

Tourisme de masse : un boomerang?

Autor(en): **Weiss, Hans / Brosi, Georg / Hostettler, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **72 (1977)**

Heft 4-fr: **Tourisme de masse : un boomerang?**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-174684>

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.

L'avenir d'un élément essentiel de l'économie suisse

Tourisme de masse: un boomerang?

Avec 66,7 millions de nuitées en 1976, le tourisme est devenu un élément essentiel de l'économie suisse. 15 milliards de francs sont actuellement investis dans les hôtels, maisons de vacances, agences de voyages, etc. Environ 200 000 personnes y trouvent du travail pendant la haute saison, et quelque 10 milliards de recettes brutes, soit 8% du PNB, leur passent entre les mains. Au moins 600 000 lits sont à la disposition des vacanciers dans les hôtels et pensions, plus 2 millions de places dans les restaurants, 5000 kilomètres de voies ferrées, 464 téléphériques et chemins de fer de montagne, 1700 monte-pentes et 60 000 kilomètres d'autoroutes. – Chiffres impressionnants pour un si petit pays! Mais les mauvais côtés du tourisme de masse sont toujours plus manifestes. Allons-nous vers un suicide touristique?

Les articles du présent *Forum* ont pour but de signaler certains dangers du tourisme actuel en Suisse, de formuler des propositions pour y remédier, et d'attirer aussi l'attention sur les conséquences qui en découlent pour l'activité future des organisations à but idéal, telles que le «Heimatschutz». M. Hans Weiss, secrétaire général de la Fondation suisse pour la protection du paysage, ouvre le débat par quelques considérations fondamentales sur les rapports du tourisme et du paysage:

Qu'est-ce que le paysage?

Pour donner une réponse non pas académique mais tenant compte de l'élément humain, le paysage a trois fonctions vitales: il est d'abord, depuis toujours, la *base essentielle de l'alimentation*, et doit le rester. Ensuite, il joue un rôle tout aussi important, encore que moins visible, de *protection*. La forêt de montagne, par exemple, nous protège des avalanches, des inondations et de l'érosion. Les haies, les bosquets et les cours d'eau – pour autant qu'on les laisse à l'état naturel – empêchent la raréfaction de la faune et de la flore, et du même coup l'instabilité écologique qui, à la longue, exerce aussi un effet sur l'homme. Enfin, tout au moins depuis le début de l'industrialisation, le paysage se prête au *délassement*, qui est aussi nécessaire à la société et aux individus que la conservation de la nature pour notre environnement.

Et qu'est-ce que le tourisme?

Le tourisme n'est au fond rien d'autre que la mise en œuvre des fonctions susmentionnées, en dehors du cadre quotidien. Et comme la vie quotidienne, pour 90% au moins de la population active, se déroule dans un cadre marqué par notre civilisation technicienne, le tourisme est obligé de se tourner vers les lieux qui offrent un *contraste* avec la vie courante. Il est connu que ce qui est demandé n'est pas l'ordinaire mais l'insolite. Ce qui attire, c'est ce qui est différent. Or l'insolite disparaît toujours davantage de ce qu'édifie notre temps: il faut le chercher dans le paysage intact (non extensible), dans la nature inviolée (impossible à créer) et parmi les témoins (non reproductibles) de notre propre passé ou des autres cultures.

Du point de vue politico-économique, on sait que le tourisme est de grande importance pour notre pays, aussi bien sur le plan national que régional. Mais une chose est beaucoup moins connue: c'est que le tourisme vit, pour sa part, de la fonction de délassement, et que celle-ci n'est pas un don de la nature qui peut se renouveler de lui-même. Elle est bien plutôt le fruit d'un *système séculaire d'exploitation agricole*. Le tourisme vit de cet héritage. C'est ainsi que les pistes de ski, par exemple, ne sont utilisables au-dessous de la limite des forêts que parce que l'herbe est fauchée en été, ou parce que le bétail paît, ce qui empêche les buissons d'envahir les surfaces. Il en va de même pour le maintien de tous les belvédères, sentiers, places de pic-nic, lisières accueillantes, etc.

La destruction se poursuit

Nous ne méconnaissions pas que le tourisme a beaucoup contribué à la stabilité de la population autochtone et à l'amélioration de ses conditions de vie. Il semble toutefois que cette constatation serve à justifier, sous prétexte de nécessité économique, et sans la moindre critique, presque toute atteinte au paysage. C'étaient cependant des spécialistes du tourisme qui, il y a dix ans déjà, formulaient une mise en garde contre l'autodestruction touristique. Cet avertissement ne se fondait pas sur des considérations idéalistes, mais bien *économiques* à longue échéance. Il est devenu de plus en plus actuel. On a toutefois l'impression qu'il n'a pas eu d'effet important dans la politique menée au jour le jour. En maint lieu, on continue à faire des dégâts comme si le paysage, dans notre pays, était plus vaste que la mer, la steppe ou la forêt vierge, dont on sait depuis longtemps qu'elles aussi sont menacées. Il y a quatre ans, les conceptions directrices de la Conférence des hauts fonctionnaires (CK 73) tablaient sur un *accroissement du nombre des résidences secondaires* de 156 000 à 240 000 d'ici à l'an 2000. Selon d'autres prévisions, ce chiffre est bien au-dessous de la réalité. Même si toutes les résidences prévues ne sont pas construites, on peut mesurer par ces chiffres ce qui va proliférer dans le paysage si la tendance n'est pas rigoureusement canalisée.

