Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 44 (1971)

Heft: 5

Artikel: Le tourisme doit-il détruire le paysage alpin?

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-127097

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Le tourisme doit-il détruire le paysage alpin?

Les effets secondaires destructifs

Une route touristique, un funiculaire ou un téléski altèrent-ils la vue du paysage? Cette question, justifiée d'ailleurs, est pourtant d'une importance secondaire par rapport aux conséquences que la construction de telles installations entraîne inéluctablement; ce sont en effet les conséquences, plus encore que l'installation elle-même, qui portent atteinte à la vue du paysage ou aux fonctions de celui-ci (nature saine, production de matières premières, protection et récréation) ou qui, dans des cas trop nombreux, en ont déjà amené la destruction. Tel est toujours le cas dans les régions nouvellement développées grâce à l'équipement par des routes, où l'aménagement du territoire n'a pas été introduit à temps. Il ne s'agit pas ici d'une théorie: Dans la plupart des stations touristiques de notre pays, la vente de «terrains à bâtir» dans une région non équipée précède en effet l'aménagement du territoire. Le développement commence d'habitude par une maison de vacances «ne gênant pas» le paysage ouvert, et continue ensuite par l'augmentation vertigineuse des prix du sol, rendant difficile ou même impossible toute séparation raisonnable entre les terrains à bâtir et ceux d'interdiction de bâtir; une rapide désintégration du paysage en est alors le résultat inévitable. La pollution des sources et des eaux souterraines (stations d'épuration individuelles au lieu d'une installation centrale), de l'air (chauffage à mazout, gaz d'échappement des voitures), un réseau routier irrationnel et enfin la destruction de la vue du paysage et de la communauté naturelle, tels sont les effets non souhaités initialement de ce développement dont nous ne pouvons plus ignorer les symptômes du danger menaçant même les vallées alpines les plus lointaines et qui envahissent sans arrêt les plus belles régions de notre pays. Si les bases légales ont des lacunes ou sont employées d'une manière déficiente, même les routes d'amélioration, les chemins alpins et forestiers réalisés à grands frais par les pouvoirs publics ont pour effet que le territoire est à nouveau parcellé et le paysage envahi par des constructions.

L'absence de l'aménagement du territoire

Il ne s'agit pas, comme on le prétend souvent, d'un développement nécessaire et véritable, les profits des ventes de terrains et des loyers ne revenant que rarement à celui qui continue à s'occuper de la conservation et de la sauvegarde du paysage et les frais d'infrastructure s'accroissant d'une manière accélérée ne peuvent jamais être couverts par les revenus d'impôts de la collectivité. Ainsi on a pu apprendre récemment qu'à Verbier, centre touristique du Valais (commune de Bagnes), une place de stationnement pour véhicules de 40 000 m² est actuellement projetée, les frais s'élevant à 4 millions de francs. Le projet ne saurait pourtant résoudre le problème que partiellement, les propriétaires fonciers n'ayant pas été tenus jusqu'ici à réaliser des places de stationnement. Ainsi il en manque aujourd'hui 1500 environ devant les magasins, les restaurants et les hôtels et 1000 à 1200 auprès des chalets privés.

Le prix du sol a centuplé en quelques années – un champ d'activité idéal pour la spéculation. Les prix élevés du sol ne se feront pas seulement sentir lors des expropriations pour des places de stationnement, mais aussi lors de celles pour les pistes de ski, d'autant plus que la commune désire amener les pistes jusqu'au centre du village. Cela, cependant, nécessitera encore l'achat et l'écroulement de quelques bâtiments.

Selon le président de la commune, l'ingénieur Ferrez, Bagnes aurait dû dépenser 90 millions de francs pour l'infrastructure au cours de ces quinze dernières années. On n'a pu réaliser, cependant, que des investissements de 50 millions, de sorte qu'il manque aujourd'hui l'infrastructure pour 8000 personnes. («Neue Zürcher Zeitung», 7 novembre 1970, N° 519, p. 13). Des conditions semblables, sont constatées dans la plupart des communes ayant participé au développement du tourisme.

De constantes atteintes au paysage

Septante funiculaires et téléskis d'une longueur totale de plus de 85 km. furent permis ou concessionnés dans le canton des Grisons entre 1967 et octobre 1970. On ne doit pas se laisser leurrer par les cartes routières montrant encore de vastes régions intactes, en réalité il s'agit pour la plupart de bois raides et ombreux, de montagnes rocheuses difficilement accessibles, d'éboulis sans attrait et de zones de danger dont la protection ne rend service à personne. Il est donc urgent et nécessaire de protéger le paysage d'une manière plus extensive que ce ne fut fait jusqu'ici afin de disposer aussi à l'avenir de régions intactes non envahies par la technique et permettant à l'homme une parfaite récréation. Sinon les zones existantes de protection de la nature et du paysage seront surchargées et le paysage alpin subira une constante «perforation» et dévalorisation. Sachant cela, la commune de Sils, en Engadine, désirant réaliser un projet de funi-

