

<b>Zeitschrift:</b>	Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : officielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Verkehrszentrale
<b>Band:</b>	- (1947)
<b>Heft:</b>	11-12
<b>Artikel:</b>	St-Moritz et la haute-Engadine - chances d'avenir
<b>Autor:</b>	H.G.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-777477">https://doi.org/10.5169/seals-777477</a>

### 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

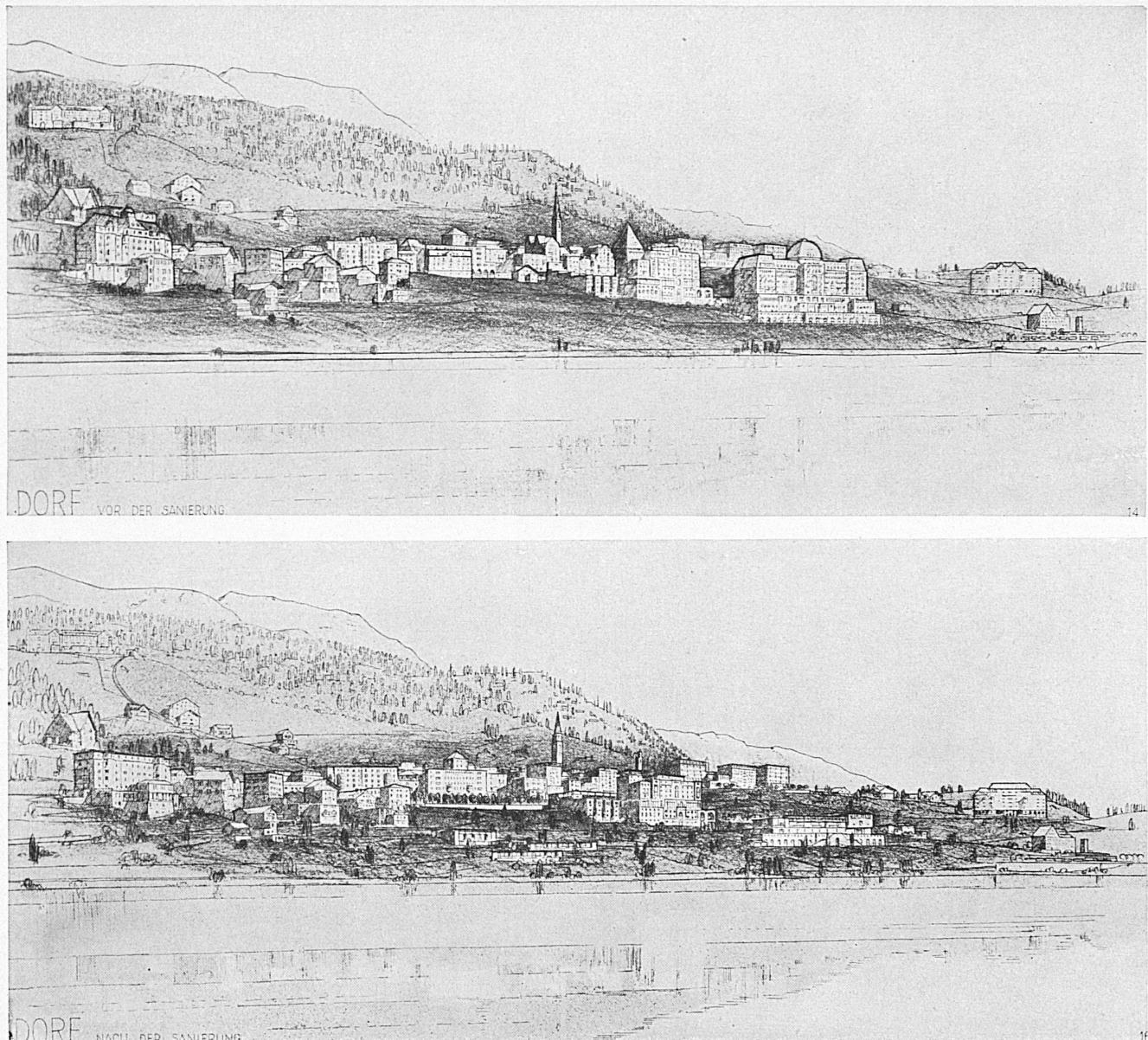
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 14.01.2026

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



ST-MORITZ ET LA HAUTE-ENGARINE – CHANCES D'AVENIR

L'Association suisse pour le plan d'aménagement national a organisé cet automne un cours pour l'aménagement du paysage et le planisme régional d'une contrée consacrée avant tout au tourisme. Aucune région ne pouvait mieux se prêter que la Haute-Engadine à un travail de ce genre. Il s'y pose en effet toute une série de problèmes qui méritent d'être étudiés à fond, et qu'il faudra bien ré-

soudre un jour d'une manière ou d'une autre. C'est pourquoi, dans le cadre de ce numéro consacré à l'Engadine, il nous paraît intéressant d'ouvrir nos colonnes à l'un des participants au cours. Il ne saurait être question de traiter ici le problème à fond et sous tous ses aspects, mais certains d'entre eux valent la peine d'être esquissés dans ces pages engadinoises. La rédaction.