A la dernière assemblée de l'*Union suisse des téléphériques*, on a constaté que l'expansion se poursuit en matière de monte-pentes et téléphériques quand bien même la situation financière des entreprises existantes s'aggrave à mesure qu'on en construit de nouvelles. Pour le *Prättigau*, par exemple, la conception régionale du développement prévoit des installations pour tous les lieux quelque peu accessibles et enneigés. En *Haute-Engadine*, à la *Lenzerheide*, dans la région de *Flums*, près de *Grächen*, et en beaucoup d'endroits encore, surgissent de gigantesques projets visant à faciliter l'aménagement de pistes de ski artificielles, et dignes de chantiers d'autoroutes. Cet été encore, on a parlé d'un projet à la *Riederfurka*, juste à côté du Centre de protection de la nature d'Aletsch, nouvellement créé.

A la *Croix-de-Cœur*, au-dessus de Verbier, on poursuit la construction d'un terrain d'aviation avec jetée de 25 mètres de hauteur, piste bétonnée et hangar, qui doit servir à des excursions dans la région et à accueillir des taxis aériens de Londres ou de Paris. Quand d'autres stations demanderont-elles des autorisations semblables «pour cause de concurrence»? Au *Lugnez* – et avec l'appui financier d'une grande banque suisse –, on va commencer la construction de centaines de chalets de vacances dans les «verts pâturages», bien que les villages de la vallée disposent d'une grande quantité de vieilles maisons inoccupées, et bien que la cons-



Un cas entre beaucoup d'autres: dans la région de Furtschellas (Haute-Engadine), un téléphérique et quatre monte-pentes transportent les skieurs sur les pistes (ci-dessus; photo Office central suisse du tourisme), pour lesquelles tout un paysage a été bouleversé (ci-contre; photo W. Roelli).

truction massive de résidences secondaires en des lieux plus commodément situés ait déjà entraîné des catastrophes financières. Ces quelques exemples, choisis parmi beaucoup d'autres, ne montrent que l'actif du bilan de l'enlaidissement; il y a aussi le passif, qui est le grignotement sournois, et à peine remarqué par l'opinion publique, de nos paysages traditionnels et de la culture qu'ils représentent.

Il n'y a pas d'ersatz possible

Le tourisme repose presque entièrement sur le paysage. Il n'est pas question de le remplacer, et ce n'est *ni faisable ni souhaitable*, à moins qu'avec le temps on ne se mette à préférer partout la piscine à la rive lacustre sans lotissement, la climatisation à l'air naturel, le gazon artificiel à la prairie, la route goudronnée au sentier et le terrain aplani au relief du sol, et que l'on ne dégrade les éléments du paysage jusqu'à en faire des objets de musée. Le paysage est menacé, entre autres, parce qu'il dépend d'activités qui – du point de vue monétaire ou uniquement économique – sont inrentables et sont les premières sacrifiées.



Combien d'exploitations agricoles n'ont-elles pas déjà disparu dans le sillage du «boom» de la construction et de la hausse des prix du sol, faute de possibilité de s'agrandir?

Qui entretient et répare les fermes typiques qu'on admire sur les calendriers en couleurs, couvertes de bardeaux au nord des Alpes, de pierres plates au sud, si ni l'Etat ni le tourisme n'en fournissent les moyens?

Combien d'autochtones profitent véritablement des nouvelles formes de tourisme, comme la parahôtellerie? Qui fait en dernier ressort les frais de toute l'infrastructure hâtivement établie à des fins touristiques?

Que deviendraient St-Moritz, et d'autres centres, si les communes voisines se mettaient à lotir de la même manière leurs paysages?

Quel aspect auront nos paysages les plus célèbres en l'an 2000, en dépit du ralentissement de la construction, si les zones à bâtir trop étendues ne sont pas rigoureusement réduites?

Qu'en est-il d'une saine politique d'investissements, quand on voit une Compagnie comme celle du chemin de fer de la Jungfrau projeter la construction sur l'arête du Jungfraujoch d'un gigantesque restaurant de béton et de verre, pour 30 millions de francs, alors que les communes de la région n'ont même pas les miettes d'une telle somme pour financer des projets élémentaires et nécessaires d'infrastructure?

Leçons pour l'avenir

Puissent ces questions indiquer dans quelle direction une politique touristique d'investissements inspirée de vues réalistes et à longue échéance devrait se tourner: elle doit protéger et promouvoir chacune des fonctions du paysage, lequel sera menacé dans ses fondements si on laisse les choses aller selon la tendance présente. Voici quelques *propositions* de mesures à prendre:

- N'accorder des subventions pour des projets d'infrastructure que si ceux-ci sont liés à un plan durable et obligatoire de protection des paysages menacés;
- Idem pour la construction de nouvelles liaisons routières et les autorisations ou concessions octroyées pour des installations touristiques de transport;
- Renoncer aux installations mécaniques dans les régions encore intactes (halte à l'éparpillement des téléphériques!);
- Augmenter les subsides pour la rénovation des logements anciens appartenant à des personnes qui y sont à demeure, en vue de locations, et en finir avec

les aides financières d'infrastructure dans les zones à bâtir trop étendues ou mal choisies;

- On peut aussi prendre des mesures fiscales très favorables à un paysage menacé, sans être injuste: les terrains agricoles situés dans des zones à bâtir ne devraient être imposés moins lourdement que si leurs propriétaires se prêtaient à une interdiction de construire sur leur bien-fonds.

Une politique d'économie touristique et régionale devrait s'inspirer davantage de l'idée que nos après-venants nous seront moins reconnaissants de ce que nous aurons construit que de ce que nous n'aurons pas (ou plus) construit.

Hans Weiss

L'expansion, liée à l'occupation du paysage par des constructions touristiques, commence souvent par des dissonances anodines, pour s'achever en agglomérations inhospitalières et qui avilissent les sites (photo Union suisse du tourisme).



Dilemme pour les stations de vacances

Nécessité du développement et protection du paysage

Entre le développement nécessaire à la survie d'une station, et la protection des sites non moins importante pour son avenir, la contradiction peut-elle être résolue? Le conseiller national Georg Brosi, président de la commune de Klosters, en est convaincu.