Le Transhelvétique en bonne voie

Le 2 octobre 1970, le Conseil d'Etat vaudois a publié son rapport au Grand Conseil sur les affaires fédérales, consacré à la navigation fluviale en Suisse et au canal transhelvétique. Il s'agit d'une excellente appréciation de la situation actuelle et d'une prise de position claire et ferme. Après un bref historique des divers projets, le Conseil d'Etat rappelle les événements de ces dernières années:

- le rapport du Conseil fédéral, du 11 mai 1965, fondé sur les conclusions des commissions Rittmann et Kubuv. On se souvient de l'émotion suscitée par le caractère très négatif de ce rapport;
- la réaction de la Commission du Conseil des Etats, qui exigea un rapport complémentaire;
- l'étude faite en 1967 par l'Institut Battelle montrant la «rentabilité sociale» du Transhelvétique;
- la démarche commune de onze cantons auprès du Conseil fédéral, le 4 septembre 1968, demandant de prendre en considération les aménagements fluviaux, d'entamer des négociations avec l'Allemagne et l'Italie, de préparer avec les cantons les étapes de la réalisation. (La délégation comprenait les représentants des gouvernements des cantons de Berne, Fribourg, Appenzell, Saint-Gall, Grisons, Thurgovie, Tessin, Vaud, Valais, Neuchâtel et Genève);
- le rapport d'expertise du collège de professeurs, recommandant l'aménagement du Rhin supérieur jusqu'à la région de Zurich–Winterthour;
- la consultation de tous les cantons par le Conseil fédéral le 23 janvier 1970.

Puis le Conseil d'Etat insiste sur le coût modeste de l'aménagement fluvial; pour la liaison Bâle-Rorschach-Yverdon, la dépense totale serait de l'ordre de 800 millions; l'étalement sur vingt ans donne une moyenne annuelle de 40 millions. Ce chiffre est faible, comparé aux investissements de la Confédération pour les routes et les chemins de fer (plus d'un milliard par an). La dépense est légère aussi par rapport au coût des travaux entrepris en France et en Allemagne.

Le Gouvernement vaudois démontre l'effet stimulant et la rentabilité de la navigation intérieure. Il prouve aussi que les projets peuvent être réalisés tout en assurant la protection des eaux et de la nature.

Le «rapport sur les affaires fédérales» illustre la volonté du canton de Vaud de faire aboutir le projet de canal transhelvétique.

Fort heureusement, le Pays de Vaud n'est pas seul. En réponse aux questions posées cette année par le Conseil fédéral, la grande majorité s'est exprimée en faveur de la navigation.

Si l'on essaie de réduire les réponses à quelques catégories, faisant abstraction des nuances, on constate que, le 10 novembre 1970:

- 19 cantons sont pour l'aménagement immédiat de Bâle à l'embouchure de l'Aar navigable dans une étape ultérieure; de ces 19, 12 sont favorables à l'aménagement de l'Aar;
- 1 reste neutre (Lucerne);
- 2 sont négatifs (Schaffhouse et Soleure);
- 3 ne se sont pas encore prononcés (Obwald, Uri, Zoug).

Les Vaudois se réjouiront de l'attitude très positive des 19 cantons favorables à la voie navigable. Il reste à espérer que le pouvoir fédéral, après avoir longtemps tergiversé, tiendra enfin compte de la volonté manifestée de manière aussi nette.

---

culaire, a décidé le 18 décembre 1970 de protéger en tant que compensation une bonne partie de ses territoires montagnards contre l'équipement mécanique pour le tourisme. Certes, la protection seule n'est pas suffisante dans nombre de cas: le paysage doit être cultivé et soigné, sinon il change et devient sauvage. On ne peut pas s'attendre, cependant, à ce que le paysan montagnard se charge comme il l'a fait jusqu'ici, et sans rémunération, de la conservation du paysage qui revient après tout à la majorité de la population de notre pays. Il n'est donc plus admissible qu'il doive vivre de son labeur sur des champs maigres. Le service rendu à la collectivité par la conservation d'un paysage sain, attractif et complexe mérite tout aussi bien une rémunération qui devrait être garantie désormais par voie de péréquation financière.

Résumé

Le développement aspirant seulement à l'utilisation technique de l'espace naturel vital et des surfaces ouvertes, au lieu de tendre vers une amélioration de ce qui existe, n'est pas autre chose que destruction.

L'aménagement du territoire et la péréquation financière doivent précéder l'équipement par le tourisme, sinon on peut déterminer par avance, par un simple calcul, le moment où il n'y aura plus dans les Alpes ni dans les Préalpes une région de promenades ou un sommet «non équipé» par la technique et où les derniers bords de lacs, les dernières lisières de bois et les chaînes de collines auront disparu.

FSPN/SSN