

Zeitschrift: Rapport annuel / Office central suisse du tourisme
Herausgeber: Office central suisse du tourisme
Band: 1 (1941)

Rubrik: Évolution du mouvement touristique en 1941

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: 03.05.2025

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

I. Évolution du mouvement touristique en 1941

I. Statistique du tourisme.

Le complet changement de structure subi par le tourisme par suite de la guerre, changement qui se traduit par la disparition quasi totale des hôtes étrangers et la prépondérance du trafic interne, est apparu encore plus nettement au cours de l'exercice. Le mouvement des touristes étrangers a continué à fléchir, tandis que le trafic interne a augmenté dans une mesure appréciable, ainsi que le font ressortir les chiffres suivants, tirés de la statistique suisse du tourisme :

		Hôtes (arrivées)		
		1939	1940	1941
Étrangers	1.000.536	129.891	126.931	
Suisses	1.918.035	1.837.300	2.191.506	

		Nuits d'hôtel		
		1939	1940	1941
Étrangers	5.826.982	1.803.527	1.631.295	
Suisses	7.767.381	8.173.749	9.400.578	

Alors qu'en 1938, la dernière année du temps de paix, le rapport entre étrangers et Suisses, calculé d'après le nombre des hôtes, s'établissait à 59 contre 41 et, d'après les nuits d'hôtel, à 47 contre 53, ces proportions sont tombées, pour la deuxième année de guerre, à 5,4 contre 94,6 et à 14,7 contre 85,3 respectivement.

Pour les années du temps de paix 1934-1938, la moyenne annuelle des nuits d'hôtel des touristes suisses et étrangers s'est élevée approximativement à 14,708 millions ; en 1941, ce nombre a dépassé à peine 11 millions, soit le 75 % en chiffre rond. Cela fait, dans l'ordre quantitatif, une « perte de guerre » de 25 %, au lieu de 32 % en 1940. Le nombre moyen des nuits d'hôtel des

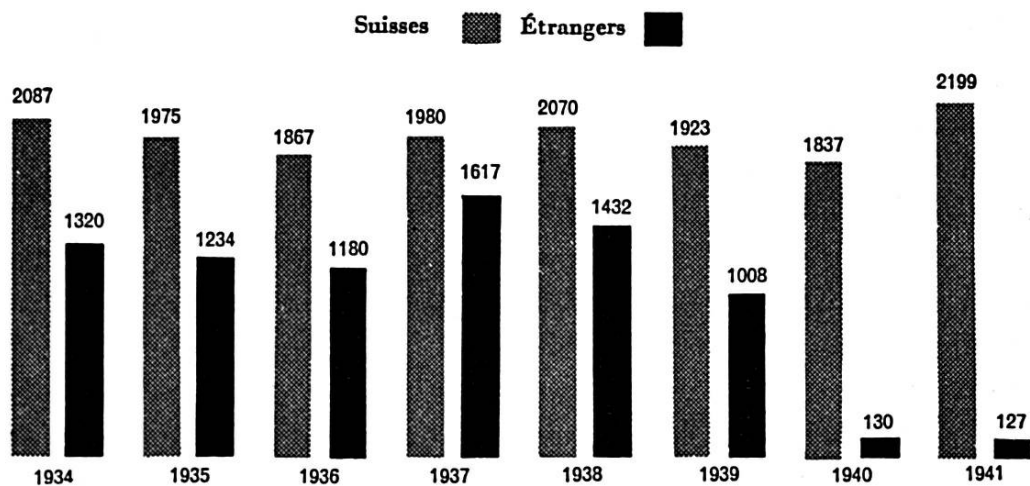
touristes suisses a atteint 8 millions environ pour les 5 années précédant la guerre ; en 1941, la statistique a enregistré 9,4 millions de nuits d'hôtel pour les Suisses, ce qui correspond à une augmentation de 17,2 % du trafic interne. Comparativement à la première année de guerre, le nombre des hôtes suisses s'est accru de 354.206 en 1941 (19 %) et celui de leurs nuits d'hôtel, de 1.226.831 (15 %).