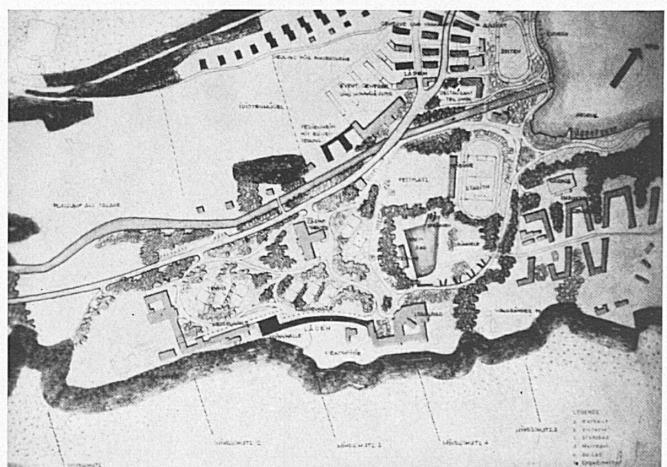
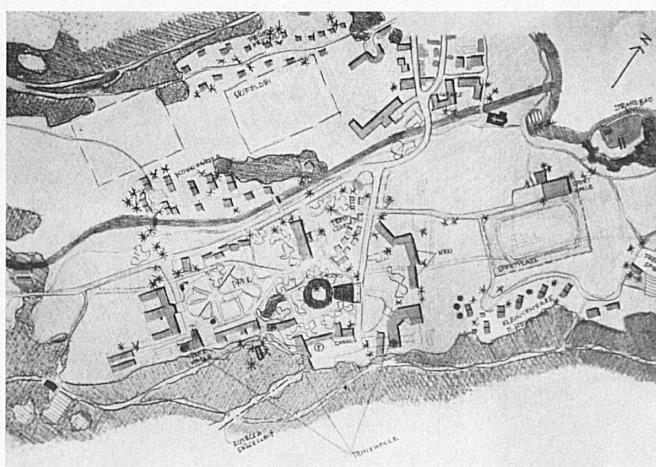
## La rédaction.

*En haut: St-Moritz-Village, avant et après la transformation projetée.*

En haut: St-Moritz, à droite: Projet de la rénovation du plan ferroviaire; en bas: Deux projets pour la rénovation de St-Moritz-les-Bains, tels qu'ils ont été conçus par les participants au cours pour l'aménagement d'un plan régional. — De côté, à droite: Projet d'unification du trafic ferroviaire dans la Haute-Engadine. On peut se demander toutefois si Pontresina sera d'accord avec cette suggestion.

Oben: St. Moritz-Dorf vor und nach einer projektiven Umgestaltung.

— Unten: Zwei Pläne zur Neugestaltung von St. Moritz-Bad, wie sie der Kurs für Regionalplanung im September zeitigte. — Seite rechts: Projekt einer Vereinheitlichung des Bahnverkehrs im Ober-Engadin. Ob Pontresina damit einverstanden wäre, ist freilich eine Frage für sich.



Le premier fait à constater en vue d'une étude de ce genre, c'est que les besoins des hôtes suisses et étrangers se sont modifiés dans une mesure considérable depuis une cinquantaine d'années. Le tourisme n'est plus aujourd'hui l'apanage des gens riches; il s'ensuit un déplacement d'ordre sociologique dont il faut tenir compte. Le tourisme est devenu populaire; les hôtes princiers qui pouvaient passer des semaines dans des appartements d'hôtels se sont raréfiés à l'extrême; les nouveaux riches qui les ont remplacés dans une petite mesure n'emploient pas nécessairement leur argent de la même manière. D'autre part, les difficultés monétaires internationales ne sont pas près de diminuer, ce qui constitue une autre source d'obstacles au tourisme de luxe. Pour ces raisons notamment, un aménagement de l'hôtellerie engadinoise devrait porter avant tout sur une adaptation des hôtels aux désirs de milieux plus larges, d'une clientèle plus simple. La remarque ne se limite pas, bien entendu, à l'Engadine; elle vaut pour d'autres régions encore. Elle ne signifie pas davantage que l'hôtellerie doive se standardiser et s'uniformiser: il convient certes de conserver certaines différenciations. Mais, d'une manière générale, il faut admettre que l'époque des palaces somptueux, aux salons princiers, est révolue; l'avenir appartient davantage aux hôtels de dimensions plus modestes, dotés d'un certain confort, mais de moins de pompe.

