

Des tours-opérateurs chinois pour relancer le tourisme à Genève

ACCUEIL Après le covid, le retour des voyageurs chinois a été timide, même s'il est plus important à Genève qu'ailleurs en Suisse. Le canton veut les faire venir en masse et il brandit ses atouts

RICHARD ÉTIENNE

Cette fois-ci, la météo maussade risque de coûter cher aux Genevois. Même si elle n'a pas terni l'ambiance sur le quai n° 7 de la gare de Cornavin, samedi, quand à 13h30 précises le TGV de Paris est arrivé. A son bord, une soixantaine de représentants d'agences de voyages et de tour-opérateurs chinois. Ils ont été accueillis par des employés de Genève Tourisme, l'agence de promotion du canton, et des banderoles de bienvenue. Dans une scène de séances photos festives qui a rappelé l'arrivée, également en train et à peu près au même endroit, du président chinois Xi Jinping en janvier 2017.

Les 60 tour-opérateurs resteront trois jours à Genève où ils seront traités quasiment comme des chefs d'Etat. Certains viennent pour la première fois, d'autres sont déjà prêts à signer des contrats. «Ils incarnent un très gros potentiel, d'autant plus qu'ils viennent de régions différentes en Chine, chacune importante», indique Adrien Genier, le directeur de Genève Tourisme, joint au téléphone la veille. Cette opération doit servir de tremplin, pour confirmer le timide retour des touristes chinois au bout du Léman et en Suisse romande, après la pandémie. Et le faire exploser.

Traversée du désert

Les chiffres ont été sans pitié ces dernières années. En 2020, après un record en 2019, le tourisme s'est écroulé – coronavirus oblige. La traversée du désert a été longue. En 2021 et en 2022, ils ne sont pas revenus ou à peine. Il a fallu attendre 2023 pour voir un sursaut, qui s'est confirmé en 2024 et l'an dernier. Dans le canton, les nuitées hôtelières réservées par des Chinois ont augmenté de 19% en 2025 (de janvier à novembre, les données de décembre n'étant pas encore accessibles), dépassant ainsi pour la première fois, de 4,3%, la barre fatidique de 2019.

Il y a toutefois encore de quoi rattraper le temps perdu: au bout du Léman, moins de 3% des nuitées étaient chinoises l'an dernier. «Il y a de quoi faire beaucoup mieux. Nous aimerions atteindre une part autour des 5 à 6%», affirme Adrien Genier. Genève Tourisme mise en fait sur une explosion: dans une étude publiée l'an dernier, l'organisation anticipe plus de 230 000 nuitées chinoises dans le canton en 2030. Deux fois plus qu'en 2025.

En Suisse, et en Europe en général, par contre, on n'a pas encore renoué avec les niveaux de l'année de référence avant le covid. De janvier à novembre 2025 (les données de décembre n'étant pas non plus disponibles à l'échelle nationale), les chiffres augmentent mais pas de façon spectaculaire: 691 000 nuitées en 2024 et 750 000 en 2025. Loin, très loin du 1,3 million de nuitées de 2019.

«Nous ciblons les Chinois de la classe moyenne supérieure»

ADRIEN GENIER, DIRECTEUR DE GENÈVE TOURISME

Genève se démarque car elle possède des atouts dont la Suisse et l'Europe ne disposent en général pas: une forte proportion de tourisme d'affaires – qui, lui, s'est plus vite repris – et d'excellentes dessertes aériennes. Par rapport à Kloten, Cointrin tient la dragée haute avec beaucoup plus de connexions directes vers la Chine. China Eastern a inauguré en juin une liaison entre Shanghai et la Cité de Calvin, avec quatre vols par semaine, alors qu'une autre compagnie chinoise, Air China, déjà présente à Genève, a augmenté ses dessertes avec Pékin.

«Le retour d'Air China à Genève [en février 2023, ndlr] a fait le buzz en Chine car il a incarné une des

premières ouvertures de liaisons aériennes chinoises vers l'Europe après la pandémie, et cela a joué un grand rôle dans le succès de Genève», affirme Lei Zhao, la responsable du marché chinois chez Genève Tourisme, rencontrée sur le quai de gare samedi.

«L'offre fait défaut»

Le débarquement des 60 tour-opérateurs de samedi? Largement grâce à son travail. Tout a commencé il y a 3 ans quand Lei Zhao s'est rendue à China Workshop, une foire réunissant des agences de voyages chinoises à Paris, et qu'elle a constaté qu'il y en avait beaucoup parmi elles qui organisaient des séjours en Europe sans passer par Genève. Sous son impulsion a été greffée à ce salon annuel, dont l'édition 2026 s'est tenue dans la capitale française cette semaine, ce séjour de trois jours en Suisse romande, avec Genève comme camp de base.

Au menu: des voyages en train avec les TGV Lyria, des excursions, notamment sur le site de Glacier 3000, au château de Chillon, aux musées Chaplin, olympique et Patek Philippe, à la maison Cailier. Des ateliers pour fabriquer du chocolat – à La Bonbonnière –, des couteaux ou des montres. Les visites du CERN, de la Vieille-Ville et des Nations unies sont aussi à l'agenda.

«Nous ne ciblons pas des touristes qui se déplacent en masse et en car à travers l'Europe en dix jours mais des groupes plus petits, de la classe moyenne supérieure, qui privilégient quelques pays sur une durée un peu plus longue», indique Adrien Genier.

Pourquoi les touristes chinois ont-ils mis tant de temps à revenir? Et pourquoi si lentement? La réponse à la première question est simple: parce que Pékin a décidé de rouvrir les vannes tardivement, en 2023. Pour la deuxième interrogation, les explications varient. La crise économique serait passée par là et porterait atteinte aux porte-monnaies chinois, lit-on



Photo de groupe de la soixantaine de représentants d'agences de voyages et de tour-opérateurs chinois à la gare Cornavin, à leur arrivée par le TGV de Paris. (GENÈVE, 24 JANVIER 2025/KARIN BAUZIN POUR LE TEMPS)

souvent dans la presse. Le *South China Morning Post* indiquait la semaine dernière qu'ils dépensent en effet moins. Des explications que Hengyu Shi balaie. Le directeur de China Workshop, du voyage à Genève et également rencontré à Cornavin, estime au contraire que «les classes moyennes chinoises ont soif de voyage mais que l'offre fait défaut».

L'offre aérienne surtout. «Les compagnies d'aviation chinoises ont rouvert leurs lignes vers l'Europe, davantage même qu'avant»,

dit-il en pensant notamment à une nouvelle desserte entre Shanghai et Marseille. Les transporteurs occidentaux font par contre défaut, selon lui. En partie parce qu'ils ne peuvent pas survoler la Russie, contrairement aux compagnies chinoises, ce qui allonge les trajets et leur coûte donc plus cher. «Quand la guerre sera finie, tout redémarrera», dit-il. Le potentiel est énorme.

Comme avant? Pas tout à fait, selon le spécialiste, car les goûts des nouvelles générations ont

changé: elles sont moins friandes de voyages en car et en grands groupes. Moins désireuses d'acheter des montres et de faire des achats spectaculaires, mais plus motivées à l'idée de faire des expériences. Comme manger de la nourriture locale ou fabriquer du chocolat. C'est ainsi que pour le voyage de cette semaine, qui se veut de «familiarisation», les tour-opérateurs seront aussi amenés à se déplacer avec les bateaux de la CGN et les tuk-tuks du groupe genevois Welo. ■