

Zeitschrift: Rapport annuel / Office central suisse du tourisme
Herausgeber: Office central suisse du tourisme
Band: 12 (1952)

Rubrik: Le développement du tourisme en 1952

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: 27.04.2025

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

francs, et pour les habitants des départements voisins à 50 fr. s. La plupart des pays du bloc sterling suivirent l'exemple de la Grande-Bretagne.

D'autre part, heureusement, quelques progrès purent être accomplis dans la libéralisation des dépenses de tourisme, pour les voyages d'agrément, dans certains pays. L'Allemagne porta l'attribution par personne de 420 DM à 500 DM, avec la possibilité d'atteindre jusqu'à 800 DM. ; la Hollande à 400 fl.- et à 600 depuis le 23 octobre ; la Suède à Skr 750 et le Danemark à Dkr 750. Le Canada a complètement libéralisé les échanges monétaires. Des quantités de devises furent mises à la disposition des touristes en Italie, en Belgique-Luxembourg, au paiement desquelles des restrictions (échelonnement des paiements) durent être apportées du côté suisse pour éviter des transactions illégales. Des mesures analogues durent être prises à l'égard de l'Allemagne. Pour le tourisme allemand d'excursions qui fut considérable durant toute l'année, des allègements appréciables furent accordés dans l'attribution des devises. La Hollande et la Suède consentirent en outre des attributions spéciales pour le tourisme automobile.

Dans le domaine de la police des étrangers, mentionnons la suppression réciproque, dès le 22 mars, du visa entre la Suisse et la Finlande, l'abaissement à 5 DM de la taxe pour le visa annuel pour les ressortissants de la République fédérale allemande. La suppression complète du visa entre la Suisse et l'Allemagne, souhaitée par tous les intéressés au tourisme n'a pas encore pu être réalisée.

I. Le développement du tourisme en 1952

1. Statistique

La statistique fédérale du tourisme a relevé au total en 1952 5 371 696 arrivées et 21 585 730 nuitées dans les hôtels, pensions, sanatoriums et stations thermales. Par rapport à l'année précédente, ces chiffres représentent une augmentation de 500 186 arrivées,

soit de 10,3 % et de 1 292 512 nuitées, soit 6,4 %. Les nuitées d'hôtes étrangers ont passé de 8,52 millions l'année précédente à 9,62 millions, d'où augmentation de 12,9 %, tandis que celles des touristes suisses, avec 11,96 millions accusent une augmentation de 1,6 %.

La statistique fédérale du tourisme donne les totaux de fréquence ci-dessous pour 1938, dernière année d'avant guerre et pour les 5^e, 6^e et 7^e années d'après guerre (1950, 51, 52).

Arrivées :

	1938	1950	1951	1952 ¹⁾
Etrangers . . .	1 433 657	1 902 803	2 357 678	2 828 429
Suisses . . .	2 069 789	2 504 672	2 513 261	2 542 696
Total	3 503 446	4 407 475	4 870 939	5 371 125

Nuitées :

Etrangers . . .	7 607 200	6 978 358	8 519 228	9 624 961
Suisses . . .	8 363 725	11 655 378	11 773 990	11 960 769
Total	15 970 925	18 633 736	20 293 218	21 585 730

Il ressort de ce tableau qu'en 1952, sur 100 nuitées, 44,5 provenaient d'hôtes étrangers et 55,5 d'hôtes suisses (contre 42 et 58 l'année précédente). La durée moyenne des séjours dans les hôtels et pensions a été pour les étrangers de 2,96 jours (1951 : 3,14), pour les Suisses de 3,86 jours (3,80). La légère tendance à l'augmentation du tourisme intérieur marquée depuis 1951, s'est confirmée cette année et se situe à 46 % au-dessus de la moyenne d'avant-

¹⁾ Résultats provisoires.

guerre. Le tableau ci-dessous donnera un aperçu du mouvement touristique des étrangers, calculé en nuitées, avec en regard les chiffres de 1951 et de 1938, la dernière année d'avant guerre.