Lors d'une assemblée de l'Association suisse pour le plan d'aménagement national, consacrée au thème «Planification locale et protection du paysage dans les stations touristiques», il a pris fermement position en faveur d'une étude globale du problème et a formulé sept considérations principales qui lui paraissent propres à aboutir à une judicieuse synthèse. Les voici, légèrement abrégées:

L'importance d'un plan d'ensemble

1. La planification, pour une station, doit être intégrée dans un plan d'ensemble. Ce serait donc une erreur de faire des plans uniquement pour l'équipement touristique. Le site entier, y compris notamment l'agriculture, ainsi que la protection du paysage, doivent en



faire partie. L'importance des zones agricoles, des forêts et des pâturages ne saurait être estimée assez hautement pour une planification globale. La protection du paysage sans une *agriculture saine* est à peine concevable dans nos régions. Là où existent de puissants intérêts agricoles, il est relativement facile d'arriver à une judicieuse séparation de la zone à bâtir et de la zone agricole. C'est ainsi que dans ma commune natale de Klosters on est parvenu, dans le cadre du plan directeur local et par une répartition des terrains, à déterminer une zone où la construction est libre, et, pratiquement sans indemnités, une zone réservée à l'agriculture. On a pu obtenir de la sorte une très souhaitable séparation de ces deux zones, et, du point de vue du paysage, une efficace protection dont bénéficie toute la communauté.

Du point de vue de la planification d'ensemble, le regard doit absolument aller *au-delà des frontières communales*. Les buts qui ne peuvent être atteints qu'en accord avec les communes voisines impliquent précisément une collaboration. Je songe par exemple aux intérêts touristiques de la région de Parsenn. Les célèbres pistes de ski descendant du Weissfluhjoch dans le Prättigau se trouvent sur le territoire de six communes, de sorte qu'en ce domaine la collaboration s'impose.

Intérêts en balance

2. De ce fait découle la nécessité d'une *active collaboration* du plus grand nombre possible de milieux intéressés au moment de la planification. Outre ceux du tourisme, il faut faire appel aussi aux représentants de l'économie agricole et forestière, de la protection de la nature et du paysage. Une collaboration constructive peut alors apaiser les tensions. Les promoteurs et les protecteurs de la nature ne resteront pas forcément des adversaires irréductibles, si l'on est disposé des deux côtés à abandonner des positions extrêmes. Il faut se parler, et mettre en balance, en toute sérénité, les intérêts en présence.

3. Il s'agit essentiellement, en ce domaine comme en d'autres, d'une *question de mesure*. L'immensité du paysage de nos régions de montagne devrait faciliter de bonnes solutions. La planification est plus difficile là où l'occupation du sol est resserrée dans un espace réduit. La mesure n'est en tout cas pas le propre de notre génération. Les 25 dernières années sont marquées au contraire, à maints égards, par la démesure. Cela est vrai aussi dans le domaine de la planification et dans de nombreux cas, en particulier dans la délimitation des zones à bâtir. Dans les stations de vacances, on doit étudier très soigneusement, à mon avis, la question de *ce que peut supporter le paysage*. Les limites de la croissance, pour les stations, ne sont certes pas aisées à fixer. De plus, ce que peut supporter le



Quand l'architecture des banlieues urbaines prolifère dans les espaces de détente, ceux-ci perdent tout leur charme (ci-dessus: Engelberg; photo Oberli; ci-dessous: Haute-Nendaz, photo O. C. S. T.).



paysage est différent en été et en hiver. Qu'on pense seulement aux vastes régions menacées par des avalanches. Le problème des pistes de descente et de ski de fond surpeuplées doit être étudié très sérieusement.

4. La planification ne doit pas se modeler *d'après des règles générales*. Il y a certes quelques principes généraux qui sont reconnus, qui doivent être pris en considération; mais chaque localité, chaque vallée a ses *particularités* et son *caractère spécifique*, qui sont autant de chances d'un développement satisfaisant. Vouloir simplement imiter les réussites des voisins peut conduire à l'échec, parce que les avantages du lieu auront peut-être été méconnus. En tout cas, les modèles figés et les idéologies planificatrices doivent être accueillis, selon moi, avec beaucoup de circonspection. Une conception basée sur les avantages offerts par la nature, dans un site particulier, et l'originalité des solutions apportées, conduisent sûrement au but. Cette voie est sans doute plus malaisée, mais le succès en vaut la peine.

Un travail de réflexion

5. Au cœur de la planification, il y a donc en premier lieu les valeurs particulières à une région et son paysage, mais aussi à la culture locale et séculaire. La conscience des valeurs naturelles et culturelles d'une vallée correspond à un besoin manifeste, chez nous comme chez nos hôtes. Des enquêtes auprès de ces derniers l'ont confirmé sans doute possible. Un sérieux travail de réflexion est donc nécessaire. Il sied tout d'abord de dresser un *inventaire* des avantages particuliers qu'offre la nature du point de vue du climat, du paysage, du folklore et du tourisme, sans négliger la culture traditionnelle de la région: pensons par exemple aux monuments historiques, au patrimoine architectural des localités, aux pittoresques groupes de mayens, aux beaux points de vue, etc. Ensuite, il faut analyser soigneusement les *expériences faites en matière touristique*, et les compléter par une étude de marché axée sur la localité en cause. Telles

sont les bases principales d'un plan global de développement de la station. Les moyens de le réaliser relèvent essentiellement de l'aménagement du territoire, et dépendent finalement de la capacité financière. Un plan financier sérieux est indispensable.

6. Les *possibilités* et les *limites* du développement doivent être clairement établies, et définies dans le cadre d'une conception générale. Celle-ci ne doit pas s'inspirer unilatéralement de considérations économiques. Le succès économique seul ne suffit pas à un harmonieux développement. Les valeurs culturelles et spirituelles doivent être à l'honneur aussi bien que le paysage, les chemins pédestres, l'hébergement et l'équipement touristique. Le bien-être de l'homme ne dépend pas seulement du bon air, de la belle nature, de la fine cuisine, du logement et des distractions. Il s'intéresse souvent aussi à des valeurs plus profondes dont nous ne devons pas être avares.

