

Zeitschrift: Rapport annuel / Office central suisse du tourisme
Herausgeber: Office central suisse du tourisme
Band: 14 (1954)

Rubrik: Le développement du tourisme en 1954

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: 08.02.2025

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

cieuses indications à l'usage de nos organisations touristiques.

Les précieux auxiliaires du tourisme suisse, les chemins de fer — en particulier les Chemins de fer fédéraux — les principaux chemins de fer privés, les automobiles postales ainsi que les transports aériens sont des mieux armés pour répondre aux exigences actuelles. Les chemins de fer s'efforcent constamment d'améliorer et de moderniser leur matériel roulant, le confort et la rapidité des voyages, la densité des horaires. La Swissair s'est acquis une réputation internationale de précision et de sécurité et les trois grands aéroports de Genève, Zurich et Bâle passent à juste titre pour exemplaires.

La Suisse est aujourd'hui un pays de tourisme parmi beaucoup d'autres et ne peut plus se réjouir comme autrefois d'une position privilégiée représentant presque un monopole. Des concurrents aux moyens puissants et pleins d'initiative se sont dressés, en Europe et hors d'Europe. Très attachée encore aux traditions du tourisme classique qu'elle a enseignées au monde entier, la Suisse ne s'adapte qu'à regret, semble-t-il, aux formes nouvelles et diverses du trafic touristique international. L'augmentation continue, encore que plus faible qu'autrefois, du nombre de nos hôtes étrangers, montre que la Suisse n'a nullement démérité aux yeux du tourisme international. Mais il faut reconnaître que notre ancienne clientèle étrangère, pour qui les mots « Suisse » et « pays de vacances » étaient synonymes — c'était notamment le cas pour les Anglais — tend à s'éclaircir de plus en plus. Et la jeune génération qui forge ses premiers projets de vacances est insuffisamment touchée par notre propagande touristique pour répondre massivement à notre appel. *Caveant consules !*

I. Le développement du tourisme en 1954

I. Statistique

La statistique fédérale du tourisme a relevé au total en 1954 : 5 931 560 arrivées et 22 691 412 nuitées, dans les hôtels, pensions, sanatoriums et cliniques. Par rapport à l'année précédente, ces chiffres représentent une augmentation de 128 447 arrivées, soit de 2,2 % et de 285 710 nuitées, soit de 1,3 %. De 1952 à 1953, ces aug-

mentations étaient respectivement de 7,5 et de 3,4 % ce qui indique que la courbe de fréquence, en constante progression depuis 1950, commence à décliner.

Les nuitées d'hôtes étrangers ont passé d'environ 10,65 millions l'année précédente à environ 11,34 millions, ce qui représente une augmentation de 6,5 %. Cette augmentation était encore de 10,4 % entre les années 1952 et 1953. Les nuitées des touristes suisses (11,35 millions) ont par contre reculé d'environ 400,000, soit de 3,4 %. Ce recul du tourisme intérieur s'est légèrement accentué. Il n'était que de 2,4 % entre 1952 et 1953. La statistique fédérale du tourisme donne les totaux de fréquence suivants des arrivées et nuitées des touristes suisses et étrangers, pour la période de 1951 à 1954 :

	<i>Arrivées</i>			
	1951	1952	1953	1954 ¹⁾
Étrangers . . .	2 357 678	2 830 138	3 217 715	3 427 900
Suisses . . .	2 513 261	2 544 587	2 585 398	2 503 660
Total	4 870 939	5 374 725	5 803 113	5 931 560

	<i>Nuitées</i>			
Étrangers . . .	8 519 228	9 629 689	10 656 398	11 343 850
Suisses . . .	11 773 990	11 972 546	11 749 304	11 347 562
Total	20 293 218	21 602 235	22 405 702	22 691 412

Le chiffre des nuitées d'hôtes étrangers coïncide en 1954 presque complètement avec celui des nuitées des touristes suisses, ce qui jusqu'ici ne s'était produit qu'une fois — en l'année d'avant-guerre 1937 — année de haute conjoncture, avec cette différence que les taux de fréquence sont aujourd'hui de 40 % plus élevés qu'alors. La durée moyenne des séjours dans les hôtels et pensions a été pour les étrangers de 2,95 jours (1953 : 2,94), et pour les touristes suisses de 3,75 jours (3,76), ce qui pratiquement ne marque aucun changement par rapport à l'année précédente. Notre slogan à l'intention de nos hôtes « Repos et détente en Suisse » n'a rien perdu de son actualité.