Nuitées d'hôtes étrangers en 1938, 1951 et 1952

<i>Pays voisins de la Suisse :</i>	1938	1951	1952 ¹⁾
Allemagne	1 593 107 ²⁾	1 039 175	1 572 159
France	939 343	1 311 598	1 614 423
Italie	299 476	569 896	659 722
Autriche	57 779 ³⁾	145 012	152 071
<i>Autres pays d'Europe :</i>			
Grande-Bretagne et Irlande	2 127 848	2 048 157	1 640 885
Pays-Bas	991 830	561 309	636 848
Belgique et Luxem- bourg	385 283	1 082 400	1 219 476
Suède, Danemark et Norvège	96 589	201 189	252 395
Espagne et Portugal	108 278	85 603	104 180
Autres pays d'Europe	432 708	240 817	234 101
<i>Pays d'outre-mer :</i>			
Etats-Unis et Canada	314 659	635 638	917 089
Amérique centrale .	13 400	27 151	31 337
Amérique du Sud .	76 907	140 894	188 206
Afrique	82 645	176 471	166 563
Australie.	87 348	253 918	235 600

Les chiffres ci-dessus démontrent que sur 100 nuitées d'hôtes étrangers en 1952, 41,5 provenaient des pays voisins (en 1951 : 36), 42,5 des autres pays d'Europe (49,5) et 16 des pays d'outre-mer (14,5).

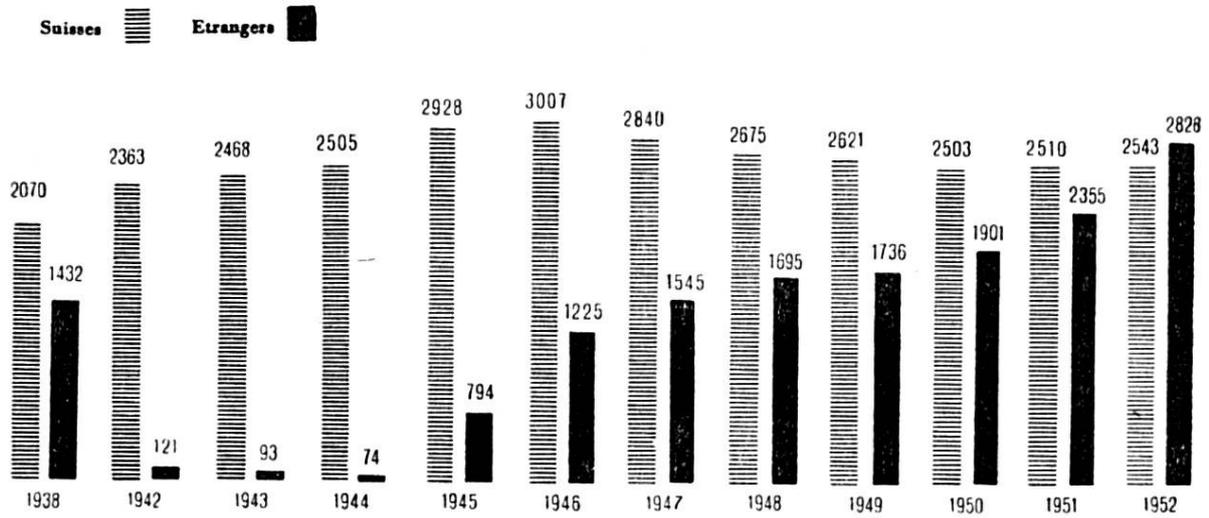
¹⁾ Résultats provisoires.