La responsabilité de la population

7. Une planification bien étudiée, un bon règlement de construction et les conceptions les plus heureuses ne suffisent cependant pas: il y faut encore la *volonté politique* de la population et de ses autorités, pour que ces instruments soient judicieusement employés et que les buts fixés soient atteints. L'application des lois requiert souvent beaucoup plus de difficulté que leur élaboration. Il y a certes bien peu de domaines juridiques où le simple citoyen joue un rôle aussi important, comme cogérant de valeurs matérielles et immatérielles, que la protection des sites, et particulièrement du paysage. Les *habitants de la commune* sont les soutiens naturels de l'idée d'une bonne protection du paysage. S'ils ne sentent pas cette responsabilité et se comportent en conséquence, la réalisation de cette protection me semble mise en question. La police ne peut pas suffire à remplir cette tâche. Mais nous pouvons heureusement constater que la population, en général, se sent attachée aux objets de la protection des sites et du patrimoine, dans sa commune, au point que leur préservation est assurée de la meilleure manière. C'est aussi un aspect de la démocratie directe, et l'un des plus sympathiques.

Georg Brosi,
conseiller national

Construction en région de montagne

A la recherche de directives nouvelles et contraignantes

Pendant des siècles, les localités alpestres ont été déterminées par les matériaux naturels et la structure paysanne. Le tourisme de masse des 30 dernières années a fondamentalement changé tout cela. Si la construction traditionnelle peut encore être un modèle, y a-t-il encore dans nos vallées un style rustique au sens historique?

En matière de style et de matériau, la crête des Alpes est la *zone de contact* où se rejoignent la construction de pierre du sud de l'Europe et la construction de bois du Nord, et où les *matériaux donnés par la nature*, pierre et bois, sont utilisés concurremment, pour donner certains types de construction régionaux. Les données naturelles, les influences de l'environnement et la structure sociale concourent à l'unité architecturale de cette zone alpestre intermédiaire. Parce que les diverses influences et la forme de société ne changèrent pas pendant des siècles, la structure architecturale resta aussi la même.

Irruption de styles étrangers

L'apparition de l'âge industriel, avec ses nouvelles structures économiques et *la production et la standardisation des matériaux de construction*, changea radicalement la situation dans les localités alpestres. L'altération des anciennes structures architecturales liée à ce phénomène nous est désagréable, parce que les régions de montagne, avec leurs mœurs traditionnelles, sont justement nos lieux de détente préférés et que nous aimerions les savoir intacts.

L'industrialisation, l'invention du chemin de fer et de l'auto, rendent l'homme beaucoup plus mobile. Sui-vent les pionniers du tourisme, la construction des lignes de montagne, les liaisons entre la montagne et la vallée, la construction d'hôtels. L'irruption de structures étrangères dans les montagnes ne peut pas se concilier avec l'architecture traditionnelle. Cependant, la construction paysanne n'est provisoirement

pas touchée. La nouvelle ère se manifeste par la construction d'hôtels monumentaux (dont certains sont aujourd'hui dignes de protection). Cette époque d'essor de l'hôtellerie va durer jusqu'à la première guerre mondiale.

Du «boom» à l'embaras

Après la seconde guerre mondiale – du fait de l'élévation du niveau de vie et de l'augmentation de la mobilité individuelle –, le développement déferle dans les villages et les sites alpestres. Le délassement et les vacances ne sont plus le privilège d'une classe supérieure, mais *le fait de chacun*. Le tourisme tourne alors à la spéculation et l'on fait de grosses affaires. Le développement a continué et a engendré le malaise actuel qui règne dans les villages et sites de montagne. C'est alors qu'on a songé sérieusement à la protection des localités et du paysage.

Le fait est qu'aujourd'hui il n'y a *pas de référence à l'architecture*, au sens historique, dans les plans de construction et d'aménagement. On cherche, par des règlements et des prescriptions, à éviter la répétition des erreurs commises naguère. Pour réduire le plus possible les risques d'erreurs, on a formulé des principes de ce genre:

- *Conserver l'ancien vaut en tout cas mieux que construire du nouveau qui soit laid (qu'est-ce qui est bon ou laid?)*.
- *Si l'on fait du neuf, imiter la construction traditionnelle*.

Notre embaras est connu. Nous discutons échelles, esthétique; et nos modèles, les villages intacts, les groupes de raccards, les mayens, deviennent toujours davantage un rêve alpestre.

Provisoirement, faire des expériences

Vraisemblablement, notre époque et notre société sont aujourd'hui trop incohérents, et, par leur propension à tout remettre en question, incapables d'apporter des directives neuves et contraignantes qui correspondent à notre forme de société. Provisoirement, on fait des expériences. Trois tendances se manifestent:

- 1. Reconstitution. Reprise des types de maisons des XVIIIe et XIXe siècles pour l'aspect extérieur, avec ornementation, devises gravées et coloris.**
- 2. Prescriptions concernant l'imitation de l'architecture traditionnelle par les volumes, le matériau et les éléments formels.**
- 3. Développement de nouvelles structures architecturales, de nouveaux volumes, formes et matériaux.**



Ces trois tendances sont représentées dans les régions alpêtres et il appert souvent que le choix de la tendance, pour un plan d'extension communal, est seulement une question politique.

Avec la *reconstitution*, on est certain de ne pas faire de gaffe. Mais n'est-elle pas une sorte de nostalgie d'une société qui ne se sent plus très bien dans sa propre peau, et doit-on rêver son rêve? Les communes qui pratiquent depuis des décennies une politique de *prescriptions restrictives* ont aujourd'hui des villages dotés d'une étonnante unité extérieure. Mais qu'en est-il de leur architecture? Des communes dites progressistes ont autorisé des *formes très particulières*, qui cependant servent d'exemples de localités et de paysages bouleversés. Dans de rares cas, ces prestations d'avant-garde sont des solutions convaincantes.