¹⁾ Chiffres provisoires.

Le tableau ci-après donnera un aperçu du mouvement touristique des étrangers, dans nos hôtels, pensions, sanatoriums et cliniques, pour 1954, par rapport aux deux années précédentes.

Nuitées d'hôtes étrangers en 1952, 1953 et 1954 ¹⁾

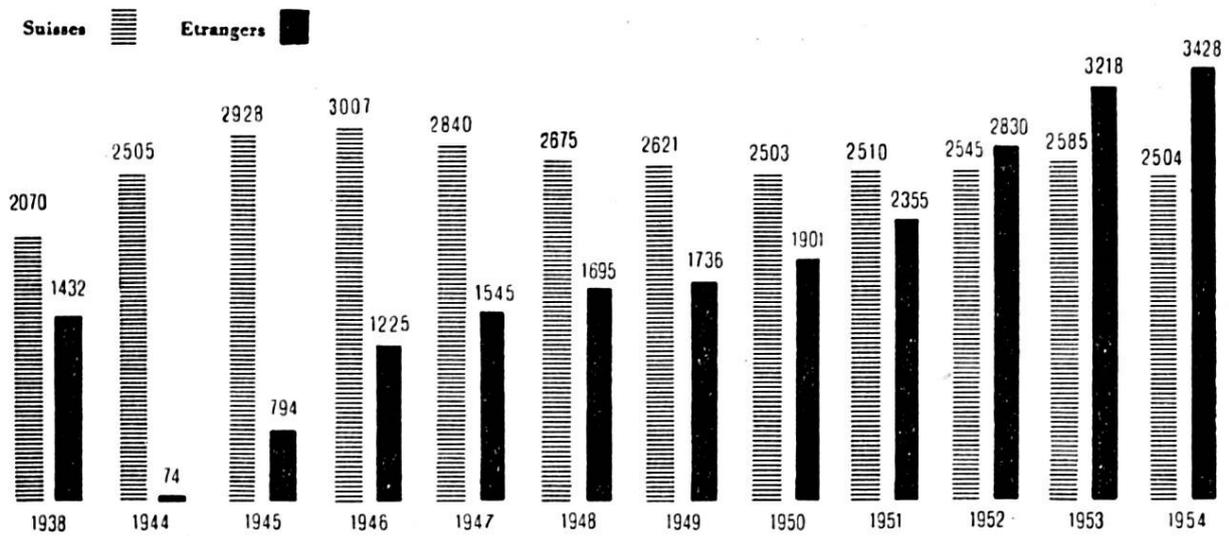
<i>Pays voisins de la Suisse</i>	1952	1953	1954 ¹⁾
Allemagne	1 572 462	2 056 679	2 424 078
France	1 614 043	1 796 938	1 967 082
Italie	659 465	671 659	719 595
Autriche	152 053	162 607	166 546
<i>Autres pays d'Europe</i>			
Grande-Bretagne/Irlande	1 643 442	1 951 212	2 076 905
Pays-Bas	637 144	679 468	677 946
Belgique/Luxembourg . .	1 221 328	1 143 202	1 003 794
Suède/Danemark/Norvège .	252 396	315 793	307 559
Espagne/Portugal . . .	104 117	110 550	118 023
Autres pays	193 408	162 103	174 143
<i>Pays d'outre-mer</i>			
USA	875 696	934 537	931 876
Canada/Mexique/Amérique			
centrale	72 775	76 857	91 176
Amérique du Sud . . .	188 282	185 411	201 854
Afrique	166 498	131 717	193 043
Asie/Australie	276 580	277 665	290 230

Les totaux de fréquence de l'année 1954 sont dus en première ligne à l'heureuse augmentation de nos hôtes d'Allemagne, de France, de Grande-Bretagne et d'Irlande, dont les nuitées marquent respectivement une progression de 18 %, 9,5 %, 6,4 %, et 7,1 %. L'Allemagne a encore amélioré en 1954 sa position de pointe déjà atteinte en 1953, par un chiffre de nuitées que ce pays avait tout juste atteint avant la guerre alors qu'il n'était pas divisé en deux. Le bon résultat du trafic touristique avec la France, en dépit d'une attribution peu satisfaisante de devises, a surpris. La courbe de fréquence du courant

