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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 43 (1970)

Heft: 5

Artikel: L'aménagement du territoire dans les communes touristiques

Autor: Fingerhuth, Carl

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-126857

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

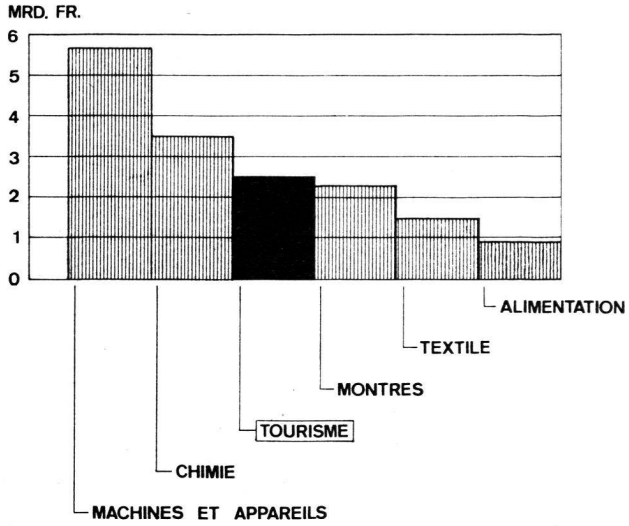
Download PDF: 13.07.2025

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

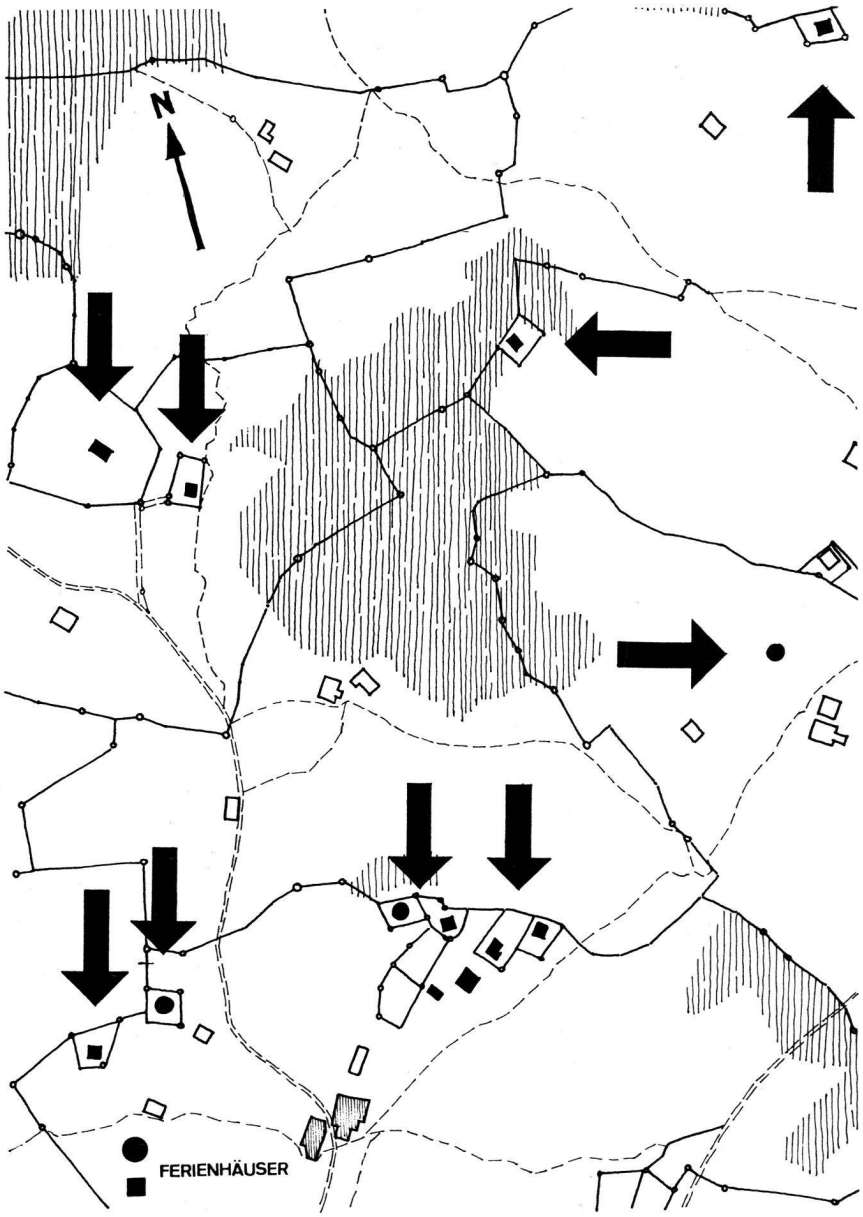
L'aménagement du territoire dans les communes touristiques