«Nous vivons tournés vers l'avenir»

Hippocrate avait constaté que l'homme est influencé par son environnement et que chaque peuple est en étroite relation avec son paysage et son climat. Nous pouvons déduire de cette constatation ce qui a déterminé une maison, un village, organiquement et esthétiquement. *Toynbee*, dans sa philosophie de l'histoire, a repris ce problème sur un plan différent, en considérant que toute culture est une «réponse à un défi». Le processus évolutif où nous nous trouvons doit être créateur, et le processus créateur est une somme d'instantanés où la matière première et le produit fini sont identiques. *Giedion* dit: «Le passé, le présent et l'avenir sont pour nous une suite continue. Nous vivons tournés vers l'avenir. Il faut nous soucier des choses qui évoluent.»

Hans Hostettler



Dans la station de Mürren libérée des automobiles, l'arrivant est transporté de la gare à son hôtel en taxi attelé (photo O.C.S.T.).

La mobilité contre le besoin de repos

Comment maîtriser le trafic?

Nos stations de vacances, presque sans exception, sont confrontées aujourd'hui à de multiples problèmes de trafic. Des enquêtes menées dans plusieurs d'entre elles montrent aussi que les hôtes mettent ces problèmes en tête de liste des tâches à résoudre d'urgence. Oui, l'avenir de nos régions de vacances dépend souvent de la façon dont ils seront maîtrisés.

Cela a été constaté cet automne lors d'une réunion de travail organisée par l'*Office national suisse du tourisme*, l'Union des entreprises suisses de transport du secteur public et l'Union suisse des entreprises de transport par câble.

Difficultés contradictoires

Elles sont liées avant tout au trafic individuel. D'après un rapport de la commission pour une conception glo-

Ci-contre de haut en bas: Essai de nouvelle interprétation du style traditionnel à La Lenk (photo Hostettler); étables abandonnées et remplacées par une étable communautaire, à Bosco/Gurin (photo Hostettler); bon exemple de symbiose entre paysage et construction, agriculteur et vacancier, à Naz près Bergün (photo H. Weiss).

bale du trafic, la voiture privée, en période de vacances, présente les avantages suivants:

- la liberté de mouvement
- le gain de temps
- l'assurance d'une mobilité optimale dans la région visée
- la possibilité de prendre ses bagages avec soi
- la haute capacité de chargement
- l'intimité familiale en cours de route.

Les enquêtes dans des stations suisses de vacances montrent aussi qu'en moyenne 70% des personnes interrogées utilisent la voiture pour leur voyage. Le *déplacement du domicile à une gare de chemin de fer* serait donc, quant au trafic de vacances, très difficile à obtenir. Mais cela pose maint problème aux stations de vacances. Là se heurtent, dans un étroit espace, de *nombreuses sortes de trafic*. Pour résoudre leurs exigences contradictoires, il faut prendre en considération:

- a) le trafic de transit
- b) le trafic local

Indigènes: Trafic professionnel, d'achats et de vacances.

Personnes en séjour: Trafic d'arrivée et de départ; trafic jusqu'au point de départ des activités sportives; trafic d'achats et d'excursions.

Excursions journalières: Trafic jusqu'au point de départ des activités sportives; trafic de visite dans la station.

Services: Trafic professionnel (postes, voirie, service du feu, déneigement, entreprises de construction).

Le cercle vicieux

Le comportement et les vœux des gens en vacances, quant à l'organisation interne du trafic, ne sont pas exempts de contradictions:

- Pour son *arrivée*, l'hôte utilise surtout sa voiture personnelle. Comme il a généralement beaucoup de bagages (valises, skis, luges, etc.), il désire se rendre si possible *directement* à son hôtel ou à son chalet.
- Pour faire du sport, l'hôte entend se rendre *aussi rapidement et commodément que possible* à la station de départ. Pour les skieurs, en particulier, il n'est pas question de faire à pied, avec leurs chaussures de ski, le trajet jusqu'au départ du monte-pente ou du chemin de fer de montagne.
- On se plaint en général du *comportement souvent déplorable* des automobilistes. Ils ont le sentiment qu'en vacances tout leur est permis. Très souvent, la voiture est laissée par exemple dans une zone interdite au parage, et en cas de contravention on va se plaindre à l'Office du tourisme.

Le bruit et les gaz ne gênent pas le touriste en tant que



responsable. Mais à peine a-t-il quitté sa voiture, il souhaite le calme, l'absence de pollution, l'atmosphère de vacances. La question se pose donc avec acuité de savoir *comment* le touriste, mais aussi l'indigène, peut être amené dans une station de vacances, par une information appropriée, à un comportement adéquat aux exigences du trafic. Lors de la réunion susmentionnée, un groupe de travail a dressé le catalogue des mesures destinées à cette information.

Les problèmes du trafic dans une station de vacances ne se résolvent pas par un *développement de l'infrastructure*, en particulier de réseau routier, comme on n'a que trop tenté d'y parvenir jusqu'ici. Un tel développement ne fait qu'augmenter le trafic et commande bientôt de nouvelles mesures d'assainissement. A cet égard, les stations se meuvent dans un cercle vicieux.