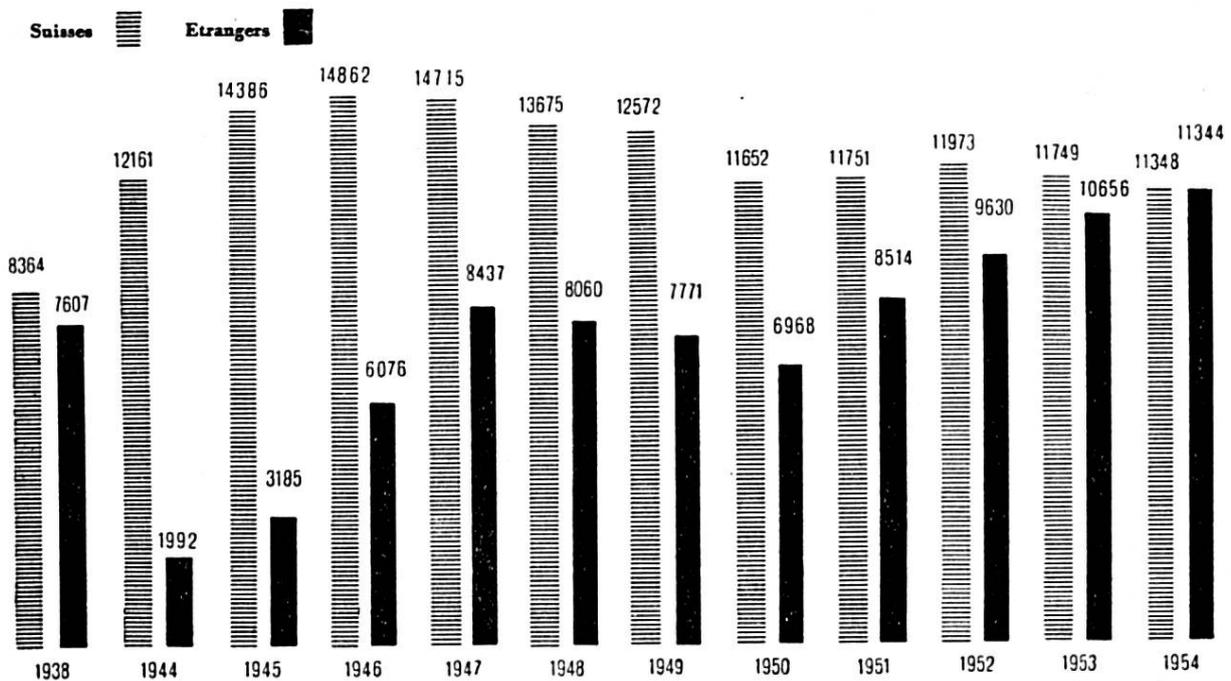
¹⁾ Résultats provisoires.

Développement du mouvement touristique de 1938 et de 1944 à 1954

Arrivées (en milliers)



Nuits d'hôtels (en milliers)



touristique des États-Unis en Suisse, très favorable jusqu'en 1953, est arrivée malheureusement en 1954 à un point mort. Par suite de la suppression des crédits spéciaux, la voix de la propagande suisse aux USA s'est affaiblie et n'a pu surmonter une concurrence étrangère accrue. D'autres pays européens ont tiré profit de cette situation. C'est ainsi que la clientèle touristique américaine a augmenté en 1954 de 16,2 % (845 180/982 240 nuitées) en Allemagne et de 9,7 % en France (410 000/450 000), de 15 % en Italie (505 600/581 200), de 9,4 % en Autriche (395 200/432 400), de 9,2 % en Grande-Bretagne (178 800/195 200). Il faut aussi attribuer à la faiblesse de la propagande en même temps qu'au mauvais temps qui a régné au nord du continent, le recul de la clientèle touristique provenant de Belgique et du Luxembourg (—12 %) et la stagnation des relations touristiques avec la Hollande et les Pays scandinaves. Le taux de fréquence un peu plus favorable pour les hôtes provenant de quelques pays d'outre-mer, tels que l'Amérique du Sud et l'Asie, a été déterminé avant tout par les championnats du monde de football et par la Conférence asiatique de Genève. Grâce à des attributions de devises plus favorables et à de plus grandes facilités dans l'octroi des passeports, les hôtes d'Égypte, d'Espagne et d'Afrique du Sud ont été en augmentation. La hausse du taux de fréquence — de plus de 130 % — pour les hôtes d'Afrique du Nord (Tunisie, Algérie, Maroc) a profité principalement aux sanatoriums et aux cliniques.

