

Divers secteurs de propagande

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Rapport annuel / Office national suisse du tourisme**

Band (Jahr): **43 (1983)**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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.

Transports

Chemins de fer fédéraux

La relance conjoncturelle attendue pour le début 1983 ne s'est pas produite et la situation économique difficile a influencé négativement le trafic des marchandises des CFF, surtout au cours du premier semestre. Durant l'année sous revue, le résultat total des CFF est resté inférieur de 95 millions de francs par rapport au budget. Cependant, avec 3589 millions de francs, il a dépassé le résultat de 1982 de 4,3% et, ainsi, compensé l'augmentation des dépenses de 3,7%.

Malgré l'énorme pression exercée par la concurrence de la route, le trafic voyageurs des CFF a connu une évolution un peu plus réjouissante. Avec 216,3 millions, le nombre des voyageurs est resté pratiquement le même qu'en 1982; les voyages plus longs ont augmenté les prestations de trafic de 1,2%, qui ont atteint 9100 millions de personnes-kilomètres.

Les recettes totales du trafic des voyageurs se sont élevées à 1088 millions de francs, soit 7,5% de plus qu'en 1982. Cette augmentation découle dans une large mesure des adaptations tarifaires. Le trafic intérieur a eu un peu moins de succès que le trafic international.

Les mesures et offres particulièrement importantes pour le tourisme peuvent être commentées ainsi:

En mai 1983, le billet de vacances a été supprimé. Il a été remplacé par l'abonnement client à demi-tarif et, à l'étranger, par la carte suisse de vacances.

La validité des billets suisses aller et retour et des billets circulaires a passé de 10 jours à un mois

pour des distances dépassant 36 km. Cette mesure facilite l'information et la vente et épargne aux voyageurs l'achat de billets de prolongation. En même temps, il a été introduit un nouveau billet circulaire qui permet, comme auparavant le billet de vacances, de combiner les circuits désirés. Pour le trafic à forfait des organisateurs de voyages étrangers, on a créé en outre un abonnement à demi-tarif spécial «Forfait». Toutes ces mesures ont contribué à compenser la suppression du billet de vacances.

Deux essais d'un an doivent permettre de déterminer quelle est l'influence des prix sur le marché:

- billets du soir: depuis mai 1983, une réduction de 50% sur les billets aller et retour à partir de 18.00 heures est accordée sur 12 tronçons-pilotes de courtes distances;
- minigroupes: depuis novembre 1983, une réduction de 20% est accordée à des groupes de 3 personnes au minimum. On espère ainsi pousser ces petits groupes, particulièrement attirés par la voiture, à utiliser le train.

Depuis l'automne 1983, des trains Inter-City entiers circulent sur le nouveau matériel roulant des CFF, le wagon unitaire IV. Ces voitures confortables, entièrement climatisées, sont caractérisées par leur déplacement silencieux et ont gagné en très peu de temps la faveur du public.

Le trafic des voyages en groupes est particulièrement menacé par la concurrence; il a de nouveau légèrement diminué, mais les recettes ont cependant un peu augmenté.

Pour les abonnements à demi-tarif Elite, il en a été vendu 147 000 ou 42% de plus qu'en 1982. Ce chiffre s'explique par la suppression du billet de vacances. En revanche, il a été vendu 346 000 abonnements Senior (-5%) et 137 000 abonnements Junior (-6%), ainsi que 1 069 000 cartes journalières avec abonnements à demi-tarif (-14%). Le recul est dû aux prix et à d'autres offres, telles que le Rail Europ Senior à l'étranger et les billets à prix réduits pour les étudiants. Pour les mêmes motifs et en raison du chômage des jeunes assez répandu, les ventes des abonnements de jeunesse internationaux Interrail ont reculé dans la plupart des pays de 10 à 20% (Suisse 12 600: -13%).

Les abonnements généraux connaissent une augmentation constante des ventes: 22 100 (+1%); l'évolution des ventes de la carte suisse de vacances pour les hôtes de l'étranger est particulièrement réjouissante: 54 700 (+11%).