par Carl Fingerhuth,
architecte SIA, urbaniste FUS

Le tourisme figure au troisième rang du bilan des revenus.

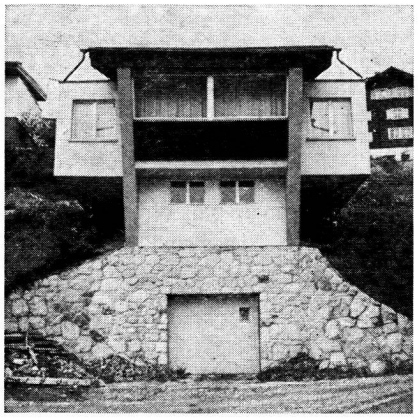


Les autorités et les citoyens de la commune de X ont accepté la nécessité d'un plan d'aménagement conventionnel. Ils en ont également admis les méthodes. La marche à suivre usuelle a été mise en œuvre: inventaire, définition d'une conception du développement, discussion avec le Conseil communal, élaboration du plan directeur, du plan des zones, du règlement de construction,



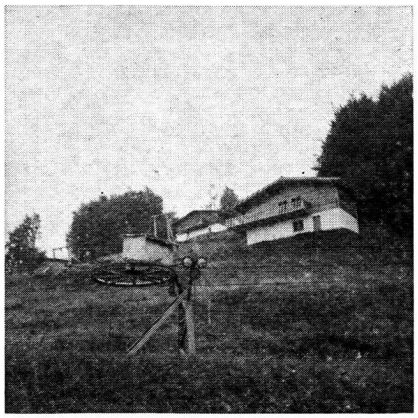
La dispersion des constructions menace le paysage (Obstalden).

Les bâtiments trop élevés détruisent le paysage (Schuls).



Certaines constructions enlaidissent le paysage (Flumserberge).

Le défrichement des forêts n'a pas pris fin (Flumserberge).



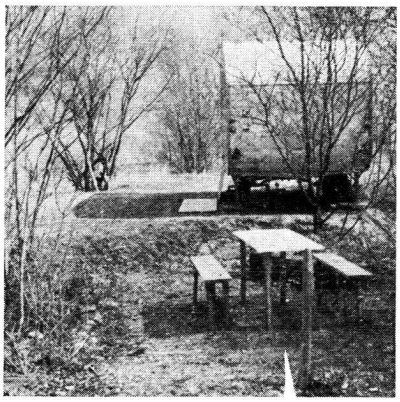
Pistes de ski menacées (Flumserberge).

discussion au sein du Conseil communal, orientation publique et enfin approbation des plans et règlement après une ou peut-être plusieurs tentatives. De nombreuses communes établissent leur plan d'aménagement selon cette méthode. La stricte observation des documents qui en résultent garantit un développement harmonieux de la commune.

Or, dans le cas de stations, l'application de cette méthode se heurte à de nombreux obstacles. C'est un état de fait d'autant plus étonnant que le plan d'aménagement d'une station a une signification particulière. L'exposé ci-après décrit succinctement les méthodes spéciales avec lesquelles il faut entreprendre le plan d'aménage-

Les constructions s'implantent aux lisières (Oberland zurichois).

Les points de vue sont menacés (Amden).



Les rives sont menacées (Filzbach).

La pollution des eaux: résultat d'une trop grande dispersion des constructions (lac de Zurich).

ment dans une station touristique. Elles illustrent également l'importance particulière de ce dernier pour les communes touristiques.

Le paysage

Un envieux aurait dit: «Que resterait-il de la Suisse si l'on supprimait ses montagnes?» Par analogie, cette question en entraîne une autre: «Qu'adviendrait-il du tourisme si le paysage était détruit?»