Les chiffres démontrent que sur 100 nuitées d'hôtes étrangers en 1954, 46,5 provenaient des pays voisins (1953 : 44), 38,4 des autres pays d'Europe (41), et 15,1 des pays d'outre-mer (15).

Le temps instable au printemps, et surtout le manque complet de séries de beaux jours pendant la période des vacances d'été, ont eu une influence défavorable sur le trafic de l'hôtellerie de montagne et saisonnière. Par contre, les plus importantes stations de plaine et surtout les villes — qui peuvent offrir à leurs hôtes des distractions variées — ont pu enregistrer une légère augmentation du taux de fréquence. Le tableau ci-dessous montre comment en 1954 — comparativement à 1953 — les nuitées dans les hôtels et pensions, se sont réparties par régions, et dans quelle mesure les lits disponibles ont été occupés :

*Trafic touristique dans les hôtels et pensions, par régions,
pendant les années 1953, 1954 ¹⁾*

Régions/Cantons	Nuitées		Occupation en % des lits disponibles	
	1953	1954	1953	1954
Grisons	2 310 817	2 336 917	38,6	38,8
Oberland bernois	2 107 705	2 105 397	42,5	42,1
Suisse centrale	2 400 435	2 455 854	36,7	37,2
Tessin	1 875 178	1 905 740	50,0	50,6
Valais	1 152 041	1 190 500	39,8	38,9
Lac Léman	2 771 800	2 906 311	59,5	61,4
Alpes vaudoises	328 337	329 567	36,0	35,3
Jura	907 433	894 845	36,1	34,1
Suisse orientale	1 394 629	1 422 129	30,3	29,8
Plateau du Nord-est	2 905 713	2 907 525	60,2	57,9
Plateau de l'Ouest	875 750	899 586	35,3	35,8
Total	19 029 838	19 354 371	43,1	42,9

Ce tableau démontre qu'en dépit d'une augmentation de nuitées, le pourcentage d'occupation des lits disponibles dans les hôtels et pensions, pour l'ensemble de la Suisse comme pour les régions et cantons, a été en léger recul. Ce recul provient de l'augmentation du nombre de lits offerts qui est passé de 165 264 en 1953 à 168 879 en 1954, soit une augmentation de 2,2 %. Cette augmentation concerne principalement le Valais, la Suisse orientale, les villes de Zurich et Berne, et, dans une moindre mesure, la région du Léman, le Tessin, la Suisse centrale et le Jura. Elle provient surtout de l'agrandissement d'anciennes entreprises, et relativement peu de constructions nouvelles. Heureusement que dans les régions de tourisme saisonnier proprement dites, on observe une grande retenue en ce qui concerne l'accroissement du nombre de lits.

2. Trafic ferroviaire

Le nouvel horaire 1954/55, entré en vigueur le 23 mai, a apporté encore de sensibles améliorations dans le trafic international. Du 1^{er} juin au 19 septembre, de nouvelles automotrices ont été mises en

¹⁾ Résultats provisoires.