Seule issue: la limitation

Il y a pourtant moyen de maîtriser – c'est-à-dire de *limiter* – le trafic privé dans une station. En certains endroits, on a obtenu de bons résultats par des mesures telles que sens uniques, limitations de vitesse, interdictions de circuler locales et temporaires (par exemple de nuit), barrage des voies d'accès en cas de surcharge de trafic dans la station, maintien à distance du trafic de fin de semaine vers les installations sportives par un emplacement approprié des stations de départ ou par la construction de routes de déviation. En même temps, les besoins doivent être assurés par des *prestations accrues des transports publics*. L'interdiction des voitures épargne à une station de grands problèmes et en fait un paradis des piétons. Elle constitue toujours davantage un argument publicitaire de premier ordre



Dans maints villages de vacances, on obtient de beaux succès par des sens uniques, des limitations de vitesse et des interdictions de circuler; tel est par exemple le cas de Saas-Fée (photo O. C. S. T.).

pour le tourisme de séjour. Mais certains besoins doivent aussi être satisfaits dans une station libérée du trafic motorisé: transport des bagages, accès aux monte-pentes, voitures ou traîneaux attelés en tant qu'attractions, transports agricoles et forestiers, trafic professionnel et transport des marchandises.

Le charme des localités et de leurs environs est de grande importance pour les lieux de vacances. Or ce charme est «étouffé» par l'extension illimitée de l'infrastructure routière. Mais il faut aussi garder la mesure en sens contraire. D'une part, il faut chercher les solutions aux problèmes du trafic à partir d'un état donné, d'une infrastructure existante; d'autre part, on ne peut cependant pas éviter, pour maîtriser ce trafic, tous les aménagements attentatoires au charme du lieu. Lorsqu'ils sont indispensables, ils doivent être subordonnés à la protection du site, selon des normes strictes mais réalistes. – Où se trouve la limite de ce qui est supportable? Il appartient à chacun d'en juger.

Jürg Karlen,

Office national suisse du tourisme

«Heimatschutz» et politique touristique

En finir avec les protestations sur le papier!

«Le temps est venu d'en finir avec les protestations sur le papier pour la défense du patrimoine et de la nature, et de renoncer au rôle ingrat qui consiste à freiner la fiévreuse conquête des régions alpestres. Les Ligues du patrimoine et de la nature sont appelées, légitimement, à collaborer de façon positive à une nouvelle orientation de la politique touristique.»

C'est par cette invite que M. F. H. Schwarzenbach, *Dr en philosophie (Coire)*, a conclu son exposé, intitulé «Natur- und Heimatschutz als Aktivposten einer zeitgemässen Fremdenverkehrspolitik», à l'assemblée générale 1977 de notre section glaronaise. Cet exposé contenait les principes d'une stratégie touristique à longue échéance qui peut être utilement méditée dans les milieux de la Ligue du patrimoine national. Nous en donnons ci-après un extrait:

Courage et imagination nous font-ils défaut?

Quiconque prend publiquement position pour la cause de la *protection du patrimoine et de la nature* suscite tôt ou tard des résistances et des critiques. Il ne nous est point agréable, quand nous nous mettons au

service d'une bonne cause, de subir des critiques subjectives, voire personnellement blessantes. Il nous faut cependant réagir, et situer ces querelles dans le vaste contexte d'un *changement d'époque*, qui implique une nouvelle façon de penser dans tous les domaines, une modification de l'échelle des valeurs, un changement de direction sur le plan politique. Voici une critique qui, dans son langage familier autant qu'imagé, peut stimuler notre réflexion personnelle sur les buts et les possibilités d'action d'une *défense pleinement actuelle du patrimoine et de la nature*:

«Nos grands-parents ont travaillé pour la protection de la nature et fait œuvre de pionniers en créant le Parc national.

»Nos pères ont protégé des églises et des édifices, des plantes et des animaux, des blocs erratiques et des zones humides.

«*La Défense du patrimoine et de la nature, aujourd'hui, combat au moyen de l'interdiction, du recours et des protestations sur le papier.*»

Nous laissons-nous vraiment réduire au rôle de *tigres de papier*, qui se bornent à montrer dérisoirement les dents devant la conquête économique continue des régions touristiques alpestres, ainsi que me le disait récemment un politicien de province? Le *courage* nous fait-il défaut, en ce temps d'insécurité générale, de réviser fondamentalement nos conceptions et de définir nos objectifs de façon claire et catégorique? Manquons-nous de *l'imagination* qui nous permettrait de sortir des chemins battus et d'emprunter des voies nouvelles pour assurer la protection d'un environnement vivable et digne de l'homme? Ne sommes-nous pas assez fermes pour faire admettre sur le plan politique, comme des *postulats indiscutables*, la protection de la nature et du patrimoine, et faire reconnaître à nos idées une valeur au moins équivalente à celles d'autres groupements?

Le temps est sans doute venu d'abandonner l'attitude défensive à laquelle nous avons été contraints. Il s'agit principalement d'adapter la protection des sites à l'évolution future de nos régions de montagne, sur le plan social, culturel, politique et économique, afin d'empêcher la dépopulation des vallées, l'effondrement de l'économie agricole et forestière, la disparition des mœurs traditionnelles.

Les années de récession ont eu du moins pour avantage de favoriser une meilleure *prise de conscience* de l'ensemble des problèmes du développement des régions alpestres. Le «rush» de la croissance est passé; dégrisé, on ouvre les yeux et l'on constate que le compte n'y est plus tout à fait.

Limites du développement touristique

L'exploitation touristique du domaine alpestre par le sport de masse qu'est le *ski de piste* est limitée par quatre faits qui ne sauraient être ignorés de l'économiste:

- a) *les stations de sports d'hiver sont éloignées des grandes agglomérations où se concentre la population européenne;*
- b) *pour des raisons climatiques, l'exercice des sports d'hiver ne peut dépasser 100 à 120 jours par année;*
- c) *pendant la saison elle-même, le mauvais temps et la mauvaise neige peuvent réduire le nombre des jours favorables;*

d) *le ski de piste exige la construction d'installations de transport, la création et l'entretien de pistes appropriées.* Ces quatre faits ont de *vastes conséquences* qui ne peuvent être qu'esquissées ici: ils suscitent des *problèmes de trafic* sur le plan local, régional, national et international; ils obligent les stations de sports d'hiver

à adapter leur *infrastructure* aux périodes de pointe; la limitation saisonnière pour le sport, avec ses baisses soudaines de la demande, est très défavorable à l'*économie d'exploitation* et engendre des difficultés dans le secteur du *personnel*; le gonflement disproportionné des dépenses publiques pour l'infrastructure pousse les communes à *s'endetter*.