C'est une partie de notre capital national. Il est malheureusement fortement menacé.

La séparation des terrains à bâtir des terrains agricoles ainsi que le zoning sont des postulats bien connus. Dans le cas d'une station, ils prennent une importance particulière, la protection des sites devant spécialement être prise en considération.

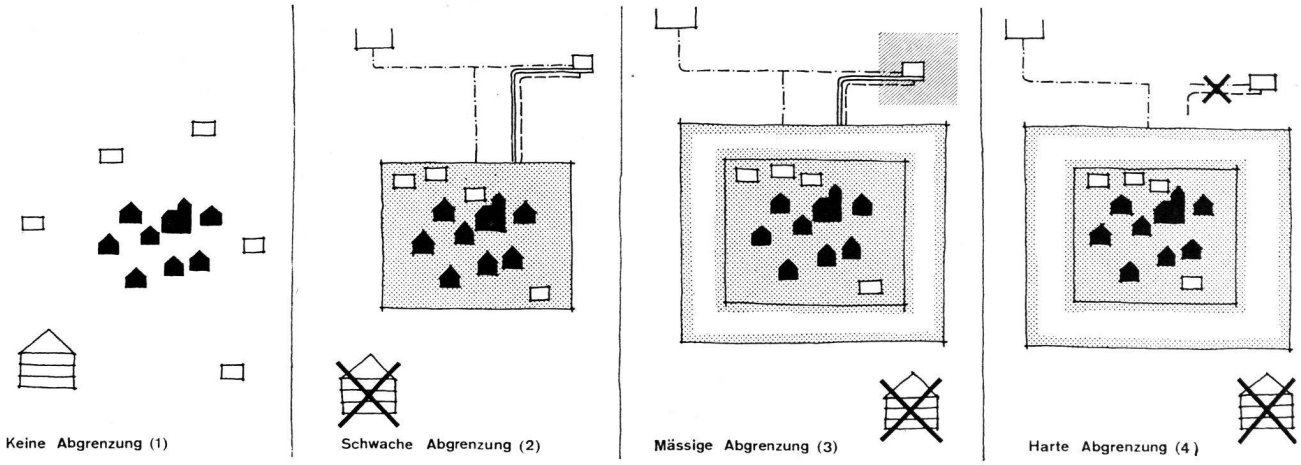
La délimitation des zones à bâtir

La délimitation des zones à bâtir est une mesure indispensable. La protection des sites et par là même le développement du tourisme en dépendent. Les autorités communales ont le choix entre quatre variantes possibles:

Aucune délimitation

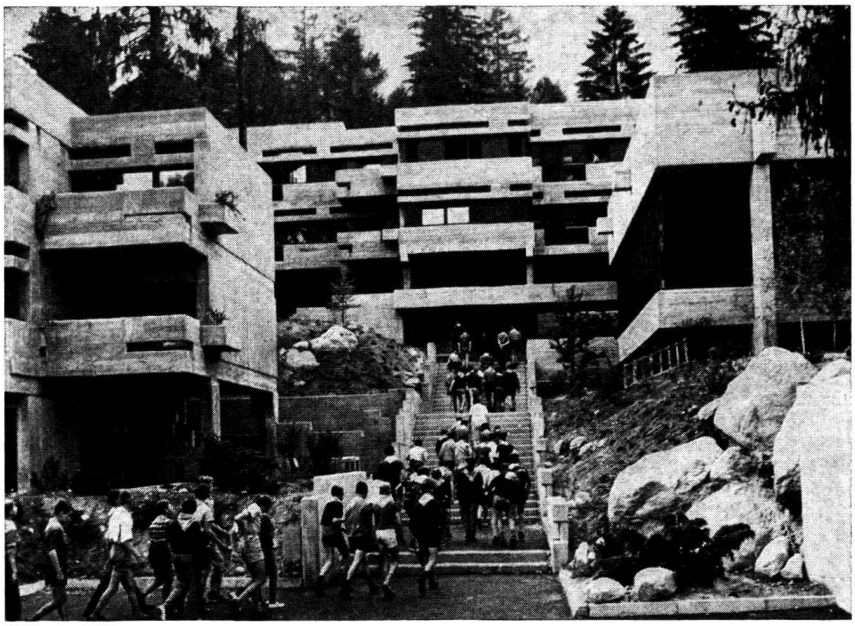
«Faible» délimitation

Les zones agricoles sont soumises aux prescriptions valables dans la zone d'habitations individuelles. Le



Aucune délimitation | «Faible» délimitation | Délimitation «modérée» | Délimitation «stricte»

L'urbanisation progressive de nos stations.
Les bouleversements qu'a subis le secteur de la demande touristique sont à l'origine de l'urbanisation de nos stations.



