# Résumés

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **26 (1972)**

Heft 6: **Tourismus und Verkehr = Toursime et circulation = Tourism and traffic**

PDF erstellt am: **28.03.2024**

**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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

# Résumés

**En planifiant l'environnement encore intact qui nous reste répétons nous l'erreur commise dans nos villes?**

En Suisse nous pouvons à peine parler d'erreur dans ce genre de planification car les premières commandes ayant trait à des plans régionaux viennent seulement d'être passées. Certes le mot de planification d'ensemble est bien sur toutes les lèvres, mais les groupes d'intérêts, qu'ils soient politiques ou économiques, se querellent sur des questions de compétence.
La question reste de savoir si comme pour nos villes, il n'est pas déjà trop tard pour planifier nos zones de repos. N'en est-il pas de même que dans la pollution de l'environnement où tant de dégâts sont déjà irréparables? Faut-il vraiment que la catastrophe se produise pour que les autorités interviennent? On est en droit de se poser la question car, autour de nos villes, on ne trouve plus aucune zone de détente. Celles qui subsistent sont si lointaines qu'on ne peut les atteindre qu'à la faveur d'un week-end prolongé et pendant les vacances et la détente obtenue est annulée par un retour harassant sur des routes encombrées. Faut-il vraiment qu'il en soit ainsi?
Notre planification, conduite par l'économie et les prix du sol, absorbe les dernières parcelles disponibles et ce mot de «planification» malgré son apparence magique n'est pas en premier lieu au service du bien public, mais reste le résultat d'un compromis d'intérêts disparates. Le tourisme est aujourd'hui une branche économique dont le taux d'accroissement est parmi les plus élevés, il ne doit manquer dans aucun bilan national car il aide souvent à équilibrer en apparence la balance des paiements.
Notre système économique orienté vers la maximalisation du profit se devait logiquement d'exploiter un potentiel de ressources non encore totalement épuisé. Du reste bien des planifications sérieuses en sont réduites à l'accord d'une population locale jusque là bien souvent défavorisée et personne ne saurait lui reprocher de céder «fructueusement» son pauvre sol aux amateurs de vacances ou à leurs représentants.

Erwin Mühlestein

**Planification touristique champ d'expérience pour l'urbanisme futur?**

Michael Annen, Genève

(Pages 255–256)

Les réflexions qui suivent s'appuient sur une large expérience acquise en Suisse en collaboration avec des spécialistes de ce genre de planification. Que ce soit favorable ou non l'état suisse n'accorde pas d'aide directe pour de telles opérations de planification touristique dont nous exposons ci-après quelques particularités.
En Suisse comme ailleurs les paysages les plus magnifiques appartiennent à des zones économiques marginales en voie de dépeuplement. Seul le tourisme est à même de redonner une impulsion à ces régions en déclin. En 1965 les revenus touristiques représentaient 9% du produit national.
Les planifications touristiques régionales peuvent être de natures diverses:

a) Les stations anciennes: Sont en grande partie composées d'hôtels et leur situation est en général privilégiée.

b) Les stations nouvellement crées: Plus fréquentes dans les régions méditerranéennes et les Alpes françaises. Tendance actuelle aux appartements en copropriété. En général manque de qualité dans les constructions et l'animation.

c) Développement de villages existants: Cas le plus fréquent en Suisse. Les habitants du village s'occupent de l'acceuil des touristes. Là se posent les problèmes de restucturation communale. Pour les villageois la tentation est grande de s'abandonner à la vente lucrative de leurs terrains.