La vente d'offres forfaitaires par le train (Fantour, Railtour, Découverte d'une ville suisse par le train, Flâneur suisse, etc.) ont augmenté de 25% et atteint 34 400 grâce à des efforts intensifs de vente. On peut également se réjouir de l'utilisation accrue du train à destination et au départ des aéroports par suite d'accords avec les organisateurs de voyages. Parallèlement, le système Bagages-Fly, très apprécié, a enregistré une hausse de 11% du nombre de ses utilisateurs, par rapport à 1982.

Le trafic par car concurrence durement les voyages forfaitaires des organisateurs allemands, néerlandais et belges à destination de la Suisse et en transit. Souvent, seules de la peine et des concessions de prix permettent de les conserver au rail.

Le trafic d'outre-mer s'est relativement bien maintenu: un accroissement de 6% des ventes en Amérique du Nord a permis de vendre au total 270 000 titres de transport Eurail Path et Eurail Youthpath malgré de fortes régressions sur quelques autres marchés. L'émission de billets au tarif Eurail pour certains tronçons a même augmenté de près de 20%.

Union suisse des entreprises de transports publics (UST)

Pour les entreprises de transports publics affiliées à l'UST, on ne connaît pas les résultats définitifs au moment de la rédaction de ce rapport. D'après les estimations, les recettes totales des *chemins de fer publics* devraient atteindre quelque 590 à 600 millions de francs pour 1983. Par rapport à 1982, l'évolution des fréquences et du rendement reste identique ou augmente légèrement.

Pour les *remontées mécaniques* (trains à crémaillère, transports à câble et téléskis), le chiffre d'affaires total peut atteindre selon les estimations 580 à 600 millions de francs. La capacité des entreprises de sports d'hiver présente toujours une tendance à la hausse due à la mise sur pied de nouvelles installations et une modernisation efficace de celles existant.

Les entreprises concessionnaires de navigation sur les lacs suisses ont enregistré une stagnation des fréquences malgré le beau temps estival. Cependant, les recettes ont augmenté pour atteindre quelque 45 millions de francs, grâce à des adaptations de prix.

Poste, téléphone, télégraphe

Entre le *tourisme* et les *PTT* existent d'étroites relations et un échange réciproque. Le tourisme alimente le trafic PTT, il est donc une importante source de recettes. Les PTT de leur côté mettent à disposition de l'économie touristique des installations postales et de télécommunications modernes et adaptées même aux périodes non rentables de trafic saisonnier: c'est une base dont dépend le tourisme pour ses communications dans le monde entier.

La *communication* continue d'être parmi les branches en expansion, c'est ce que confirment à nouveau les résultats généraux 1983 de l'entreprise suisse des PTT: le trafic a augmenté globalement de 3,6%, soit 3,4% pour les services postaux et 3,8% pour les télécommunications.

En revanche, le *trafic postal des voyageurs* n'a pas suivi cette évolution à la hausse. Bien que l'offre de prestations ait été élevée d'environ 10% en fonction de l'horaire cadencé des CFF et que le marketing ait été renforcé, la demande pour le trafic voyageurs est restée inférieure aux prévisions. En 1983, les postes ont transporté 66,6 millions de passagers ou 0,3% seulement de plus qu'en 1982. Ainsi, le trafic est resté stationnaire pour la première fois depuis des décennies. En particulier, les voyageurs individuels et en groupes ont diminué, tandis que le nombre des détenteurs d'abonnements a légèrement augmenté. Dans les grandes agglomérations, l'utilisation a été meilleure que dans les régions touristiques et campagnardes, où notamment la motorisation en hausse a réduit le nombre des voyages en car postal. Alors, le service postal des voyageurs a réorganisé ses courses spéciales en tenant compte des besoins du trafic horaire. A fin 1983, le réseau des cars postaux comprenait 623 lignes (+ 3%) d'une longueur totale de 8006 kilomètres et un parc de 1463 véhicules pour le transport des voyageurs. Les recettes ont atteint 109 millions de francs ou environ 8% de plus qu'en 1982; cette augmentation est due surtout à la nouvelle adaptation des tarifs introduite en même temps que le chemin de fer.