La statistique fédérale du tourisme, pour la période de 1941 couverte par le rapport, porte sur 7500 établissements et 191.800 lits. La diminution du nombre des lits et l'augmentation de celui des nuits d'hôtel ont pour résultat une légère amélioration dans la demande de lits disponibles ; la moyenne passe de 14,2 à 15,7 % (22,4 % en 1937). Toutefois, comme au cours de l'année 413 établissements (414 en 1940) avec 28.000 lits (30.000 en 1940) étaient fermés ou avaient reçu une affectation particulière, 25 % en moyenne des lits disponibles se sont trouvés utilisés, contre 22,5 % l'année précédente et 31,2 % pendant l'année record de 1937. La proportion des lits disponibles par rapport au total des lits existants a atteint son maximum en août (79,5 %) et son minimum en novembre (52,4 %). C'est en août que les lits disponibles ont été utilisés au maximum : 29,7 %. Dans les hôtels de différents ordres, la durée moyenne de séjour des Suisses a été de 3,2 jours, et de 8 jours pour les étrangers ; dans les pensions, ces chiffres sont 12,0 et 38,1 jours respectivement. Outre les personnes qui font une cure de repos dans les sanatoriums, il s'agit essentiellement d'étrangers qui font un séjour prolongé, surtout dans les pensions où leur séjour moyen de plus de cinq semaines dépasse trois fois celui des hôtes du pays.

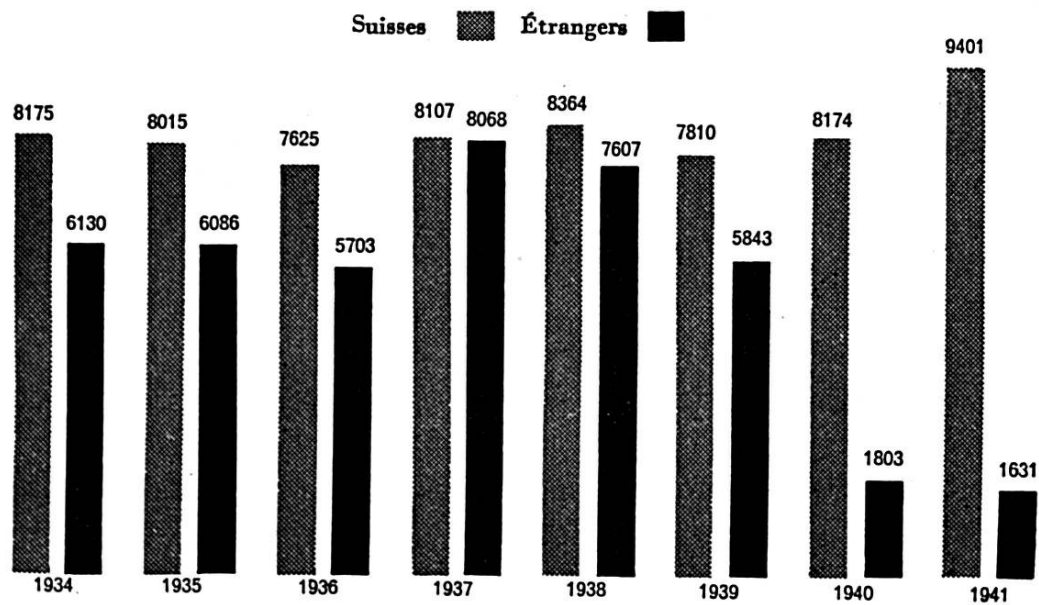
Le contrôle auquel le Bureau fédéral de statistiques a soumis les données statistiques a montré que, pour 1940, l'occupation militaire d'hôtels avait été partiellement prise en considération. Bien que cette occupation, due à la guerre, ait sans doute eu une influence favorable sur la vie économique locale, elle doit néanmoins, vu son caractère spécial, être éliminée des résultats du trafic purement touristique. Cette distinction a été faite de façon beaucoup plus nette pour les statistiques de 1941, et une comparaison avec les chiffres rectifiés de 1940 s'impose. On peut estimer à 40.000 nuitées militaires le chiffre qui a été éliminé des données de 1940.