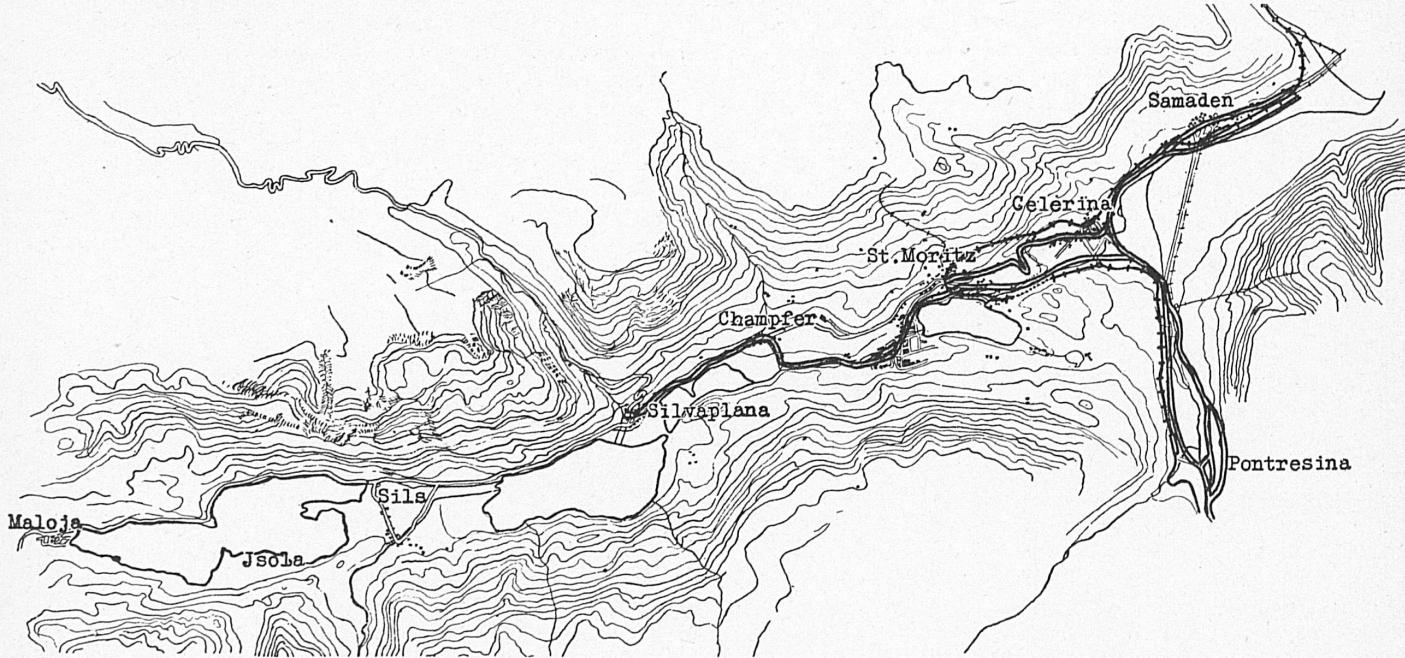
On voit d'emblée quelles conclusions pratiques il convient de tirer de ces constatations. Elles sont particulièrement évidentes à

se poser également en Haute-Engadine. Il paraît désormais certain que le projet de chemin de fer Saint-Moritz—Castasegna ne sera jamais réalisé. En revanche, il vaudrait la peine de faire de Saint-Moritz une gare de transit, et de fixer à Pontresina le terminus des Chemins de fer rhétiques. Le fâcheux triangle ferroviaire Samedan—Saint-Moritz—Pontresina serait ainsi évité, ainsi que la double ligne existant sur toute une partie du tracé, de Punt Muragl à Pontresina. En revanche, cette dernière commune se verrait privée de sa liaison directe avec Samedan et Coire, ce qui constitue un désavantage. Quoi qu'il en soit, une solution de ce genre n'est aujourd'hui qu'une utopie; l'idée n'en vaut pas moins la peine d'être creusée, car sa réalisation permettrait seule l'agrandissement de la place d'avion de Samedan, placée en bordure de la ligne de chemin de fer.

