des hôtes suisses subissait encore entièrement les répercussions de la deuxième mobilisation générale. Fin juin et début de juillet, les anciennes classes d'âge des troupes mises sur pied en mai ont été licenciées. Mais en juillet, le temps fut loin d'être aussi beau qu'en juin, précisément au moment où débutaient les vacances.

Le second mois de la belle saison, celui d'août, se présente sous un aspect sensiblement plus

réjouissant. En trafic interne, on compte 1,539 mille nuits d'hôtel, soit le chiffre le plus élevé qui ait été enregistré depuis la publication de la statistique. Pour le mois d'août des années 1934 à 1939, le nombre moyen des nuits d'hôtel des touristes suisses s'est établi à 1,413,000 environ, de sorte que le résultat d'août 1940 lui est supérieur de 9 % approximativement. Il n'y a jamais eu, ce mois-là, autant d'hôtes suisses en Suisse centrale, dans l'Oberland bernois, au Tessin, dans le bassin du Léman, dans les Alpes vaudoises et en Valais. Pour l'ensemble de la saison d'été 1940, on a compté 3,166,803 nuits d'hôtel de touristes suisses, soit environ 12 % de moins qu'en été 1938, qui a été la meilleure saison jusqu'ici.

d) Saison d'automne 1940 (sept.-octobre)

Grâce à la publicité touristique, le trafic interne a atteint, durant la saison d'automne, une ampleur particulièrement satisfaisante. Le chiffre de 819,651 nuits d'hôtel, relevé en septembre, dépasse de 8 % le record enregistré jusqu'ici pour les hôtes suisses. Il est de 12 % supérieur à la moyenne des années 1934 à 1938. En octobre également, le nombre de 589,544 nuits d'hôtel — toujours pour les Suisses — constitue un maximum. Le Tessin, qui est la région préférée cette saison-là, a enregistré au total 315,000 nuits d'hôtel (Suisse et étrangers), chiffre qui est non seulement supérieur à celui de 1935, mais encore inférieur d'environ 12,5 % seulement à la moyenne des années 1934 à 1938. On aurait par conséquent presque réussi dans cette contrée à compenser le manque d'hôtes étrangers par l'accroissement du contingent des touristes suisses.

En novembre et en décembre, les chiffres de 419,000, respectivement de 489,000 nuits d'hôtel de villégiaturants suisses sont les plus élevés que la statistique générale ait enregistrés jusqu'à maintenant pour ces deux mois-là.

Les résultats favorables enregistrés dans le mouvement des hôtes suisses ne nous leurrent nullement: nous savons pertinemment que l'augmentation du nombre des touristes du pays ne constitue qu'une aide limitée pour l'hôtellerie. Celle-ci, de même que toute l'économie touristique suisse, sont fondées sur la liberté intégrale des communications internationales, qui a fait aussi leur grandeur et leur puissance. L'autar-

cie, telle que la guerre l'impose aujourd'hui au tourisme suisse, ne pourra jamais assurer les moyens de subsister à cette branche si importante de notre économie nationale. Alors qu'au cours de la dernière « année-record » d'avant-guerre, nous avons pu enregistrer un rendement brut de presque 16 millions de nuits d'hôtel et une occupation correspondante des lits disponibles de 31,5 %, ce rendement est tombé en 1939 à 13,6 millions et en 1940 à 10 millions à peine. En 1939, l'occupation des lits disponibles était encore de 27,8 % ; en 1940, elle a diminué à 19,2 %. Le tableau est encore plus sombre, si l'on se fonde sur le nombre de lits existants : en 1939, ces lits étaient occupés dans la proportion de 22,5 % ; en 1940, le pourcentage a fléchi à 14,2. Autant le touriste suisse est le bienvenu pour notre hôtellerie et les branches d'activité annexes dans la période de guerre que nous traversons, autant le trafic interne est peu en mesure, même s'il augmente encore, de leur procurer la substance dont elles ont un si urgent besoin pour pouvoir tenir à la longue.

Le trafic ferroviaire

Les chemins de fer fédéraux ont transporté 119,687,421 voyageurs en 1940, c'est-à-dire 564,282 de plus qu'en 1939. Un accroissement considérable du trafic a été relevé les trois premiers et les deux derniers mois de l'année. Les recettes de transport encaissées dans ce service se sont montées à 135 millions de francs, nombre rond, soit presque 2 millions de plus qu'en 1939. La plupart des principaux chemins de fer privés se sont mal tirés d'affaire, surtout ceux dont les résultats sont fortement influencés par le mouvement touristique.