service entre Genève et Nice, par Grenoble et Digne (départ Genève 09.37, arrivée à Nice 20.30 ; départ Nice 08.30, arrivée Genève 19.28). Dans la direction du sud, le train 4 de Zurich a assuré la correspondance à Genève. En sens contraire la correspondance a été établie avec les trains du soir 225 et 27 en direction de Bâle et Zurich. L'auto-rail de 48 places des CFF Lausanne-Dijon a été remplacé par une automotrice plus puissante et plus moderne qui va maintenant jusqu'à Genève et en part. Le « Simplon-Orient-Express » a été pourvu de wagons de 3^{me} classe sur le parcours Paris-Milan. Les trains 36-43 servant à la décharge du « Direct-Orient » ont circulé de Paris à Brigue, du 9 juillet au 6 septembre. Le wagon-lits Paris-Interlaken passe désormais par les Verrières. A la suite de la réorganisation du trafic par Delle, la liaison Paris-Delle-Berne-Milan a été supprimée. Le wagon-lits Paris-Interlaken, qui passait jusqu'alors par Delle, est acheminé sur Dijon et les Verrières. Sur ce même tronçon, pendant une certaine partie de l'année, des wagons directs Paris-Berne-Milan ont circulé de nuit. La liaison rapide introduite sur la ligne Paris-Delle-Berne (6 heures et 45 minutes de trajet Paris-Berne) n'est pas prolongée sur l'Italie. C'est seulement en direction de Milan-Paris que la correspondance a pu être établie. Le voyageur est obligé de descendre à Berne et à Belfort et, sur le parcours français, il ne dispose que de voitures de 1^{re} et 2^{me} classes. Les conditions en ce qui concerne le transit par Delle restent très précaires. L'« Arlberg-Orient-Express » comporte maintenant des troisièmes classes directes et en dehors des saisons d'été et d'hiver proprement dites, il est raccordé aux trains rapides de nuit 49-48 Paris-Bâle-Paris. Le wagon de 1/2 classe qui jusqu'à présent était convoyé par les trains 43/193-180/42, a été transféré aux trains 41/189 et 190/46 ce qui a réduit la durée du trajet Paris-Coire et vice versa de 3 h. $\frac{1}{2}$ à 3 h. $\frac{3}{4}$. Le trafic Angleterre-Suisse via Calais et Boulogne et venant de Bruxelles-Ostende et de Hollande, sur la rive gauche du Rhin, n'a pas subi de changement d'horaire notable. L'express Hollande-Italie, sur la rive droite du Rhin, dans la direction sud-nord, pour abrégier la durée du voyage, a été dirigé sur Bâle CFF, départ 23.45. Pour la période d'été, une nouvelle liaison de jour Bâle-Rheinland-Hollande a été introduite, et une liai-

son de nuit en sens inverse. Le « Scandinavie-Italie-Express » a circulé temporairement sur la ligne Copenhague-Grossenbrode-Bâle et vice versa sans changement essentiel. Son arrêt à Bâle-gare badoise dans la direction nord-sud, a été abrégé du fait que les contrôles allemands de frontière ont lieu dans le train au départ de Fribourg-en-Brisgau. Les trains de décharge pour le « Scandinavie-Italie-Express » qui passaient par Nyborg-Frederica ont été détournés sous le nom de « Bâle-Express » par Grossenbrode où ils ont circulé pendant toute la saison d'été. Les trois trains rapides Stuttgart-Zurich ont été équipés uniformément avec du matériel allemand (les derniers modèles de wagons légers) ; leur marche a été accélérée et ils ont gagné de 24 à 32 minutes dans la direction nord-sud et de 26 à 44 minutes dans la direction inverse. En vue d'accélérer sensiblement les liaisons de ville à ville et d'augmenter le confort, la création de deux trains Genève-Zurich-Munich a été décidée, en accord avec les chemins de fer allemands. Ils sont formés de wagons d'acier léger des CFF et circulent toute l'année.

Dans le trafic intérieur, l'horaire n'a pas subi d'améliorations notables. Il répond largement aux besoins du tourisme. D'après les résultats d'exploitation, les CFF ont transporté, en 1954, 204,1 millions de voyageurs, soit un million de plus que l'année précédente. Les recettes provenant du trafic des voyageurs ont atteint en 1954 305,1 millions de francs, soit 900 000 francs de plus qu'en 1953. Ces recettes sont les plus élevées qui aient jamais été atteintes par nos chemins de fer d'État, dans le trafic des voyageurs.

Il a été vendu, en 1954, 17 310 abonnements généraux de vacances d'une validité de 15 jours et 1915 d'une validité de 30 jours, soit au total 19 225 abonnements (1953 : 20 665). 594 423 billets de vacances ont été vendus, soit 27 244 de moins que l'année précédente.

Les quatre « trains croisière » organisés par les CFF en collaboration avec les entreprises ferroviaires de France, Allemagne occidentale, Autriche, Italie et Danemark ont connu un plein succès également en 1954. Seize trains croisière internationaux d'Allemagne, Italie, Autriche et France ont visité la Suisse. Les longues périodes de mauvais temps pendant l'été ont malheureusement eu une influence défavorable sur les résultats d'exploitation des chemins de fer

privés d'intérêt touristique. D'après la statistique de l'Office fédéral des transports, les chemins de fer privés, pour 1954, ont retiré du transport des voyageurs des recettes de l'ordre de 67,84 millions de francs (pour la même période en 1953 : 68,85), et les chemins de fer spéciaux (à crémaillère et funiculaires), des recettes de l'ordre de 17,1 millions (18,43).