La situation topographique commande tout naturellement le tracé des routes; il n'y a pas grand-chose à modifier dans ce domaine. L'augmentation constante du trafic automobile rendra probablement nécessaire le détournement des grandes artères à l'écart des villages qui seraient reliés à la grande-route par des voies secondaires. Cette solution permettrait également de sauvegarder le centre de certains villages qui ont conservé leur valeur architecturale et qu'il serait dommage de sacrifier purement et simplement au trafic. Parmi les grandes tâches de l'avenir prochain figure le développement des routes de la Bernina et de l'Albula. Sur le

mais d'autres dangers peuvent s'élever. Aucune mesure légale, par exemple, ne permettrait d'empêcher certaines altérations graves de ses rives. Un plan d'aménagement officiel, qui déterminerait les zones de construction, les zones réservées aux hôtels, celles consacrées aux maisons particulières, celles réservées à la nature, viendrait combler une grave lacune, et pourrait éviter dans l'avenir la construction de certaines maisonnettes de week-end ou de villas déplacées. Il a malheureusement fallu faire passer au travers de la vallée la ligne à haute tension qui conduit vers le nord l'électricité produite à Brusio. Les pylônes n'ajoutent certes rien à la noblesse du paysage; il conviendrait au moins de les placer dans les zones où ils choquent le moins, c'est-à-dire dans les forêts.

Les villages engadinois devront collaborer plus étroitement que jamais à l'avenir, s'ils veulent que leur région conserve tout son attrait pour les étrangers, et qu'elle demeure à la hauteur des exigences du tourisme moderne. Il s'agira aussi de faire front à la concurrence étrangère, ce qui est toujours plus aisément en concentrant la propagande de toute une région, au lieu de disperser les moyens plus faibles de chaque localité, si grand que soit son renom. Chacune devra cultiver ses particularités, certes, et les faire valoir, mais à l'intérieur de la communauté régionale qui seule a des chances de s'imposer dans le monde en tant que centre touristique. Saint-Moritz par exemple demeurera un endroit chic, tandis que Pontresina, qui



Saint-Moritz-les-Bains, par exemple, où l'on trouve encore un certain nombre de ces établissements d'hier, dont la rentabilité pour demain n'est guère assurée, même si le tourisme international reprend tout son essor et correspond aux espoirs qu'on peut mettre en lui. Dans le même ordre d'idées, des améliorations bienvenues pourraient être apportées au bâtiment des bains. Et si des édifices plus modestes, mieux adaptés aux goûts et aux possibilités de nos contemporains, viennent peu à peu remplacer les vastes maisons d'hier, il faudra veiller en même temps à l'aménagement de parcs et à la plantation d'arbres aussi nombreux que possible, car ils constituent à la fois une protection contre le vent ou l'air trop frais, et un élément de détente et de repos pour les hôtes. Divers problèmes de trafic et de transports

parcours du Julier, un meilleur accès à Silvaplana s'impose.

Des merveilles sans nombre s'offrent au touriste en promenade dans la Haute-Engadine. Hélas! quelques laideurs fâcheuses viennent assombrir le tableau. La notion de la protection du paysage et des sites n'est pas si ancienne, et nous devons supporter encore quelques erreurs de la génération précédente. Certains magasins de Saint-Moritz-les-Bains sont des verrous à faire disparaître; certains poteaux indicateurs devraient également prendre place au musée des horreurs plutôt que dans cet admirable paysage. Nul ne les regretterait.

En ce qui concerne particulièrement les sites, le sort du lac de Sils demeure un point essentiel. Un accord récent le sauve pour 99 ans de l'exploitation par les hydro-électriciens,

offre davantage de possibilités d'excursion, se fera valoir auprès des sportifs et des alpinistes. Si l'on organise une école d'alpinisme, il faudra l'installer à un endroit bien déterminé, et ne pas la laisser s'éparpiller en plusieurs petites organisations qui seraient toutes hors d'état de se maintenir longtemps.

La diversité infinie des vallées grisonnes permet à chacune de faire valoir des attraits particuliers : c'est cela qu'il faut cultiver, et non une standardisation qui nuirait finalement à tout le monde. Car le paysage demeure l'élément essentiel du tourisme, le facteur déterminant autour duquel tout doit s'ordonner. Il appartient à l'homme d'y pourvoir en donnant le meilleur de ses facultés à cette tâche lourde de responsabilités; le plan d'aménagement national n'a pas d'autre but que de contribuer à cette harmonie. H.G.