Jadis l'hôtel était la base de l'infrastructure touristique. Oubliée pour un temps sa signification est maintenant de nouveau reconnue. La villa de vacances isolée qui présentait vraiment trop d'inconvénients cède la place au village de vacances.
Pour toute planification le chemin est long qui conduit toutes les associations et commissions concernées à une volonté commune de réalisation. Dans une opération touristique c'est le village dans son ensemble qu'il faut organiser fonctionnellement et économiquement. Chaque habitant est donc concerné et, ne serait-ce qu'en regard du capital à investir, les communes sont contraintes de planifier.
Tandis que dans les villes l'accent est mis sur la lutte contre la spéculation foncière, il faut plutôt dans les centres touristiques, encourager les investissements. Financièrement la construction d'hôtels est une entreprise risquée, les infrastructures (téléphériques, etc.) sont en général peu rentables. Si les planificateurs ignorent ces problèmes une station peut se stériliser totalement.
Il est essentiel de procéder ici à des études de capacité (longueur des pistes, accès, alimentation en eau, etc. . . .) et ce n'est que tout récemment que l'on a reconnu la nécessité de travailler par régions entières.
Amener le plus possible d'hôtes au pied de la «Jungfrau» ne suffit plus aujourd'hui. Au delà du paysage naturel il faut tout créer artificiellement et assurer un financement permanent des installations. La politique la plus rentable consiste à augmenter la durée des saisons en attirant tout au long de l'année des clients d'âges différenciés, ce qui évite le surdimensionnement des stations. Une station doit aussi avoir une indentité, un caractère qui lui permette de devenir une sorte de modèle pour des ensembles urbains valables. Mais bien que l'attitude des autorités soit sincère dans cette recherche d'identité, elles capitulent trop souvent devant certaines pressions et les exemples positifs sont encore peu nombreux. En un mot le passage de la planification défensive à la planification créative est malaisé. Chaque décision du planificateur modifiant l'environnement, il faudra tôt ou tard prendre conscience des problèmes de la création et de la qualité des espaces.

**Planification de la station de Jeizinen**

Annen, Siebold, Siegle, Genève

(Pages 260-261)

Jeizinen se trouve à l'entrée du «Lötschental» à environ 1500 mètres d'altitude. La commande de planification fut passée par une société constituée d'habitants du pays.
Depuis la construction en 1960 d'un téléphérique, le nombre des lits est passé de 12 à 300. Ce développement qui faisait passer un village de paysans au rang de station touristique, rendait nécessaire une restructuration des activités des villageois.
Sur le plan des constructions, le village était, récemment encore, intégralement sauvegardé. Ceci s'explique parce que les lois valaisanes sur l'héritage morcellent le sol en parcelles trop petites pour permettre la construction sans regroupement préalable. Toutefois l'aménagement récent d'une route forestière risque d'encourager la prolifération de maisons de vacances.
Le plan directeur destiné à sauvegarder le village prévoit les zones suivantes:

- Centre de la station avec protection du village existant.
- Zone périphérique avec formes bâties s'appuyant sur la tradition.
- Zone de réserve en vue de développements nouveaux et futurs.

Si l'on excepte les quelques villageois qui possèdent un véhicule, le village restera fermé aux voitures et ceci est conforme à la tradition et à la topographie du sol. La municipalité fait édifier le long de la voie forestière des parkings qui pourront être revendus. Des installations sportives seront aménagées au dessus de ces parkings.
La zone skiable est séparée de l'habitat par une couronne boisée. Grâce à l'enneigement de la partie la plus élevée (entre 1500 et 1800 mètres) on espère prolonger la saison en transportant des hôtes plus haut à l'aide du téléphérique. Les promoteurs de Jeizinen sont conscients du fait que leur plan ne peut réussir qu'en collaboration avec les communes voisines. L'avenir dira si ce chemin sera suivi et s'il est possible de gagner la population locale à l'idée que le tourisme est autre chose que la simple revente lucrative de terrains.

**Hôtels de vacances flottants**

Janez Hacin + Zlat Kralj, Genève

(Pages 275–277)