La contribution du tourisme aux recettes provenant du transport des voyageurs par les CFF, les chemins de fer privés et les chemins de fer spéciaux peut de nouveau s'évaluer pour 1954 à 150 millions. Il a été vendu, rien qu'à l'étranger, pour l'ensemble des entreprises de transport (non compris Swissair) pour 37 millions de billets.

3. Trafic routier

La direction générale des douanes, selon le système de calcul utilisé jusqu'ici, a relevé l'entrée en Suisse, pour 1954, de 1 655 819 véhicules à moteur. Cela représente 359 148 (27,7 %) de plus que l'année précédente. 1 609 345 de ces véhicules proviennent de régions éloignées du pays (+ 28,2 %) ; ils se répartissent en 1 386 921 automobiles (+ 27,6 %), 174 503 motocyclettes (+ 38,2 %) et 47 921 (+ 13,9 %) autocars.

Avec 568 672 véhicules — ce qui représente une augmentation de pas moins de 46,3 % — l'Allemagne s'est placée en tête de toutes ces voitures étrangères qui sont entrées en Suisse. Viennent ensuite : la France avec 508 466 (+ 12,5 %) ; l'Italie avec 312 741 (+ 43,1 %) ; Belgique/Luxembourg avec 58 770 (+ 7,9 %) ; Angleterre/Irlande avec 57 514 (+ 23,1 %) ; Pays-Bas avec 46 394 (+ 29,1 %) ; Autriche avec 40 543 (ce qui représente un recul de 8,9 %) ; les trois pays scandinaves, Danemark, Suède et Norvège avec 23 568 (+ 23,1 %) ; Afrique avec 15 904 (+ 12,8 %) ; Amérique du Nord et du Sud avec 15 787 (+ 0,7 %) ; Espagne/Portugal avec 3 571 véhicules (+ 22,4 %), etc.

D'après cette ancienne façon de calculer, les véhicules voyageant avec un triptyque, n'étaient comptés qu'une fois, soit à leur premier passage de la frontière. Ce système est maintenu simplement pour la comparaison avec les taux de fréquence des années précédentes.

D'après le nouveau système de calcul pratiqué depuis le 1^{er} janvier 1954, les entrées répétées sont pour la première fois comptabilisées, ce qui porte à 5 185 875 le nombre des véhicules entrés, soit 2 561 078 véhicules d'Allemagne, 1 430 127 de France, 461 895 d'Italie et 501 338 d'Autriche.

Les chiffres notés plus haut pour le trafic étranger non frontalier, d'un intérêt tout particulier pour le tourisme, demeurent les mêmes avec le nouveau système de calcul.

Grâce à un déblaiement massif de la neige par les services cantonaux des routes, on avait espéré pouvoir ouvrir au trafic touristique les routes alpestres qui conduisent vers le sud — Simplon, Gothard, San Bernardino — déjà pour les fêtes de Pâques qui tombaient à la mi-avril. Le mauvais temps subit ne le permit pas et de nombreux touristes automobiles crurent devoir changer leurs projets de vacances de Pâques ou même y renoncer. Les CFF ont fourni un effort exceptionnel pour le transport des véhicules à moteur par les tunnels du Gothard et du Simplon et les automobilistes purent ainsi exécuter leurs plans de voyage vers le sud. Au début de juillet, par suite de chutes de neige inattendues, certains cols de haute montagne ne furent praticables qu'avec des chaînes et il y en eut qui, en août, par suite d'inondations, durent être momentanément barrés.

Le service Europabus exploité par les PTT a fonctionné du 15 juin au 15 septembre sur les deux lignes Lucerne-Brünig-Interlaken-Montreux et Lucerne-Andermatt-Furka-Grimmel.

Les autocars des PTT ont transporté en 1954, 21 535 109 personnes, soit 433 368 de plus que l'année précédente. Les recettes se sont élevées à 20 467 914 francs (+ 244 816 francs). Les tours classiques par les routes alpestres ont été moins nombreux par suite du mauvais temps pendant la saison d'été.