Tandis que la compagnie du Lötschberg arrivait encore à maintenir à peu près ses recettes-voyageurs au niveau de l'exercice précédent, celles des chemins de fer rhétiques ont fléchi d'environ 13 % et celles de la ligne Viège-Zermatt de 26 % même. Le chemin de fer du Montreux-Oberland bernois et celui du lac de Constance-Toggenbourg ont toutefois encaissé approximativement 18 % de plus qu'en 1939, ainsi que quelques autres réseaux particulièrement exposés jusqu'ici à la concurrence des automobiles. L'abonnement de vacances émis par les

entreprises de transports a certainement contribué à animer le trafic ; il n'en a pas été délivré moins de 130,000 exemplaires. Cette heureuse circonstance n'a cependant permis qu'à très peu de chemins de fer d'accroître leurs recettes.

Le trafic automobile

Pratiquement, on ne peut plus parler d'un tourisme automobile international. De 284,888 en 1939 et de 419,119 en 1938, la dernière année de paix, le nombre des voitures automobiles entrées en Suisse pour un séjour temporaire est tombé à 11,727 en 1940. La plupart d'entre elles venaient des trois Etats voisins, savoir 7771 de France, 2433 d'Italie et 996 d'Allemagne. La circulation des automobiles provenant des autres pays a pour ainsi dire complètement cessé.

Mais le rationnement de la benzine paralyse aussi dans une mesure extraordinaire le trafic des véhicules d'origine suisse. Depuis l'été dernier déjà, la voiture automobile n'entre pratiquement plus en ligne de compte à des fins touristiques. En revanche, la bicyclette est devenue un moyen de transport qui obtient la faveur de toutes les classes de la population, et cela non seulement pour les excursions, mais aussi pour les voyages de vacances. Fin 1940, le parc suisse de bicyclettes était évalué à 1,400,000 véhicules.

En 1940, les services postaux ont transporté sur les lignes de saison et sur les lignes annuelles 6,212,663 voyageurs, soit environ 925,000 de plus que l'année précédente. Les recettes se sont accrues de 393,000 francs pour atteindre un total de 5,700,000 francs. Seuls les réseaux exploités régulièrement toute l'année ont enregistré une augmentation du nombre des passagers et du montant des recettes, tandis que les lignes saisonnières et les services réguliers à trafic saisonnier ont bien transporté plus de voyageurs, mais réalisé moins de recettes qu'en 1939.

B. Organes de l'Association

L'Association nationale pour le développement du tourisme comptait 142 membres à la fin de 1940, soit 2 membres de moins que l'exercice précédent.

La deuxième mobilisation générale de l'ar-

Le trafic aérien

Le trafic aérien a été complètement suspendu sept mois durant. Le 18 mars, la Swissair réussit enfin à créer un service aérien pour Rome, avec point de départ au nouvel aéroport douanier de Locarno-Magadino. La ligne était exploitée les jours ouvrables seulement. Le 1er avril, elle a été complétée par un second service Locarno-Barcelone, qui assurait la correspondance directe pour Madrid et Lisbonne. Cette deuxième ligne a enregistré un trafic particulièrement satisfaisant. Elle fut supprimée le 11 juin et le service en direction de Rome le 25 juin, en raison de l'entrée en guerre de l'Italie et des profonds changements apportés à la situation politique et militaire dans le bassin de la Méditerranée. En dépit des nombreux efforts accomplis au cours de l'exercice par les pouvoirs publics et par la Swissair, il n'a malheureusement pas été possible de rétablir le service sur ces deux lignes. En revanche, la Swissair a pu reprendre l'exploitation régulière de la ligne Zurich-Munich à partir du 30 septembre, ce qui permet d'atteindre le même jour Berlin, Copenhague et Stockholm. Les tentatives faites par l'Alpar en vue de mettre sur pied un service interne Genève-Lausanne-Berne-Zurich-St. Gall/Altenrhein ont échoué, de même que celles que la Swissair et l'Alpar ont entreprises en commun pour organiser des vols circulaires et des vols alpestres au départ de Zurich et de Berne. En outre, le trafic aérien privé a été interdit en Suisse pour des raisons d'ordre militaire. Sur quelques places d'aviation, seul l'écolage du vol à voile est autorisé dans une mesure limitée ; l'entraînement des pilotes d'appareils à moteur est permis sur l'aérodrome de Lausanne.

La Swissair a transporté en 1940 sur ses trois lignes aériennes 1613 passagers payants, 14,2 tonnes de colis exprès, 7,4 tonnes d'envois postaux et 33,6 tonnes de bagages enregistrés.

mée, vers la mi-mai, a empêché la réunion de la XXIII^{me} Assemblée générale convoquée à Neuchâtel pour le 27 mai. Elle eut lieu en automne seulement et se transforma en même temps en une assemblée de liquidation. A la même date,