Les architectes n'ayant pas imposé de spécifications détaillées aux ingénieurs, ces derniers purent développer un corps flottant aux qualités optimales. Avec 182 m de longueur et 55 m de largeur ce ponton se distingue nettement des proportions d'une coque de bateau normale. Son poids sera compris entre 7000 et 8000 tonnes et son tirant d'eau à vide entre 70 et 80 cm.
De telles plates-formes flottantes n'ont rien d'inédit, elles existent depuis longtemps sous la forme d'îles de forage, de docks et de grues flottantes. Toutefois elles n'opéraient jusque maintenant qu'en eaux tranquilles; en haute mer un corps flottant doit présenter des qualités particulières.
Pour assurer la stabilité deux solutions sont envisageables: Deux caissons indépendants l'un noyé l'autre apparent sont réunis par des poteaux ménageant un intervalle dans lequel les vagues n'ont que peu de prise. Une autre solution serait une coque de bateau normale à faible tirant-d'eau assortie de dispositifs stabilisateurs.
Pour réaliser l'assemblage de plusieurs pontons on dut étudier les variantes qui suivent:

a) Les corps flottants sont reliés par des attaches semi mobiles ce qui n'empêche pas les problèmes structurels d'être difficiles à résoudre.

b) Les corps flottants sont amarrés séparément ou en contigu et reliés par des passerelles légères.

Toutefois avant toute réalisation il faudra tester des maquettes de pontons dans un bassin d'essais pour étudier les qualités des éléments flottants.
La partie intérieure remplie d'eau formant port de plaisance que les architectes ont proposée, peut être construite comme un radeau et stabilisée par des cables d'acier.
Extrait du rapport de la Maierform S. A. Genève.

**Village de vacances Bodrum**

A. + B. Çinici, Ankara

(Pages 266–270)

Dans ce village de vacances implanté au milieu de vestiges historiques d'âge mythologique, c'était l'intérêt public qu'il fallait placer avant celui des 80 promoteurs décidés à réaliser le village. C'est dans cet esprit que nous avons étudié l'aménagement de «Cap Resort Town» dans les moindres détails en essayant d'y maintenir l'atmosphère architecturale primitive faite de maisons de pierres blanchies à la chaux, de cheminées aux formes diverses, de roches étranges, de feuilles de mandariniers et de fleurs exotiques. En outre nous avons tenté de créer des constructions montrant clairement aux touristes quelles sont les vrais valeurs dans le domaine du paysage.
En prenant pour modèles les structures urbaines de Priennés et Milletos, nous avons projeté ce petit village sur une maille de 5×5 m. Les possibilités de combinaisons entre les unités sont variées mais dans tous les cas la nature reste intacte et les parois rocheuses demeurent libres.
Le ministère turc du tourisme a investi 50 millions de livres turques (13,8 mio de SFr.) dans ce projet et actuellement rien ne s'oppose plus au début des travaux. La zone à bâtir s'étend sur 12 ha et assure 93 m² de verdure à chaque habitant. La capacité totale sera de 11 000 lits. Une plage de 282 300 m² sera accessible à l'aide d'un pont traité en couleurs vives.
Le nouveau port portera le vieux nom de la baie dans laquelle il se trouve: Termera. A l'intérieur de la ville les transports seront assurés par des calèches traitées dans le style des vieux chariots turcs. La place Mozol point d'aboutissement du trafic, sera le centre de l'ensemble: Réception, bains turcs, restaurants, boutiques, cafés, dicothèques, clubs, etc. . . . Les manifestations folkloriques et sportives se dérouleront sur une autre place.
L'ensemble de cette région touristique et son infrastructure qui comprend le commerce, l'industrie, l'agriculture, l'éducation et les services, sera articulée en 3 secteurs:
Secteur 1: Agriculture avec plantations arboricoles.
Secteur 2: Production avec industries fruitières, conditionnement, conservation ainsi qu'extraction d'une terre à porcelaine.
Secteur 3: Eléments historiques et touristiques.
Tous les bâtiments sont édifiés à l'aide de piles en maçonnerie dont la section forme une équerre de 1,25 m de côté. La maçonnerie est montée au moyen de pierres pointues que l'on trouve en abondance sur le terrain. Elles sont blanchies à la chaux également de provenance locale. Les toitures en roseaux sont portées par des poutres en bois et recouvertes d'une couche de béton et d'un matelas de terre rougeâtre. Les éléments voutés qui relient les unités entre-elles sont en éternit et servent en même temps de tunnels conduisant l'air frais dans les locaux.