Développement du mouvement touristique de 1934 à 1941

Arrivées (en milliers)



Nuits d'hôtel (en milliers)



a) Saison d'hiver 1940-1941 (décembre-février).

Tandis que, comparé à la moyenne des six saisons antérieures du temps de paix, le trafic interne n'avait augmenté que de 2 % durant le premier hiver de guerre 1939-1940, il s'est établi, en hiver 1940-1941, à 1,638 million de nuits d'hôtel, ce qui correspond à un accroissement de 14 %. Cet accroissement se répartit inégalement entre les diverses régions touristiques. Les Grisons ont réussi tout juste à maintenir le niveau moyen d'avant-guerre ; en revanche, le mouvement touristique suisse a augmenté de 17 % dans l'Oberland bernois, de 21 % en Suisse centrale, de 28 % dans la région du Saentis, de 33 % en Valais et de 41 % dans les Alpes vaudoises. Cette hausse réjouissante n'a pu naturellement compenser le recul des hôtes étrangers. Évaluée d'après le nombre global des nuits d'hôtel, la « perte de guerre » proprement dite se monte pour cette saison d'hiver à un peu plus de 1 million pour l'ensemble de la Suisse, c'est-à-dire au 35 % environ de la moyenne des 6 années d'avant-guerre.

b) Saison de printemps 1941 (mars-mai).

La saison de printemps, qui a de tout temps été la saison préférée des hôtes suisses, a moins pâti des effets de la crise. On a enregistré 2,244 millions de nuits d'hôtel, soit le 82 % de la moyenne d'avant-guerre, de sorte que la « perte de guerre » ressort à 18 % pour l'ensemble du pays. Le trafic interne a augmenté de 13 % dans le bassin du Léman et de 33 % au Tessin, les deux régions les plus particulièrement prisées à ce moment de l'année.

c) Saison d'été 1941 (juin-août).

Au point de vue quantitatif, l'été est certainement la saison la plus importante pour l'hôtellerie suisse. Au cours de ces trois mois, la statistique a noté 4,188 millions de nuits d'hôtel, contre une moyenne de 6,121 millions avant la guerre. La « perte de guerre » s'établit donc à près de 2 millions de nuits d'hôtel, autrement dit 31 % approximativement. Le mouvement touristique de provenance suisse porte sur environ 3,778 millions de nuits d'hôtel, soit 12 % de plus que la moyenne des six dernières saisons d'été du temps de paix. Le chiffre record enregistré en été 1938

pour les villégiaturants suisses est, lui aussi, dépassé de 166.500 nuits d'hôtel. Il est également intéressant de comparer les résultats relevés le premier été de guerre 1940 avec ceux du deuxième : en 1941, on a réussi à totaliser — toujours pour les Suisses — 611.787 nuits d'hôtel, soit 19 % de plus que l'été précédent. Comparativement au chiffre moyen d'avant-guerre, les Grisons et la région du Saentis sont parvenus à maintenir le niveau atteint jusqu'ici en trafic interne. L'Oberland bernois et le Jura annoncent une augmentation de 5 % chacun, la Suisse centrale de 15 %, le Valais de 23 %, le bassin du Léman de 32 %, les Alpes vaudoises de 37 % et le Tessin de 38 %. Il suit clairement de là que ce sont surtout la Suisse occidentale, Valais compris, et le Tessin qui, en été 1941, ont profité de l'afflux des touristes et villégiaturants d'origine suisse. Certes, les fêtes du 650^e anniversaire de la Confédération ont engagé de nombreux Suisses à se rendre sur les bords du lac des Quatre-Cantons, sans qu'il en résulte toutefois un notable accroissement du nombre des nuits d'hôtel. Un très grand nombre d'écoliers ont visité de mai à septembre la prairie du Grutli, grâce en partie aussi à notre propagande.