Pour les paiements par poste, l'augmentation de la demande a continué. Le chiffre d'affaires total a passé à 1437 milliards de francs (+ 3,3%), le nombre des comptes de chèques postaux à 1 069 206 (+ 3,4%). Les PTT s'efforcent d'agrandir leur réseau d'appareils de distribution de billets Postomat à 153 appareils en 1984, d'introduire un chèque postal garanti, encaissable dans toute l'Euro-

pe occidentale, et de pousser l'automatisation du service des comptes de chèques postaux.

Pour le *trafic postal*, le nombre des envois adressés non inscrits s'est élevé de 5,2%, celui des envois sans adresse (imprimés et autres) de 15,5%. Des mesures de promotion appropriées ont entraîné une augmentation d'environ 10% de l'envoi de cartes postales; de tels messages constituent également une bonne propagande pour la Suisse, pays de vacances. De manière générale, l'utilisation de timbres a cependant régressé de 7%, surtout en raison de l'emploi plus fréquent de machines à affranchir et de distributeurs de timbres imprimés.

Les *télécommunications*, également partie importante de l'infrastructure touristique, ont à nouveau enregistré en 1983 de grandes augmentations. Pour le *téléphone*, le trafic interurbain national s'est accru de 4,6%, les correspondances avec l'étranger de 6,2%. Comme dans le trafic interne totalement automatique, les usagers suisses peuvent établir eux-mêmes presque toutes les liaisons avec l'étranger. On a développé une génération électronique d'appareils téléphoniques. A fin 1983, il existait 3 095 057 raccordements (+ 84 685) et au total 5 113 082 installations (+ 158 254). En raison de la forte demande, le réseau national d'autotéléphone (Natel) a atteint 9000 raccordements. En outre, la rationalisation des téléphones avec ordinateurs (Terco), favorable aux utilisateurs, a continué selon les prévisions. Dans le domaine de la technique des fibres de verre, les premières installations optiques ont été intégrées dans le réseau de district et les premiers câbles avec des fibres de verre mis en place pour le réseau longue distance; des essais pilotes pour la communication large bande ont commencé dans le réseau des participants des PTT. Dans leur station terrienne de télécommunication par satellites à Loèche (VS), les PTT ont pu installer en temps voulu le nouveau système d'antennes Intelsat Loèche 3 et commencer la construction du système d'antennes Eutelsat pour le satellite de télécommunication européen ECS.

Dans le secteur de la *téléinformatique*, le trafic télex suisse s'est accru de 13,5%, celui de l'étranger de 5,3%, le nombre des raccordements télex de 4,2% pour atteindre 35 953. Alors que le trafic international des télégrammes a continué de régresser, le nombre des télégrammes en Suisse est de nouveau en augmentation (+2,5%), notamment les télégrammes de félicitation grâce à des opérations promotionnelles. Les PTT ont étendu le réseau international du service public de télécopie (Service Burofax) de 24 à 33 pays.

Pour la *radio*, le nombre des concessions a passé à 237 9461, soit une augmentation de 42 204. L'agrandissement du réseau d'émetteurs à ondes ultra-courtes a permis de combler les lacunes encore existantes; environ 99% de la population sont maintenant en mesure de recevoir le premier et le deuxième programmes radiophoniques de leur région linguistique.

Pour la *télévision*, le réseau d'émetteurs a été complété. A fin 1983, 1254 émetteurs et réémetteurs à 429 endroits permettaient à la population de capter les trois programmes nationaux. Le nombre des concessions pour récepteurs s'est élevé de 37 725 pour atteindre 209 4787.