Tout pour le ski de piste...

Le grand développement pris par le ski de piste a engendré un équipement précipité en installations techniques et en bâtiments, et par-là un «boom» *économique* tout à fait particulier. Dans le tourbillon de la croissance, des milliards ont été investis dans l'extension des stations de sports d'hiver. Dans l'idée que ce développement serait ininterrompu, on a placé de gros capitaux dans des immeubles durables et des installations techniques, et l'on a oublié en maint endroit le principe bien connu des commerçants qui gardent leur sang-froid, à savoir que les investissements à long terme deviennent risqués lorsque, au cours des ans, les circonstances premières se modifient. Les signes avant-coureurs d'un tournant ne peuvent plus être ignorés aujourd'hui; les freins à l'expansion sont manifestes à divers égards:

- recul du chiffre d'affaires des téléphériques au bénéfice de concessions fédérales;
- baisse de l'enthousiasme pour le ski de piste et passage à d'autres formes de divertissements hivernaux;
- désir d'une sécurité accrue dans le sport du ski;
- opposition croissante contre les atteintes au paysage, de la part des milieux de la protection du paysage, de l'économie agricole et forestière;
- aggravation des conditions d'octroi des concessions pour téléphériques;
- critique des coûts du ski de piste, déclaré pour cette raison antisocial.

Sur la base de ces constatations, l'équipement touristique unilatéralement conçu en faveur du ski de piste doit faire place à des vues nouvelles. Il s'agit d'intégrer le développement touristique dans une conception équilibrée et tenant compte également de l'exploitation agricole, alpestre et forestière du sol, et d'accorder les désirs du touriste avec ceux de la population montagnarde.

Notre originalité oubliée

Le tourisme alpestre, durant les 25 dernières années, a donc joué la *carte du ski* en négligeant d'autres distractions de vacances. Aujourd'hui, nous devons nous sou-



Dans la croyance exclusive au développement infini du ski de descente, on a investi des milliards dans des installations techniques et des bâtiments appelés à durer, et oublié souvent le principe commercial selon lequel les investissements à longue échéance deviennent très risqués quand les conditions premières se modifient au cours des années (photo Bild & News).



venir que les excursionnistes, les vacanciers et les visiteurs des fins de semaine cherchent d'autres façons d'utiliser leur temps libre. Dans le plaisir du voyage, il y a certainement l'envie de découvrir par soi-même des coins perdus de notre planète où l'homme vit et travaille dans des conditions différentes.

Le jeune auto-stoppeur ne cherche-t-il pas, à l'étranger, un miroir humain où il se reconnaît? La rencontre avec des gens d'autres pays ne conduit-elle pas à une *meilleure compréhension* de notre monde? Les petites expériences personnelles dans le pays d'accueil ne comptent-elles pas parmi nos plus beaux souvenirs? Nous savons tous que ce que nous attendons d'un voyage ne se réalise pas toujours, parce que nous ne parvenons pas à trouver le contact avec des populations de mœurs et de mentalité différentes. Nous nous heurtons peut-être aux barrières de la langue, ou bien nous cherchons au mauvais endroit ce que nous croyons être typique.

En tant qu'hôtes pour les touristes, d'autre part, nous avons trop peu conscience de notre *originalité*. Nous connaissons beaucoup trop mal les particularités de nos paysages, les trésors de notre patrimoine, la couleur locale de nos mœurs. Nous ne savons pas ce qui étonne un Américain, ce qui plaît à un Japonais, ce qui fascine dans notre monde l'Arabe ou l'Indien. Le monde de nos vallées alpêtres, avec leurs incomparables paysages, avec leur histoire, leur langue et leurs traditions, avec leurs problèmes économiques, sociaux et politiques, a en fait beaucoup à offrir au touriste.