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

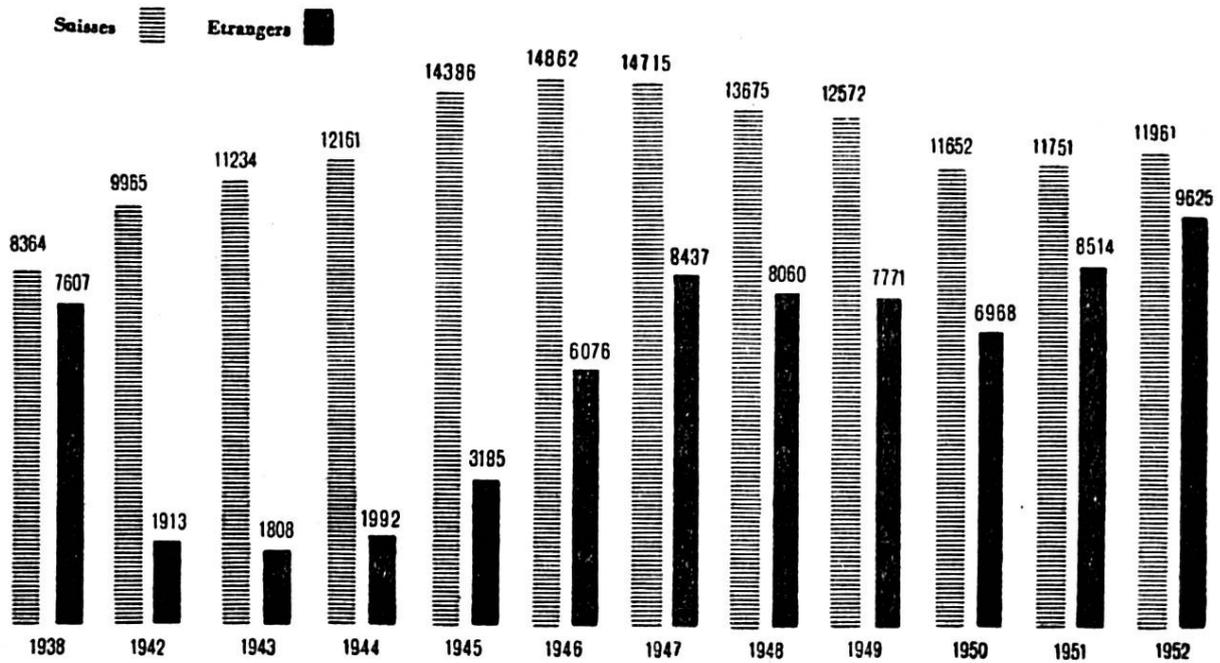
³⁾ Jusqu'au 1^{er} mars.

Développement du mouvement touristique de 1938 et de 1942 à 1952

Arrivées (en milliers)



Nuits d'hôtels (en milliers)



2. Trafic ferroviaire

Le nouvel horaire 1952/53, entré en vigueur le 18 mai, a apporté de sensibles améliorations dans le trafic international. On peut y relever également l'effort qui a été fait pour maintenir le trafic interne à son niveau précédent, aussi bien pour les relations locales que pour celles à grande distance. C'est donc principalement en trafic international que de nouvelles communications ont été établies et ceci pour autant que la sauvegarde des intérêts de notre pays l'exigeait. Les prestations quotidiennes dans le trafic touristique se sont accrues, en chiffres ronds, de 1734 km. pendant la période d'été et de 1067 km. pendant celle d'hiver. Signalons, en trafic international, les nouvelles relations suivantes, les plus importantes :

Le train de nuit RG, Riviera-Genève, a été accéléré pendant l'été, assurant une meilleure correspondance avec le train direct 109 en direction de Lausanne-Bienne-Zurich. Sur la ligne du Simplon, les trains directs 34-45 ont été complétés, de fin juin au début de septembre, par les compositions supplémentaires 36-43. Les trains 501/32-49/524 reliant Genève à Brigue ont été pourvus de wagons légers ce qui a permis, d'une part, de retarder le départ de Genève et, d'autre part, d'avancer l'arrivée dans cette ville. Pendant la haute saison d'été, les voitures circulent de Genève à Gênes et vice-versa ; celles du rapide de Berne, de Berne à Vintimille et vice-versa. A titre d'essai, une nouvelle relation matinale a été introduite, pendant la période de l'horaire d'été, entre Milan-Brigue-Lausanne-Genève et Milan-Brigue-Berne et, en sens contraire, une relation tardive. Les trains BO-OB, via Delle, desservant le trafic Angleterre-Suisse, ont circulé du 31 mai déjà au 20 septembre, avec des wagons de 3^e classe également sur le parcours suisse. Des voitures directes de 1^{re}, 2^e et 3^e classes Paris-Bâle-Lucerne et vice-versa ont été accrochées, du 1^{er} juillet au 10 septembre, aux trains journaliers 43/68-61/44. La circulation des trains BE-EB, Boulogne-Bâle-Boulogne via Laon, a été étendue à la période du 31 mai au 20 septembre. La durée du trajet du train de nuit 36 Bâle-Ostende a pu être réduite de 2 h.30 environ. L'introduction, l'année dernière, du « Rheingold » s'est à ce point justifiée qu'il a été nécessaire de le doubler d'une