Route

Durant 1983, le réseau des routes nationales n'a augmenté que de 36,7 km. Ainsi, à la fin de l'année, 1324,2 km étaient ouverts à la circulation, soit 72,2% du total prévu. Il faut encore y ajouter environ 18 700 km de routes cantonales et approximativement 48 800 km de routes communales.

A fin septembre 1983, notre pays comptait au total 3 074 207 véhicules à moteur. Ils sont donc en augmentation de 77 000 ou 2,6% par rapport à 1982 et de 372 000 ou 13,8% par rapport à 1980. En moyenne, il existe une proportion de 392 voitures de tourisme pour 1000 habitants (1982: 385); on arrive ainsi à 1 voiture pour 2,55 habitants (1970: 4,5; 1975: 4,0; 1982: 2,6).

Les frontières suisses ont enregistré au total le passage de 51,2 millions de voitures de tourisme étrangères (1982: 52,1 millions). Pour le trafic quotidien des travailleurs frontaliers, on a compté 16,6 millions d'entrées, tandis que 34,6 millions de véhicules étaient des voitures de tourisme. En outre, 159 842 autocars étrangers sont entrés en Suisse en transportant 5,787 millions de passagers.

Trafic aérien

En 1983, les compagnies d'aviation suisses et étrangères ont transporté 14 284 362 passagers (1982: 13 966 309) au départ et à destination des aéroports suisses (transit inclus), en vols de lignes et hors lignes. Le trafic de lignes s'est composé de 191 551 vols d'étape (187 388) avec 12 353 672 passagers (12 070 610), le trafic hors lignes, sans vols d'hélicoptères, de 34 570 étapes (33 760) avec 1 930 690 passagers (1 895 699). Les aéroports ont enregistré les nombres de passagers suivants pour le trafic commercial, transit inclus: Bâle 906 000 (904 000), Berne 49 000 (31 000), Genève 474 700 (470 700), Lugano 86 000 (56 000), Zurich 861 600 (832 200).

En 1983, Swissair a transporté au total 7 177 407 passagers sur toutes les étapes de son réseau, soit 8840 passagers ou 0,1% de plus qu'en 1982. Dans le trafic marchandises, 208 989 tonnes (+10,5%) et 17 804 tonnes de courrier (+5,1%) ont été acheminées. Avec sa flotte de 50 avions en moyenne annuelle, Swissair a effectué 70 006 vols (73 635). L'occupation des sièges a légèrement augmenté de 63,3 à 63,7%, la charge totale un peu plus, de 62,7 à 63,8%, en raison des chargements de fret.

L'offre totale de transport a atteint 2,79 milliards de tonnes-kilomètres ou 5,6% de plus que l'année précédente. L'accroissement des prestations vendues a dépassé l'augmentation de l'offre: les tonnes-kilomètres utilisées ont été supérieures de 7,5% et ont atteint 1,78 milliard.

Pour les catégories de chargement, calculées en tonnes-kilomètres, les transports de fret ont augmenté de 17,1% et les envois postaux d'exactement 10%. Bien que le nombre des passagers n'ait augmenté que de 0,1%, 3,6% de tonnes-kilomètres passagers de plus qu'en 1982 ont été vendues. Cette divergence a deux causes: les passagers ont parcouru en moyenne de plus grandes distances; la plupart des longs et moyens courriers, sauf pour l'Amérique du Sud, ont enregistré de bons taux d'accroissement, alors que l'Europe n'a pas tout à fait atteint les fréquences de l'année précédente (-1,9%). En novembre 1983, le réseau Swissair mesurait

301 990 kilomètres et touchait 99 villes dans 66 pays sur tous les continents, Australie exceptée. Les événements marquants ont été l'introduction de l'Airbus A310 et des nouveaux Jumbos 747-357.

En 1983 Balair a transporté en tout 8060 touristes étrangers des Etats-Unis en Suisse et retour, dont 5285 de New York et 2775 de Los Angeles.