Au 30 septembre 1954, on dénombrait en Suisse 483 983 véhicules à moteur, soit 52 000 (12 %) de plus que l'année précédente. Ce chiffre se compose de 237 510 automobiles (+ 12 %), 47 038 camions et voitures de livraison (+ 7 %), 2432 autocars (+ 5,3 %) et 193 805 motocyclettes, scooters, vélos-moteur (+ 12,5 %). L'augmentation du nombre des véhicules à moteur n'a pas été tout à fait aussi forte que durant les trois années précédentes. On compte

qu'un habitant sur 25 possède une motocyclette, un scooter ou un vélo-moteur, un habitant sur 21 une automobile, et un habitant sur 10 un véhicule motorisé. La Suisse est, après la Suède, le pays le plus motorisé d'Europe.

4. Trafic aérien

Dix-huit entreprises étrangères ont collaboré à l'exploitation du réseau international aérien de la Suisse, à côté de notre société nationale, la Swissair. Sur ce réseau furent effectués en 1954, au total, 36 810 vols horaire (1953 : 31 444) avec un total de 879 936 passagers (756 175), 5717 tonnes de courrier (4979) ; 12 471 tonnes de fret (12 195). Le nombre de kilomètres-passagers s'éleva à 679 millions, soit 117 millions de plus que l'année précédente. La part de la Swissair dans ces résultats fut de 25 795 vols (19 801), avec 544 838 passagers (404 229), 2909 tonnes de courrier (2202), 6089 tonnes de fret (4931) et 452 millions de kilomètres-passagers (328 millions).

Dans le trafic sur demande en dehors des lignes régulières 32 115 vols furent exécutés par des entreprises suisses et étrangères (25 861), avec 83 457 passagers (68 028), 105 tonnes de courrier (136) et 1572 tonnes de fret (1409). Dans le domaine de l'aviation privée (sport et tourisme), on nota 167 032 vols (141 316), avec 55 985 passagers (57 023). Le chiffre d'affaires de la Swissair dépassa pour la première fois le chiffre de 100 millions et atteignit presque 111 millions, contre 86,6 millions l'année précédente.

Il n'y a pas eu de grands changements sur le réseau, en dehors de la nouvelle ligne de la Swissair, mise en exploitation le 27 mai une fois par semaine dans les deux sens, Zurich-Genève-Lisbonne-Dakar-Recife-Rio de Janeiro-Sao Paulo et du nouveau vol de fret de la Swissair Zurich-Bâle-New York. Mentionnons encore une ligne directe Genève-Madrid de la Swissair, l'intégration de Bâle dans un service Zurich-Paris, une nouvelle ligne de la KLM pour Johannesburg via Zurich, un troisième service d'Air India entre Genève et Bombay, un deuxième service de la KLM pour Curaçao via Zurich, un deuxième service de la SAS pour Tokio et la nouvelle ligne d'Air France Casablanca-Marseille-Bâle, prolongée depuis le 1^{er} novembre jusqu'à Strasbourg.

La flotte aérienne civile suisse se composait à fin 1954 de 619 unités

(1953 : 614), à savoir 449 avions (441), 4 hélicoptères (2), 166 planeurs (171). Le personnel était de 1837 pilotes d'avions (1529) ; 977 élèves-pilotes (818) et 419 pilotes de vol à voile (415).

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

Nous tenons à exprimer ici une pensée émue et reconnaissante à la mémoire de feu M. le D^r h. c. J. Escher, conseiller fédéral, chef du Département fédéral des postes et chemins de fer, qui, dans la dernière année de ses fonctions et de son existence, a continué à apporter un appui efficace et éclairé à la cause du tourisme en général et à notre Office en particulier.

Notre gratitude va également aux autorités fédérales, à l'Office fédéral des transports, au Département politique et à ses délégués diplomatiques et consulaires qui ont défendu et soutenu nos intérêts touristiques à l'étranger et le travail de nos agences ; 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 existé entre la Fédération suisse du tourisme et notre organisme en vue de réaliser nos tâches communes.

Nous avons entretenu des contacts étroits et fructueux avec les associations touristiques régionales et locales, de même qu'avec les entreprises de transport officielles et privées, les organes techniques de l'hôtellerie, les groupements touristiques professionnels, les associations sportives et de nombreuses institutions scientifiques et culturelles. Dans le domaine de la collaboration internationale pour le développement du tourisme, nous nous sommes employés activement à sauvegarder les intérêts de la Suisse.

Notre directeur est membre du Comité exécutif de l'Union internationale des organismes officiels du tourisme (UIOOP), du Comité du tourisme de l'OECE et il préside la Commission européenne de propagande collective aux USA.