Le Tourisme social...
(Village de vacances à Fiesch, architectes Morisod, Kyburz, Furrer, Sion, photo O. Ruppen, Sion.)

maître de l'œuvre doit toutefois assurer l'équipement de sa parcelle à ses frais.

Délimitation «modérée»
La construction dans la zone agricole doit être rendue difficile. A cet effet, des prescriptions spéciales sont édictées (indice d'utilisation très bas, un étage au maximum, longueur maximum des bâtiments, etc.).

Délimitation «stricte»
Le règlement de construction de la commune de Celerina prévoit l'article suivant: «Les constructions non agricoles dans la zone agricole n'étant pas souhaitées, le Conseil communal refuse le raccordement au réseau d'eau potable ainsi qu'au réseau électrique public.»

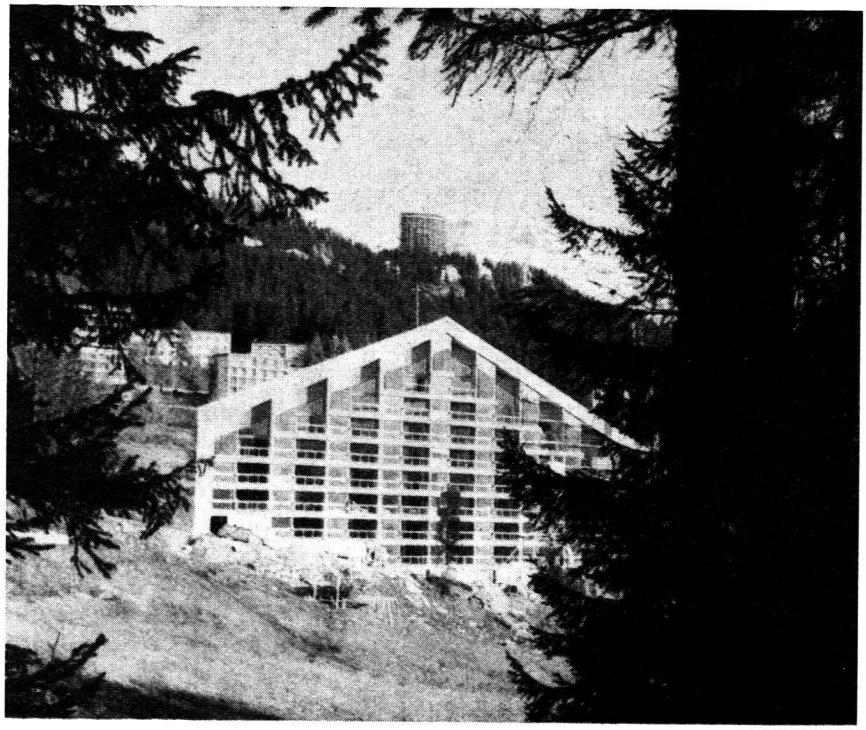
Les difficultés politiques mises à part, il est bien clair que seule une délimitation «stricte» des zones à bâtir est efficace. C'est de cette manière seulement que peuvent être résolus les autres problèmes d'une station. Nous ne mentionnerons que pour exemple le maintien des pistes de ski ainsi que le dimensionnement judicieux de l'infrastructure.
Le choix de l'une ou l'autre des méthodes de délimitation n'est pas un problème juridique, mais bien plutôt politique. Afin de résoudre les difficultés rencontrées, l'appui des autorités cantonales est indispensable. L'article par lequel la commune de Celerina refuse tout raccordement au réseau d'eau potable n'a pas été approuvé par le Petit Conseil du canton des Grisons. Ce cas a dû être tranché par le Tribunal fédéral pour que finalement la commune obtienne tout de même gain de cause. Si le Conseil d'Etat d'un canton où prospèrent de nombreuses stations n'accepte aucun indice d'utilisation inférieur à 0,3, cela même pour la zone agricole, tout aménagement raisonnable est sérieusement remis en question.