Crossair a transporté en 1983 en tout 82 651 passagers (vols simple course) sur le réseau suisse, c'est à dire 39 234 passagers entre Zurich et Lugano, 26 690 entre Genève et Lugano, 5301 entre Berne et Lugano, 5072 entre Zurich et Bâle ainsi que 6354 entre Bâle et Genève.

Hôtellerie et restauration

Société suisse des hôteliers

Le nombre de membres de la Société suisse des hôteliers (SSH) s'est élevé à 3834 en 1983. Les établissements affiliés offraient passé 60% des lits d'hôtel en Suisse et ont enregistré près des $\frac{3}{4}$ des nuitées dans ce secteur d'hébergement. Le nombre de sections SSH s'est maintenu à 83. D'autres données concernant l'hôtellerie en 1983 figurent dans la partie statistique du rapport annuel. On ne peut pas passer sous silence que l'hôtellerie également a subi un recul des nuitées. Bien que cette diminution soit restée modeste, elle a influencé l'état des recettes. Si les chiffres d'affaires obtenus et les recettes sont trop faibles pour augmenter le capital propre et qu'il n'est pas possible d'accroître le ca-

pital étranger par suite d'une proportion trop élevée de ce dernier, l'hôtelier ne voit guère de possibilités de faire les investissements nécessaires et pourrait se trouver dans le fameux cercle vicieux: financement plus difficile des améliorations de confort et des rénovations – rénovations moins fréquentes – moins de confort – prix moins élevés – recettes plus mauvaises – financement rendu plus difficile, etc.

On peut décrire 1983, la 101^e année d'existence de la SSH, comme l'année du marketing. Il faut mentionner la parution du Manuel de marketing en français et en allemand, le lancement de séminaires de marketing de trois jours basés sur le manuel et la première participation active de la SSH à des foires. Les démarches commencées durant l'année

du jubilé pour mettre sur pied des projets d'études de marché significatifs ont été couronnées de succès en 1983. Le projet TOMAS, auquel la SSH a beaucoup collaboré, a connu les premières études sur l'hiver et l'été. L'excellent matériel statistique est devenu un instrument quotidien de travail pour tous les responsables du tourisme. Pour la première fois, le panel d'hôtels SSH a pu être réalisé. 250 hôteliers se sont déclarés prêts par contrat à mettre leurs statistiques détaillées à disposition de cette enquête représentative. 170 questionnaires entièrement remplis ont été dépouillés. La publication des résultats est prévue pour mars 1984. Les documents chiffrés significatifs fourniront une aide précieuse tant aux hôteliers qu'à la SSH.

Le Manuel de marketing – il a du reste reçu la médaille de bronze de l'Art Directors Club Suisse – enregistre un succès retentissant. Il rencontre beaucoup d'écho non seulement chez nous, mais aussi en Allemagne, en Autriche et récemment en France. Ce livre a permis à l'hôtellerie suisse de se présenter à nouveau comme le pionnier de l'hôtellerie. Il a été écrit pour l'hôtelier, mais encore pour tous les professionnels du tourisme (ils le lisent aussi).

Au cours de la première année de son deuxième siècle d'existence, la SSH s'est occupée de bien d'autres travaux et projets. Ainsi, les plans de l'école professionnelle de gastronomie à Thoune ont avancé de manière décisive, une fois les obstacles politiques surmontés et les crédits nécessaires accordés. La conception détaillée de formation de la SSH sera ainsi pratiquement sans lacune. Pour la formation et la formation continue, on a investi plus de neuf millions sans compter l'école hôtelière SSH de Lausanne. Au titre des gros efforts pour le recrutement, pas moins de 6000 élèves et enseignants notamment ont été informés sur les possibilités de formation dans l'hôtellerie et la restauration.

Au cours de négociations difficiles, la délégation SSH a mis au point le projet de nouvelle convention collective nationale. Elle accordera probable-

ment la semaine de cinq jours aux employés, ce qui aura une influence positive sur le marché du travail, mais négative sur les frais de l'hôtellerie. Le service économique et juridique de la SSH s'est occupé intensément de réviser la classification de tous les établissements membres. La nouvelle classification, qui entrera en vigueur en 1985, présentera quelques améliorations et surtout sera plus explicite pour les clients.