Manque de parcs naturels

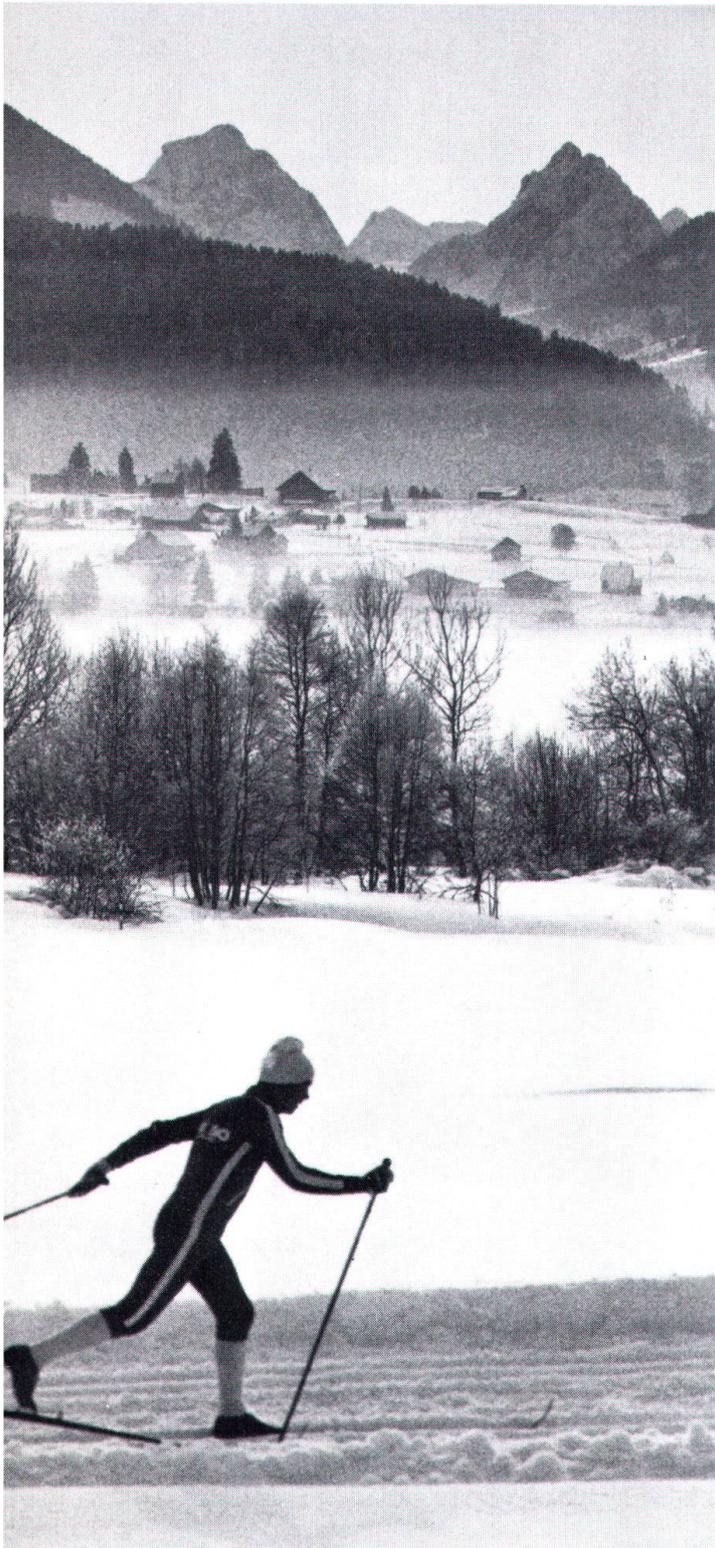
Au cours d'une conversation avec le directeur du Musée d'histoire naturelle de Boston, que 2,5 millions de personnes visitent chaque année, nous l'avons entendu déplorer le retard de la Suisse en matière de création de parcs naturels, ouverts au public à la fois pour être admirés et pour lui donner des possibilités de s'instruire. Ce retard est indéniable. Le *Parc national*, créé comme réserve totale en vue de la recherche scientifique, reçoit maintenant plus de 200 000 visiteurs par an. Une invasion plus prononcée encore mettrait en danger la poursuite de la tâche fixée dans l'acte de fondation.

L'*inventaire des sites naturels d'importance nationale (CPS)* est pour notre pays une précieuse liste de tous les sites qui peuvent entrer en ligne de compte pour la création de parcs naturels. Les sites se prêtant à l'*accès touristique* de tels parcs doivent être placés de telle sorte qu'ils puissent être atteints rapidement et sans difficulté pour d'intéressantes visites en famille, pour des excursions sous conduite, mais aussi pour des se-

maines d'étude ou des cours de toute espèce. Le *réseau des chemins et des sentiers* de montagne doit y être très bien signalisé, et pourvu de stations téléphoniques SOS aux points importants. A ce réseau doivent être raccordés des parcours didactiques de toutes sortes, de beaux points de vue, des terrains de démonstrations botaniques ou sylvicoles, des tableaux explicatifs des aspects géologiques, etc., repérables sur des cartes et reportés dans des guides imprimés. Les *logis* doivent



être distribués de telle façon que le parcours d'une cabane à l'autre puisse être fait dans l'espace de deux heures environ, et que de jolies excursions d'une trentaine de minutes soient possibles dans les alentours. Gardes-chasse, gardiens du parc et spécialistes doivent apprendre à renseigner le public ou à piloter des groupes; des livres, de la documentation illustrée et des cartes doivent être à disposition dans les cabanes pour les semaines d'étude ou pour les promeneurs en



cas de mauvais temps. Pour les cours et les écoliers, toute la documentation nécessaire doit se trouver dans des locaux de travail et de séjour appropriés.

Développement d'un tourisme éducatif

Mais nous ne devons pas nous en tenir seulement à l'observation de la nature. Beaucoup de visiteurs s'intéressent tout autant aux *mœurs*, à l'*histoire*, à la langue de la population, ainsi qu'à sa *structure politique et sociale*. La documentation ne manque pas; mais la tâche est d'informer les gens sous la forme et dans la langue appropriées qui conviennent. On peut imaginer des visites guidées avec des spécialistes, des bandes sonores dans les musées et les locaux qui abritent des collections, des expositions permanentes ou temporaires sur les questions de folklore, de sciences sociales, d'histoire de l'art, de politique ou d'économie. Cependant, avant que ce patrimoine culturel soit intégré dans l'offre touristique de la façon appropriée, il faut tout un travail préparatoire qui ne peut pas être assumé par les institutions existantes. Pourquoi les cantons sans hautes écoles ne contribueraient-ils pas financièrement à la formation universitaire de leurs bacheliers, qui, après avoir exploré scientifiquement ces domaines, reviendraient se rendre utiles chez eux? **Ainsi la protection de la nature et du patrimoine prendrait-elle un tour nouveau, positif et proprement politique. Elle préparerait le terrain de sa collaboration à une tâche aussi urgente qu'importante: sauvegarder l'exploitation agricole et forestière dans une mesure suffisante pour empêcher que les régions de montagne ne meurent à petit feu au gré d'un progressif abandon.**

Il faut se rappeler aujourd'hui que des vacanciers, des excursionnistes et des hôtes du week-end cherchent aussi d'autres loisirs que ceux qu'offrent le ski de piste – même en hiver. Le contact avec la nature et le paysage, comme avec soi-même, sont des éléments tout aussi importants (photo O. C. S. T.).