# Planifications touristiques en Suisse : ACAU - Atelier cooperatif d'architecture et d'urbanisme, Genève

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **59 (1972)**

Heft 9: **Planungen - wo und für wen?**

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-45907

**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**

# Planifications touristiques en Suisse

ACAU – Atelier coopératif d'architecture et d'urbanisme, Genève

Le tourisme s'est développé en Suisse de manière naturelle, sous l'impulsion de la seule économie privée, sans l'aide et presque sans le contrôle des pouvoirs publics.

Il apparaît depuis peu que son développement prend des proportions telles qu'il pose de graves problèmes, tant sur le plan économique que sur celui de l'aménagement du territoire, amenant les autorités fédérales à prendre des mesures restrictives ou à édicter des lois:

– L'interdiction de la vente d'immeubles à des étrangers, source d'inflation dans le domaine de la construction, devrait limiter le développement du tourisme, en particulier dans les montagnes.

– Les lois sur la protection des eaux et de l'environnement devraient conduire à un aménagement plus rationnel du territoire; là encore, c'est dans la montagne que leur effet devrait être le plus sensible en empêchant l'éparpillement des constructions.

Bien qu'elles aient une influence directe sur le développement du tourisme, ces mesures et ces lois générales ne constituent pas une véritable planification du tourisme en Suisse, comparable à celle que mettent sur pied de nombreux pays, cherchant à définir les objectifs prioritaires à atteindre sur la base d'un inventaire des ressources offertes par le pays, d'une analyse du marché et de la place assignée à ce secteur économique dans le développement du pays. Par contre, certains cantons cherchent à coordonner le développement de leur tourisme ou à l'encourager: au Tessin, par exemple, une nouvelle loi sur le tourisme est entrée en vigueur au début de l'année et prévoit entre autres une aide pour la construction d'hôtels, ou la réalisation de routes d'accès aux stations. Tant qu'elle ne sera pas accompagnée d'une définition des objectifs à atteindre, une telle loi risque, hélas, d'avoir une portée limitée, les investissements publics s'éparpillant entre nombre d'opérations de nécessité et de valeur inégales. S'il n'existe pas ou peu de directives résultant d'une planification touristique d'ensemble, des planifications régionales ou locales cherchent à mettre un peu d'ordre et de cohérence dans les développements touristiques. Elles consistent essentiellement dans les plans d'aménagement de communes de montagne et les plans de développement des nouvelles stations.

Les plans d'aménagement des communes de montagne ne se limitent pas à une planification du tourisme puisqu'ils ont au contraire en général pour but de protéger l'agriculture et la nature. Cependant, c'est parce que le tourisme se développe que leur étude a été rendue nécessaire dans nombre de communes et, à ce titre, on peut dire qu'ils constituent une planification touristique régionale.

Hélas, ils ne font souvent que «limiter les dégâts» et ne proposent que des solutions timides – ni trop audacieuses, ni trop contraignantes – dans la mesure où leur acceptation dépend des montagnards eux-mêmes. Or, ceux-ci, propriétaires de terrains grâce auxquels ils espèrent réaliser des gains substantiels, ou petits promoteurs fascinés par les techniques modernes et les dimensions urbaines – en particulier en ce qui concerne les routes et le nombre d'étages des bâtiments – oublient l'échelle et l'unité qui font l'intérêt des anciens villages; ils cherchent à profiter au maximum d'une conjoncture qui leur est favorable et souhaitent d'autant moins limiter leur intérêt immédiat qu'ils accèdent tout juste à un niveau de vie et à un confort satisfaisant; bien plus, le mouvement étant lancé, ils participent à la surenchère du développement de leurs villages sans penser qu'en peu d'années ils risquent de détruire une des bases du succès touristique de leur région: l'équilibre subtil entre la nature et les réalisations de l'homme. La gravité de ce problème provient du fait qu'il se retrouve dans la plupart des stations existantes, soit plus des neuf dixièmes des lits touristes. La principale tâche du planificateur est dès lors d'informer de manière complète les intéressés des limites et des dangers d'un développement forcené de leur région.

Du point de vue de l'établissement d'une planification touristique cohérente, le développement des nouvelles stations devrait offrir des avantages nombreux:

– possibilités d'acquérir la maîtrise foncière non seulement pour la station proprement dite, mais également pour le passage des pistes et des installations de remontée mécanique;

– cohérence du développement à l'échelle régionale et en fonction des ressources;

– unité des réalisations;

– planification du développement résultant d'une synthèse des données économiques et physiques, en particulier en faisant intervenir les problèmes de promotion, de financement, de réalisation et d'exploitation de la station.

On a cependant rarement tiré complètement parti de ces avantages jusqu'à présent en Suisse, soit que les promoteurs aient des prétentions exhorbitantes, souvent acceptées par les pouvoirs publics, faute d'expérience, soit que la promotion de la station démarre trop tôt, en particulier avant que les problèmes fonciers soient résolus. Là encore, comme pour les plans d'aménagement des communes, une des tâches importantes de l'urbaniste est d'informer aussi bien les promoteurs que les pouvoirs publics des limites à imposer au développement; cette tâche n'est pas toujours facile, surtout dans la mesure où le mandat d'étude est donné par le promoteur.

Examinons maintenant comme s'est déroulé la planification de quelques nouvelles stations en Suisse, en la comparant tout d'abord avec un exemple français.