Caractère architectural des stations
Nous avons admis le paysage comme étant un capital menacé. Un autre facteur important, touchant de près l'offre touristique, est certainement l'aspect architectural de nos stations. La plupart des communes du plateau suisse présentent un caractère architectural plus ou moins plaisant. On ne peut en dire autant pour toutes nos stations.
La forme historique de l'hébergement et de la restauration ne satisfait plus qu'une faible partie des besoins de la clientèle; les hôtels «pension complète» et les maisons de vacances sont complétés par des établissements destinés au tourisme social ou de masse et par la vente ou la location d'appartements. Toutes ces tendances doivent être prises en considération lors de l'établissement du plan d'aménagement. L'aspect économique du marché touristique doit être respecté dans tous les cas.

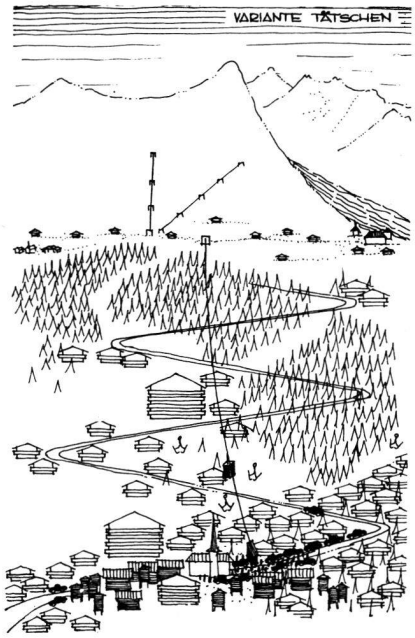
La politique touristique
La détermination des zones à bâtir ainsi que le zoning font l'objet de variantes. Elles ne sont pas jugées uniquement en rapport avec les problèmes financiers, techniques ou esthétiques. Elles doivent se baser sur une politique touristique élaborée auparavant. L'aspect futur et l'attraction de la station en dépendent.
L'élaboration d'une politique touristique nécessite deux mesures qui sont propres à l'aménagement d'une station. Il est indispensable de rechercher un contact étroit avec les milieux directement intéressés au développement économique de la station. La Commission du plan d'aménagement doit donc être formée de personnes représentant différents secteurs: transports, commerce de détail, société de développement ou Office du tourisme, etc.
L'urbaniste doit en outre exiger la collaboration d'un spécialiste capable d'analyser les problèmes économiques du tourisme. Le jugement de l'état actuel ainsi que l'étude d'une politique touristique sont devoirs du spécialiste. De ces différents travaux résulte souvent une impulsion nécessaire à l'organisation des devoirs touristiques.

Stations créées de toutes pièces
Nous avons mentionné la mutation des désirs du touriste actuel. L'hôte a non seulement changé ses désirs, mais il est devenu plus exigeant. Les frais de voyage représentent une part toujours plus petite du budget «vacances». Par conséquent, le choix du lieu dépend de moins en moins de la distance. Le touriste compare facilement. A l'étranger, d'immenses régions sont aménagées en peu de temps. Ces complexes ont de nombreux avantages sur nos localités hétéroclites qui ont subi un développement lent.
Il s'agit pour nous de préserver par tous les moyens nos propres avantages. Nous avons cité le paysage et le caractère architectural de nos stations.
Il nous faut encore revenir sur l'offre dans le domaine des aménagements touristiques. Le problème des nouvelles stations se pose à nous également. Parmi les audacieuses