En août, mois record de la saison d'été, le nombre total des arrivées a atteint 336.000 ; autrement dit, il a été supérieur de 25.000 (= 8,1 %) à celui du même mois de l'année précédente, malgré la guerre et le renchérissement de la vie. L'augmentation du nombre des nuits d'hôtel a été relativement plus faible, puisque, par rapport au mois d'août 1940, elle s'est chiffrée par 92.000, soit 5,4 %. Si l'on distingue les hôtes qui habitent la Suisse de ceux qui viennent de l'étranger, la transformation apportée par la guerre à la structure du tourisme suisse apparaît de nouveau nettement ; ce changement se traduit toujours par la prééminence du trafic interne et un fléchissement correspondant du mouvement des hôtes étrangers. Comparativement au mois d'août 1940, l'accroissement des arrivées provient de l'augmentation du mouvement des villégiaturants suisses dans une proportion de 91 % et celui des nuits d'hôtel dans une proportion de 98,5 %. Il est vrai qu'en août, 2300 touristes étrangers de plus (21 %) qu'en 1940 sont entrés chez nous, mais le nombre des nuits d'hôtel n'a augmenté que de 0,9 %. Les chiffres absolus suivants donnent une idée du recul considérable enregistré par le mouvement des étrangers :

les 13.000 arrivées correspondent à peine au 4 % de la moyenne notée en août des années 1934-1939 et les 14.700 nuits d'hôtel à un fort dixième de cette moyenne.

Voici les centres touristiques et centres de villégiature qui ont annoncé la plus forte occupation des lits disponibles : Ascona 90,6 %, Loèche-les-Bains 86,8 %, Crans 74,5 %, Pontresina et Wildhaus chacun 73,5 %, Lenk (Simmenthal) 72,7 %, Montana-Vermala 70,1 %, Zermatt 69,4 %, Stansstad-Fürigen 68,9 %, Leysin 64,3 %, Bex 63,4 %, Baden 62,4 %, Oberhofen (lac de Thoue) 61,7 %, Saasthal 61,3 %, Braunwald 59 %, Val d'Anniviers 58,6 %, Davos 58,4 % et Schuls 56,6 %. Les stations balnéaires ont enregistré des résultats remarquablement favorables, puisque certaines d'entre elles ont même réussi à dépasser ceux de l'été 1938.

De juin à août 1941, le degré moyen d'occupation dans l'hôtellerie a été supérieur de 11,1 % à celui de la période correspondante de l'année précédente ; il n'en est pas moins demeuré inférieur de 34,5 % à celui de l'été 1939.

d) Saison d'automne 1941 (septembre-octobre).

A l'instar de la saison de printemps, celle d'automne est moins sensible aux conséquences de la crise. Pour ces deux mois, la statistique enregistre presque 1,9 million de nuits d'hôtel, de sorte que la « perte de guerre » se chiffre par 11 % seulement en comparaison de la moyenne du temps de paix. Cette perte s'élève à 25 % pour le bassin du Léman, alors que le trafic interne s'est accru de 34 %.

Les résultats sont tout particulièrement réjouissants au Tessin, où le mouvement des hôtes suisses a augmenté de presque 60 %, si bien que pour un nombre brut de 370.500 nuits d'hôtel, la moyenne des cinq années d'avant-guerre est surpassée de 10 % ou peu s'en faut. L'occupation des lits disponibles a été, en octobre, de 58,3 % à Lugano et de 50,6 % à Locarno, contre 55,7 % et 43 % respectivement en octobre 1938. Il en est résulté un mouvement touristique interne dépassant toute attente en direction du Tessin, surtout au printemps et en automne, mais aussi en été. Ce canton comptait, dans la moyenne des cinq années d'avant-guerre 1934-1938 1.285.969 nuitées d'hôtes étrangers et suisses.

Selon la statistique sur le mouvement hôtelier en Suisse, le Tessin a noté, pour la troisième année de guerre 1.191.734 nuitées, ou 93 % en chiffre rond de la moyenne d'avant-guerre. Le manque d'hôtes étrangers s'est donc trouvé presque entièrement compensé par l'énorme développement du mouvement touristique interne ; en effet, en 1941 les hôtes suisses fournirent au Tessin un peu plus d'un million de nuitées, soit presque 40 % de plus que la moyenne des années d'avant-guerre.

