

# Comme si de rien n'était...

Autor(en): **Weiss, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **79 (1984)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175136>

## **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.



# Comme si de rien n'était...

**De fin 1978 – où la nouvelle ordonnance rendant plus difficile l'obtention de concessions pour téléphériques est entrée en vigueur – à fin 1982, il y a eu 43 concessions octroyées pour de nouvelles installations, soit un tiers de plus que de fin 1974 à fin 1978... Et ce chiffre ne comprend pas les remontées mécaniques simplement transformées ou agrandies. On n'a pas vu non plus de «freinage» en ce qui concerne les monte-pentes: ces dix dernières années, on en a autorisé en moyenne 30 de plus par année. Bon an mal an, la capacité de transport s'amplifie tous les douze mois de 50 000 personnes à l'heure. Combien de temps ce processus va-t-il encore durer?**

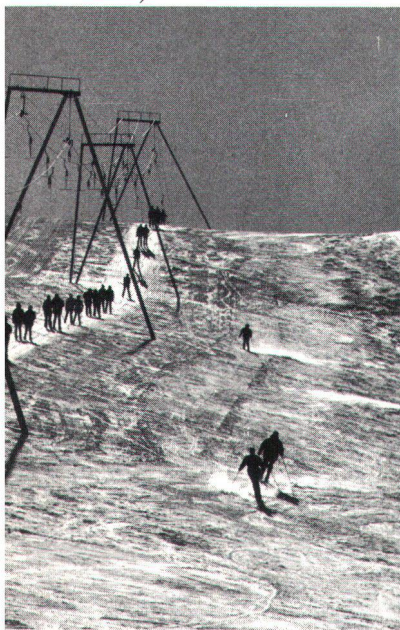
Si l'on continue au même rythme, il faudra compter jusqu'à l'an 2010 avec 430 téléphériques et 900 monte-pentes de plus; et durant la même période, le nombre de personnes transportées passerait de 300 à 800 millions par an! Le nombre des demandes de concessions actuellement pendantes et des demandes à venir ne laisse encore présager aucun changement dans cette évolution.

## Faux calcul

Un tel développement est-il souhaitable? Est-il surtout réa-

*Même les simples zones de promenade sont aujourd'hui «raccordées», et dès lors entraînées dans le cirque habituel du ski.*

*Selbst ungefährliche Tourengebiete werden heute «erschlossen» und damit in gewöhnliche Skizirkusse verwandelt (Bild Mäder).*



lisable? Certainement pas, car la population du pays ne l'accepte plus; aussi le nombre des jeunes skieurs eux-mêmes va-t-il se stabiliser. Abstraction faite de ceci: il se pourrait également qu'une quantité croissante de skieurs en aient assez de se laisser canaliser sur les pistes, comme à la chaîne, par les tourniquets des entreprises de remontée. Les promoteurs ne l'ont même pas encore remarqué, mais le moment va venir où l'on cherchera, même en hiver, des régions de vacances n'ayant pas encore «meublé» leurs paysages avec des poteaux et des câbles. Il y a déjà d'astucieuses agences de tourisme qui font de la réclame pour «de magnifiques régions de ski épargnées par les téléphériques et les monte-pentes». Où cela? En Crète et au Maroc. *Ne sommes-nous pas stupides d'avoir les mêmes possibilités à nos portes et de les gâcher, pour en arriver finalement à faire survivre des installations déficitaires et surdimensionnées?*

Pour supprimer les longues files d'attente, on développe les capacités des téléphériques, mais cela ne fait que déplacer les bouchons en d'autres endroits, sous forme de pistes encombrées, d'autoroutes embouteillées et de parcs à voitures suroccupés. Et le carrousel continue, au dam de la situation financière des entreprises, celles surtout des régions d'intérêt moyen pour le ski – et c'est en définitive le paysage qui en fait les frais, lui qui constitue la base même de toute l'économie touristique.

La situation rappelle cette naï-

ve marchande qui vendait ses œufs au-dessous de leur prix de revient, et qui, lorsqu'on lui demandait comment elle pouvait subsister, répondait triomphalement que ça lui permettait d'augmenter son chiffre d'affaires...

## Halte aux concessions

Certes, la nouvelle ordonnance susmentionnée a des critères restrictifs: *clause du besoin*, et conditions préalables d'*aptitude* du lieu considéré; mais en fait, à l'échelon de l'autorité de décision, on n'est apparemment pas disposé à adopter la politique restrictive qui s'impose de toute urgence. Dans les stations de sports d'hiver très développées, on admet de nouvelles installations en invoquant les surplus de lits disponibles et les temps d'attente «insupportables» aux remontées mécaniques; et dans les régions peu ou même pas du tout «raccordées», on octroie des concessions en invoquant la nécessité de remédier à un développement insuffisant. A ce taux-là, la spirale continue de plus belle. On n'en voit pas encore la fin, parce que les limites obligées de la «possibilité d'accès» sont repoussées jusqu'aux zones d'éboulis à 3000 m d'altitude, voire encore au-delà – comme l'a montré le cas de Grächen –, autant que la pression du «lobby» intéressé soit assez puissante.

*La pratique des octrois de concessions n'étant pas adaptée à la situation, on peut se demander si un «stop» de trois ans, au moins dans les régions non en-*

core conquises par la technique, n'est pas indiqué. Un délai de réflexion, consacré à un examen approfondi de toutes les demandes pendantes et à venir, paraît d'une urgente nécessité. A défaut, il y a le danger que le remède n'arrive trop tard pour redresser la situation touristique.

## Perspectives écologiques

Mais, en dehors de toutes les raisons économiques qui plaident depuis longtemps pour une stabilisation des installations touristiques de transport, il y a l'aspect écologique de la question, et là les perspectives sont de plus en plus inquiétantes. Ce disant, je ne pense pas seulement aux dégâts commis au-dessus de la limite des forêts et qui sont quasi irrémédiables, mais aussi aux symptômes de maladie qui se manifestent dans le secteur sylvestre. La «mort des forêts» a des conséquences catastrophiques, et il est incontestable que la pollution de l'air issue du pays même y contribue dans une mesure importante. Bien entendu, il serait trop facile de faire du trafic motorisé individuel ou des sports d'hiver des boucs émissaires; mais il ne serait pas moins abusif de faire comme si rien ne se passait! Devant les signes alarmants qui sont constatés, chacun aujourd'hui peut *contribuer efficacement à une réduction des nuisances*. Ainsi, celui qui veut apporter une contribution concrète à la lutte contre la mort des forêts ne renoncera pas à son arbre de Noël, car il existe en surabondance des cultures artificielles de sapins; mais il utilisera, pour ses plaisirs hivernaux, les transports en commun, ou bien prendra des skis de fond, pour aller à la découverte. Peut-être se démontrera-t-il alors à lui-même que le temps apparemment perdu pour le ski de piste est autant de gagné pour la qualité de la vie.

*Hans Weiss, directeur de la Fondation suisse pour la protection du paysage*