La planification de la haute vallée de *Hauteluce en Savoie* (8000 lits) résulte d'un véritable travail de groupe entre les Services du Département de Savoie, la Commune de Hauteluce, la Société d'expansion de Hauteluce 1650, promotrice de la station, et les urbanistes. En un premier temps, les promoteurs ont acquis la majorité des terrains nécessaires pour l'édification de la station et une partie des terrains nécessaires pour le passage des remontées mécaniques et des pistes. Dans le but d'obtenir une maîtrise foncière complète de l'opération, la commune de Hauteluce procèdera à une expropriation des terrains restants (par la voie d'une «déclaration d'utilité publique»); ces terrains seront ensuite concédés à la Société promotrice. Parallèlement, sur la base du plan et du programme de développement établi par les promoteurs, des besoins et des possibilités de la commune, des expériences faites par les Services de l'équipement de la montagne lors de la création d'une dizaine de stations nouvelles, enfin des directives nationales du VI[e] Plan relatives au Tourisme, une convention définit les rapports entre les promoteurs, la commune de Hauteluce et le Département de Savoie: ce dernier se charge de la route d'accès, la commune des voies et des réseaux divers, les promoteurs des remontées mécaniques et des équipements de la station. La convention fixe le nombre et le type des équipements à prévoir – surface de plancher, nombre de lits en hôtels, équilibre entre le débit des installations de remontée mécanique et le nombre des lits au cours des étapes de réalisation – et le rythme de développement minimum de la station: les pouvoirs publics ne s'engagent à réaliser les infrastructures que contre un engagement réciproque des promoteurs de créer les superstructures dans un temps donné. Les promoteurs s'engagent également à offrir en priorité les emplois créés par la station aux habitants de la commune de Hauteluce.

*Planachaux en Valais* (5000 lits), une planification «privée». La Société de promotion de Planachaux SA ne possédait qu'un tiers environ des terrains nécessaires pour le développement d'un centre touristique, avec le risque de se trouver devant de nombreux problèmes lorsque le démarrage de la station serait amorcé, en particulier pour maintenir des pistes de ski suffisantes et pour le tracé des circulations et des réseaux divers. Grâce à un important travail d'information et de persuasion, il a été possible d'amener tous les propriétaires de la région à participer à un plan d'aménagement partiel de la commune de Champéry pour le site de Planachaux (homologué par le Conseil d'Etat du Valais en 1970 et repris dans le plan d'aménagement de la commune en 1971). Ce plan détermine les zones de construction, de pistes de ski, de parkings, les circulations, les remontées mécaniques, les réseaux divers, le programme et le type des constructions.

*Le val de l'Au en Valais* (5000 lits), une planification «officieuse». La région offre de très nombreux terrains favorables pour la construction, du point de vue des accès, de l'altitude, de la topographie et de l'orientation. Par contre, les possibilités de ski du site sont limitées; il est souhaitable par ailleurs de conserver autant que possible le caractère champêtre du site et son attrait estival. Les promoteurs de l'opération ne possèdent que

deux tiers des terrains favorables. Un plan d'aménagement qui portait sur un développement voisin ayant été refusé à deux reprises par l'Assemblée primaire de la commune, les Autorités communales et les promoteurs souhaitaient éviter de nouveaux affrontements afin de permettre un démarrage rapide de l'opération. De leur côté, les urbanistes de l'opération souhaitaient prévoir sur les terrains des promoteurs un développement équilibré, correspondant aux ressources de la région. Les promoteurs ont accepté de prendre à leur charge une étude officieuse de planification touristique de la région et de limiter l'importance du développement prévu sur leurs terrains en fonction des données résultant de cette étude. A long terme, les conditions d'une planification harmonieuse de toute la région sont ainsi préservées.

*Döttra au Tessin* (5000 lits), une planification touristique inspirée du modèle français. L'étude en cours du développement d'une station à Döttra bénéficie de plusieurs facteurs favorables. La commune de Olivone a décidé de profiter de l'établissement d'un remaniement parcellaire pour étudier un plan d'aménagement communal. Parallèlement, la Döttra SA, société créée en vue de la promotion d'une station sur le site de la commune, faisait établir un programme et un plan de développement de la station. La planification du site résulte ainsi du travail commun de l'Etat du Tessin, de la commune de Olivone, des promoteurs et des urbanistes chargés des différents plans. Cette planification comprend deux volets essentiels:

– Le remaniement parcellaire tient compte du plan d'aménagement et assure la maîtrise foncière des terrains nécessaires pour l'établissement de la station et pour le passage des pistes de ski et des remontées mécaniques.

– Une convention définit les rapports entre l'Etat du Tessin, la commune de Olivone et la Döttra SA; elle prévoit entre autres que la réalisation de la route d'accès incombe à l'Etat du Tessin, à condition que les promoteurs assurent un rythme de développement minimum de la station, tant en ce qui concerne les installations de remontée mécanique que le nombre de lits. Elle prévoit également que dans la mesure où les promoteurs se montreraient incapables d'assurer le développement de la station, une partie du volume de construction qui leur a été accordé devra être restituée à la commune qui pourra l'attribuer à d'autres promoteurs.

On voit par les quelques exemples décrits ci-dessus que la planification touristique peut prendre en Suisse des aspects forts différents, mais qu'elle dépend souvent pour une bonne part de la conscience professionnelle avec laquelle l'urbaniste ou le planificateur exécute son mandat, aussi bien comme conseiller des pouvoirs publics que des promoteurs.

Le manque de directives auxquelles pourrait se référer le planificateur peut représenter un grave danger. Il est souhaitable que les cantons dans lesquels le tourisme joue un rôle important définissent une politique de développement en fonction d'un inventaire de leurs ressources et du rôle que le tourisme est appelé à jouer dans leur économie. A un échelon supérieur, les politiques touristiques cantonales devraient pouvoir s'inspirer de directives à établir à l'échelle nationale.

1
Hauteluce en Savoie: plan de développement régional. Schéma directeur des remontées mécaniques




1