Mais on ne saurait déduire des chiffres de la statistique pour tout le pays que le rendement de l'hôtellerie soit allé de pair avec le fort mouvement du trafic. Le chiffre d'affaires a continué à fléchir et de nombreuses difficultés, dues notamment au rationnement et à la hausse du coût de la vie, ont mis à dure épreuve la force de résistance de l'industrie hôtelière suisse. Il ne subsiste donc aucun doute que l'amélioration non négligeable de la circulation intérieure ne change rien à l'effondrement du tourisme international, ni à la politique de soutien de notre industrie hôtelière, ni aux conséquences économiques qui en résultent. Tandis qu'on peut évaluer le rendement global de l'industrie hôtelière à plus de 500 millions dans les bonnes années, des estimations scrupuleuses le ramènent à 312 millions pour 1937, qui quantitativement passe pour une année record, à 263 millions pour 1939 et pour 1940, à 168 millions de francs.

Travaux de statistique.

L'excellente statistique sur le mouvement hôtelier en Suisse publiée par le Bureau fédéral de Statistique qui a retenu toute notre attention, nous a fourni de nombreuses et utiles données. Elle nous offre une orientation précieuse sur le développement, quantitativement parlant, ainsi que sur le changement, dû à la guerre, de la structure du tourisme dans la Suisse entière et dans ses différentes régions. Ces chiffres nous ont entre autres permis d'établir une clé de répartition équitable de nos subventions allouées aux campagnes de publicité collective des différentes régions.

2. Le trafic ferroviaire.

Les chemins de fer fédéraux ont transporté 143,4 millions de voyageurs en 1941, c'est-à-dire presque 19,5 millions de plus qu'en 1940. Tous les mois de l'année accusent un accroissement de trafic, dont le maximum a été atteint en octobre, avec passé 14 millions de voyageurs. Les recettes de transport encaissées dans ce service se sont montées à 161,6 millions de francs, soit 25,4 millions de plus qu'en 1940 et 2,5 millions de plus qu'en 1930, la meilleure année jusqu'ici. Les classes supérieures ont été fortement utilisées et la longueur moyenne des parcours a augmenté. En 1941, les tâches auxquelles les chemins de fer fédéraux ont dû faire face ont dépassé en ampleur toutes celles devant lesquelles ils s'étaient trouvés placés depuis qu'ils existent.

Presque tous les autres chemins de fer à voie normale, à voie étroite, à crémaillère et funiculaires ont réalisé des plus-values de recettes tout à fait considérables dans le service des voyageurs par rapport à l'exercice précédent et même, pour certains, comparativement à la dernière année d'avant-guerre. Plusieurs chemins de fer privés, qui desservent d'importantes régions touristiques, ne publient plus en revanche leurs résultats d'exploitation pour éviter que l'accroissement des rentrées ne provoque dans le public des appréciations erronées sur leur situation financière. De fait, il convient de ne point perdre de vue que par suite du renchérissement des matières premières, du versement des allocations de vie chère, etc., les dépenses des entreprises de transports ont également augmenté, quoique le plus souvent ce ne soit pas dans la même proportion que les recettes de trafic.

L'abonnement de vacances, qui offre à l'usager plus de possibilités qu'en 1940, a de nouveau contribué à beaucoup animer le trafic. Du 1^{er} avril au 31 octobre, il s'en est vendu 270.000, nombre rond, au lieu de 130.000 entre le 1^{er} mai et le 31 octobre 1940. Le trafic a d'ailleurs augmenté dans toutes les régions du pays grâce à d'autres facilités de transport, tels que les billets du dimanche, émis jusqu'au 22 mai et à partir du 15 novembre, les billets de simple course valables pour le retour délivrés à l'occasion de la Foire de Bâle, du Comptoir suisse et de la Foire de Lugano,

les divers abonnements régionaux de vacances et les réductions de taxes dans l'année jubilaire.

Graphique voyageurs des C. F. F.