nouvelle « Flèche du Rhin » (« Reinpfeil ») sur le parcours Bâle-Cologne-Dortmund-Hoek van Holland, 1^{re} et 2^e classes seulement. Le transport de nombreux groupes et sociétés a nécessité l'introduction d'un nouveau train D 412/411, pour décharger le « Skandinavien-Italien-Express », entre Nyborg-Hambourg-Bâle, et ceci du 7 juin au 14 septembre. Le transit de Schaffhouse a été amélioré de façon remarquable par la réintroduction d'une relation directe Kiel-Hambourg-Stuttgart-Zurich-Milan-Gênes, assurée par le train direct du Gothard 162-163. Pendant les hautes saisons d'été et d'hiver, des voitures directes ont circulé entre Kiel-Stuttgart-Constance-Coire, via Schaffhouse. La ligne Munich-St-Margrethen-Zurich-Milan est desservie maintenant toute l'année par des voitures directes de 1^{re}, 2^e et 3^e classe, de même entre Munich et Coire suivant les besoins saisonniers. Les trains 81-94, Bâle-Buchs-Bâle, sont mis journallement en circulation pendant toute la période de l'horaire d'été et pendant la haute saison d'hiver.

Les CFF ont transporté, en 1952, 218,8 millions de personnes, soit 17,7 millions de plus que l'année précédente. De ce fait, les chiffres de l'année record 1947 de 213 millions ont été dépassés. Les recettes provenant du trafic voyageurs ont atteint, en 1952, 300,4 millions de francs, soit, en nombre rond, 26 millions de plus qu'en 1951.

Il a été vendu en 1952 au total 21 740 abonnements généraux de vacances (1951 : 24 028), dont 19 634 d'une validité de 15 jours et 2106 de 30 jours et 601 895 billets de vacances soit 366 de plus qu'en 1951.

Les « trains-croisière » internationaux organisés pour la première fois en 1951 par les C.F.F., les entreprises ferroviaires de France, Italie, Belgique, Allemagne Occidentale et Autriche, sur décision de l'Union internationale des chemins de fer, ont connu un plein succès également en 1952.

Les chemins de fer privés suisses, et tout particulièrement les compagnies d'intérêt touristique, ont bénéficié eux aussi de la conjoncture favorable dans des proportions très réjouissantes.

3. Trafic routier

La direction générale des douanes a relevé pour 1952 l'entrée de 1 071 499 véhicules à moteur pour un séjour momentané en Suisse. Cela représente 158 701 voitures de plus (17,3 %) que l'année précédente et c'est la première fois que le chiffre d'un million est dépassé en une année. Déduction faite du trafic frontalier et des camions, cela fait pour 1952 1 030 626 véhicules à moteur intéressant essentiellement le tourisme. Ces chiffres représentent une augmentation, en comparaison de 1951, de 163 352 véhicules (ou de 18,8 %) qui se répartissent en 898 121 automobiles (+ 16,7 %), 90 829 motocyclettes (+ 55,3 %) et 41 676 autocars (+ 5,3 %). La France se place, comme les années précédentes, en tête, avec 487 777 voitures (soit 10,5 % de plus). L'Allemagne occupe la deuxième place avec 226 960 voitures (+ 100 %). Viennent ensuite l'Italie avec 176 800 voitures (— 5,8 %), la Belgique et le Luxembourg avec 48 432 voitures (+ 8,6 %), l'Angleterre et l'Irlande avec 36 600 voitures (— 20,4 %), la Hollande avec 31 432 voitures (+ 15,4 %), l'Autriche avec 25 798 voitures (+ 12,4 %), le Danemark, la Suède et la Norvège avec 14 820 voitures (+ 19,7 %), l'Amérique du Nord et du Sud avec 10 754 voitures (+ 41,6 %), l'Afrique avec 9688 voitures (+ 38,1 %), l'Espagne et le Portugal avec 2460 voitures (+ 34,2 %), etc...

Pendant l'hiver 1951/52 il n'y a pas eu de chutes de neige anormales ; de ce fait les routes de montagne ont pu être ouvertes à la circulation aux époques habituelles, au printemps et au commencement de l'été. Par contre le mauvais temps en automne a nécessité très tôt l'emploi des chaînes et certaines routes ont dû être complètement barrées. Les autocars de l'administration des PTT ont transporté au total, en 1952, 21 614 988 voyageurs, soit 1 350 068 de plus que l'année précédente. Les recettes ont augmenté de 1 106 656 fr., soit au total 20 360 643 fr.