Enfin, l'hebdomadaire «hôtel revue + revue touristique» a continué d'augmenter de volume et d'accroître son tirage pour atteindre environ 18000 exemplaires.

Fédération suisse des cafetiers, restaurateurs et hôteliers

Au début de 1983, l'Union Helvetia, organisation des employés de la branche, a exigé des associations patronales une révision de la convention collective de travail actuellement en vigueur dans toute la Suisse; elle avait assorti cette demande d'une liste détaillée d'exigences. Après d'âpres discussions, les délégations sont parvenues à un accord le 22 décembre. La nouvelle convention doit entrer en vigueur le 1er juillet 1984 et durer quatre ans, ceci après ratification par les organes compétents des partenaires sociaux. Outre diverses améliorations concernant la sécurité sociale (assurance-accidents, prévoyance professionnelle), elle comporte l'introduction progressive de la semaine de cinq jours. La durée maximale de travail pour le personnel de service et d'autres secteurs sera réduite d'une heure supplémentaire au cours de la durée de validité de la nouvelle convention.

Le compromis négocié doit accroître la compétitivité de la restauration sur le marché du travail et rester encore quelque peu acceptable pour les pa-

trons. Toutefois, cela entraînera dans la plupart des cas des adaptations de prix.

D'autres charges financières et administratives importantes, également pour le restaurateur, découlent de l'évolution rapide des œuvres sociales helvétiques, notamment pour la nouvelle loi fédérale sur la prévoyance professionnelle (2e pilier) et l'assurance-chômage. La caisse de compensation de la fédération à structure moderne «Wirte», avec siège à Aarau, est déjà parvenue à la limite supérieure de sa capacité. Si l'évolution des assurances sociales ne change pas bientôt de cap et ne ralentit pas, il ne faut pas exclure de sérieuses difficultés d'application.

En 1983, la Fédération suisse des cafetiers, restaurateurs et hôteliers s'est défendue notamment contre l'augmentation des interventions de l'Etat dans les entreprises et la réglementation toujours plus développée. Ce sont justement les petites entreprises (2/3 de tous les membres de la Fédération sont des établissements très petits et petits!) qui doivent

investir actuellement beaucoup de temps pour observer dans les règles toutes les prescriptions légales. De cette manière, le restaurateur devient toujours davantage l'aide de l'Etat sans recevoir de rémunération.

Le refus de la présence étatique toujours plus sensible a été occasionné par les propositions du Conseil fédéral concernant un nouveau contrôle des prix, l'avant-projet pour le renforcement de la protection du travailleur contre le licenciement, la révision de la loi sur les denrées alimentaires, l'impôt sur le chiffre d'affaires et enfin les lois sur la protection des consommateurs.

Le Parlement européen a proclamé 1983 année des petites et moyennes entreprises. Il espérait que les gouvernements concernés, les syndicats ou les organisations de consommateurs témoigneraient de la compréhension aux entreprises de petite et moyenne importance durant l'année, les soutiendraient et les encourageraient: cet espoir a été déçu. On s'est borné à la proclamation.

Tourisme social

Durant l'année sous revue, nous avons également soutenu la Caisse suisse de voyage (reka) à plus d'un titre et continué notre étroite collaboration. Nos agences se sont efforcées de gagner davantage d'hôtes étrangers à un séjour dans les centres de vacances reka. C'est une des tâches de nos représentations à l'étranger de cultiver d'étroites relations avec les diverses organisations de tourisme social et de les informer continuellement des possi-

bilités de vacances en Suisse pour les personnes dont le pouvoir d'achat est peu élevé.

Dans cette perspective, les liens sont particulièrement forts avec l'Alliance nationale des mutualités chrétiennes de Belgique: au cours des décennies son service touristique Intersoc a amené dans notre pays près de deux millions de Belges au moyen des transports publics.