Années	Nombre de voyageurs (en millions)	Recettes du trafic-voyageurs (en millions)
1941	143,4	161,6
1940	124,5	136,2
1939	119,1	133,6
1938	113,3	131,9

3. Le trafic routier.

Le trafic automobile international a pratiquement cessé. De 11.727 en 1940, le nombre des voitures automobiles entrées en Suisse pour un séjour temporaire est tombé à 3008 en 1941. Sur ce nombre, 1727 venaient de France, 701 d'Allemagne et 500 d'Italie. A part les excursions en autocars organisées dans quelques rares centres de villégiature, l'automobile mue par un moteur à benzine ne joue plus aucun rôle dans le tourisme interne à cause de la pénurie de carburant, qui s'est encore aggravée en 1941, et de l'interdiction frappant les courses d'agrément depuis le 1^{er} mai 1941. Quelque 13.000 véhicules automobiles, dont 10.000 voitures de tourisme, ont été, il est vrai, transformés en vue de la traction avec carburant de remplacement, mais jusqu'ici, leurs propriétaires ne s'en sont guère servis à des fins touristiques.

Le parc de bicyclettes qui s'élevait à environ 1,5 million de véhicules fin 1941, paraît avoir atteint son maximum en raison du rationnement des pneumatiques. Ainsi se trouveront automatiquement limités l'extension du cyclisme pratiqué comme sport et l'emploi de la bicyclette comme moyen de transport pour les voyages de vacances.

En 1941, les services postaux ont transporté sur les lignes de saison et sur les lignes annuelles 6.583.011 voyageurs, soit environ 600.000 de plus que l'année précédente. Les recettes se sont accrues de 446.915 francs pour atteindre 5.872.161 francs. Tant les réseaux exploités régulièrement toute l'année que les lignes saisonnières ont enregistré une augmentation du nombre des passagers et du montant des recettes.

4. Le trafic aérien.

Du 1^{er} janvier au 14 novembre, la « Swissair » a desservi la ligne Zurich-Munich, d'où la correspondance était assurée pour Berlin, Copenhague, Malmoe et Stockholm. Cette ligne a été remplacée à partir du 19 novembre par un service Zurich-Stuttgart-Berlin qui a assuré à Stuttgart la correspondance pour Lyon, Marseille, Barcelone, Madrid et Lisbonne, et à Berlin, pour Stockholm, Copenhague, Malmoe, Dantzig, Kœnigsberg, Prague et Vienne. Au début de l'année, l'exploitation a été aussi reprise temporairement entre Locarno et Rome, puis a été suspendue au bout de 15 jours. La politique aéronautique suisse vise à établir un service direct avec la presque île ibérique. Ce projet, dont l'exécution revêtirait une importance de premier plan au point de vue de l'économie nationale, n'a pu, cette année non plus, être mené à chef. Sur les lignes aériennes susmentionnées, la Swissair a effectué en 1941, 660 courses et transporté 3922 passagers, 36,3 tonnes d'envois postaux, 44 tonnes de colis exprès et 22 tonnes de bagages enregistrés. Avec 242.000 kilomètres parcourus, le trafic des lignes de navigation aérienne a, par suite des circonstances nées de la guerre, été réduit au 14 % des parcours kilométriques totaux couverts en 1938.

En service aérien civil, il a été en outre exécuté 674 vols en 181 heures, totalisant 33.679 parcours kilométriques, sur lesquels 316 passagers ont été transportés. Rentrent dans cette catégorie les vols d'essai, les vols d'épreuve et les vols de thérapie pour le traitement de la coqueluche, organisés par les compagnies de la « Swissair » et de l'« Alpar », ainsi que l'exploitation du centre d'entraînement mis sur pied à titre temporaire par l'Office fédéral aérien. Le trafic aérien privé et l'écolage du vol avec avion à moteur de l'Aéro-Club de Suisse ont continué à être interdits sur tout le territoire de la Confédération. En revanche, malgré le maintien de certaines restrictions, l'écolage du vol à voile a pris un essor fort remarquable. C'est ainsi qu'en 1941, environ 850 pilotes de planeurs ont effectué 17.442 sorties, totalisant 1154 heures de vol, ce qui correspond à peu près aux résultats enregistrés au cours des dernières années d'avant-guerre, principalement en ce qui concerne le nombre des vols et celui des jeunes pilotes instruits.