La Suisse a de nouveau été comprise dans le réseau des lignes d'autocars des Compagnies ferroviaires européennes, connu sous le nom d'Europabus. Tous les jours ouvrables, du 16 juin au 15 septembre, les cars des PTT font le trajet Bâle-Lucerne-Interlaken-

Montreux, avec correspondance quotidienne par le col du Simplon avec Stresa et Milan. La fréquentation fut meilleure que l'année précédente, tout en laissant encore à désirer.

Au 30 septembre, on dénombrait en Suisse 376 000 véhicules à moteurs, soit 57 000 de plus que l'année précédente (18 %). En l'espace de 4 ans, le nombre des véhicules en circulation a doublé et est aujourd'hui trois fois plus grand qu'immédiatement avant guerre. On comptait alors en moyenne une voiture pour 33 habitants, aujourd'hui pour 13 habitants. Au cours de l'année, le nombre des autos a augmenté de 19 600 unités (11,6 %), celui des motocyclettes — et principalement des vélos à moteurs et scooters — de 35 000, soit 33 %.

4. Trafic aérien

Pendant l'année, la Swissair a repris l'exploitation de la ligne Zurich - Milan - Rome, trois fois par semaine pendant la durée de l'horaire d'été. Les lignes de Hambourg par Nuremberg, au départ de Munich, de Linz par Salzbourg en partance d'Innsbruck, de même que celles du Golfe Persique au départ du Caire, furent abandonnées. Par contre, le nombre des courses Zurich - Munich et Zurich - Prague a été augmenté et, pour le trajet Suisse - New-York, porté à quatre par semaine, deux de ces courses passant pour la première fois par Francfort. L'introduction de la classe « touriste » sur l'Atlantique-Nord inaugurée le 1^{er} mai a donné de bons résultats. A la fin de 1952, la Swissair a mis en exploitation un troisième appareil long-courrier, type Douglas DC-6B. La grève des pétroliers américains a obligé la Swissair aussi bien que les compagnies d'aviation étrangères, depuis le milieu de mai jusqu'au commencement de juin, à de sérieuses restrictions de trafic.

Le 1^{er} décembre, la nouvelle piste de 1600 m. de long de l'aéroport Bâle/Mulhouse a été inaugurée.

Le 31 juillet, les « Philippine Air Lines » ont ouvert une fois par semaine le trajet Manille - Calcutta - Karachi - Tel-Aviv - Zurich - Francfort. Le 24 avril, la KLM a inauguré une nouvelle course sur

son réseau sud-américain, qui pour la première fois relie la Suisse, par Dakar, à Paramaribo, Caracas et Curaçao. Genève a obtenu par Air-Algérie, la liaison avec Marseille - Alger, et par la Compagnie norvégienne Braathens, la liaison avec Bombay - Calcutta - Bangkok - Hongkong.

La longueur totale du réseau des Compagnies inscrites en Suisse s'élevait au 1^{er} juillet à 171 096 km. soit 53 000 de plus que l'année précédente. Sur ce total 29 824 km. reviennent à la Swissair pour ses propres courses et pour le réseau qu'elle exploite en collaboration avec des entreprises étrangères. A ce réseau participent 19 compagnies étrangères.

En 1952, la Swissair et les compagnies étrangères ont effectué au total 30 542 vols (1951 : 30 185) avec un total de 648 089 passagers payants (582 682), 4770 tonnes de courrier (3655), 10 184 tonnes de fret (8670) et 1035 tonnes de bagages payants. Le nombre des kilomètres-passagers atteignit 473 millions (408) et celui des kilomètres-marchandises pour poste, fret, bagages, 13,9 millions (11,2). Dans le trafic sur demande en dehors des lignes, le nombre des vols s'établit à 12 879 (9018). Par contre le nombre des passagers a reculé de 47 853 à 36 802.

Le trafic sportif et touristique y compris l'école de pilotes marque une tendance régressive. Ce recul doit être attribué à l'augmentation considérable des frais, ainsi qu'au nombre toujours croissant des formalités, phénomène que l'on constate aussi à l'étranger. L'état des avions immatriculés comptait, à la fin de 1952, 426 unités (1951 : 433).