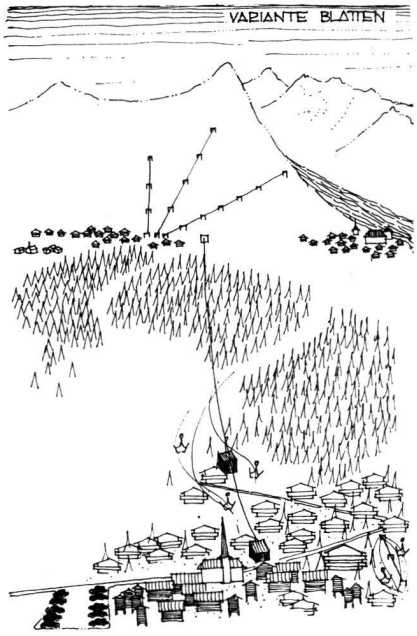
Le Tourisme organisé et...
(Hôtel Reine Fabiola, Leysin,
architectes Mennel + Rüdt, Zurich,
Schaffner + Schlupp, Lausanne,
photo J.-P. Flury, Lausanne.)



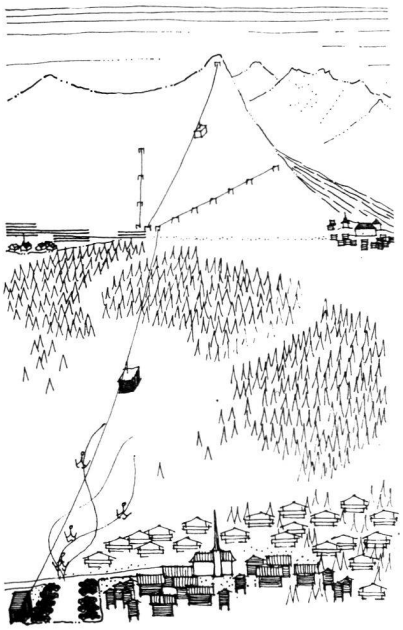
... l'apparition sur le marché des
appartements à vendre modifient
l'aspect de la station (Montana).



Politique touristique inexistante
– Pas de plan d'aménagement (Blatten-Belalp).



Politique touristique A
– Conception A (Blatten-Belalp).



Politique touristique B
– Conception B (Blatten-Belalp).

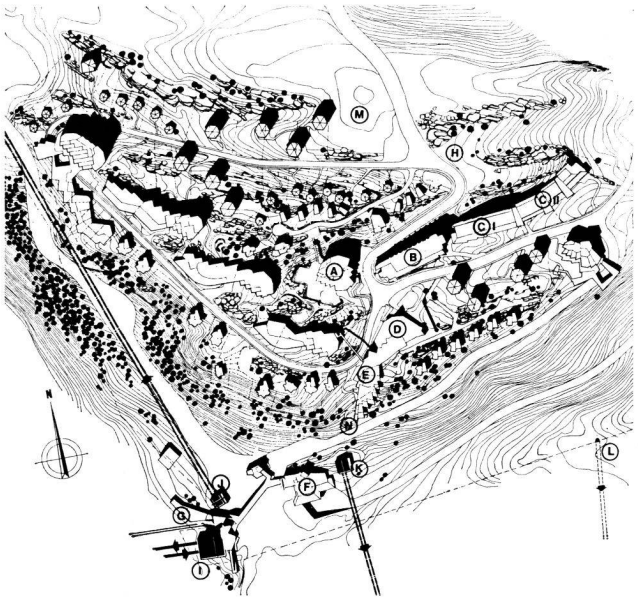
initiatives qui ont vu le jour, certaines ont subi un cuisant échec dû aux difficultés du financement de l'infrastructure trop onéreux pour les privés.
Seuls quelques rusés sans scrupules parviennent à profiter des subventions destinées à l'agriculture avec lesquelles est financé l'équipement des terrains à bâtir.
La constitution de sociétés de développement groupant différents intérêts privés et publics est le seul moyen de résoudre ces problèmes. Pour cela, il est nécessaire que les cantons et la Confédération favorisent une politique active de développement touristique. D'autre part, la volonté des communes de parvenir à une collaboration régionale ne doit pas rester au stade de simples paroles. Il ne sert à rien d'établir des plans d'aménagement régionaux; il faut les réaliser.

L'offre dans le domaine des établissements touristiques

En plus des bâtiments publics nécessaires à la population indigène, il faut prévoir suffisamment d'installations et d'établissements touristiques afin de créer une offre intéressante. La politique touristique décide du genre et de la grandeur des terrains à réserver. La puissance d'une station sur le marché touristique international dépendra de plus en plus des mesures prises pour répondre aux besoins.

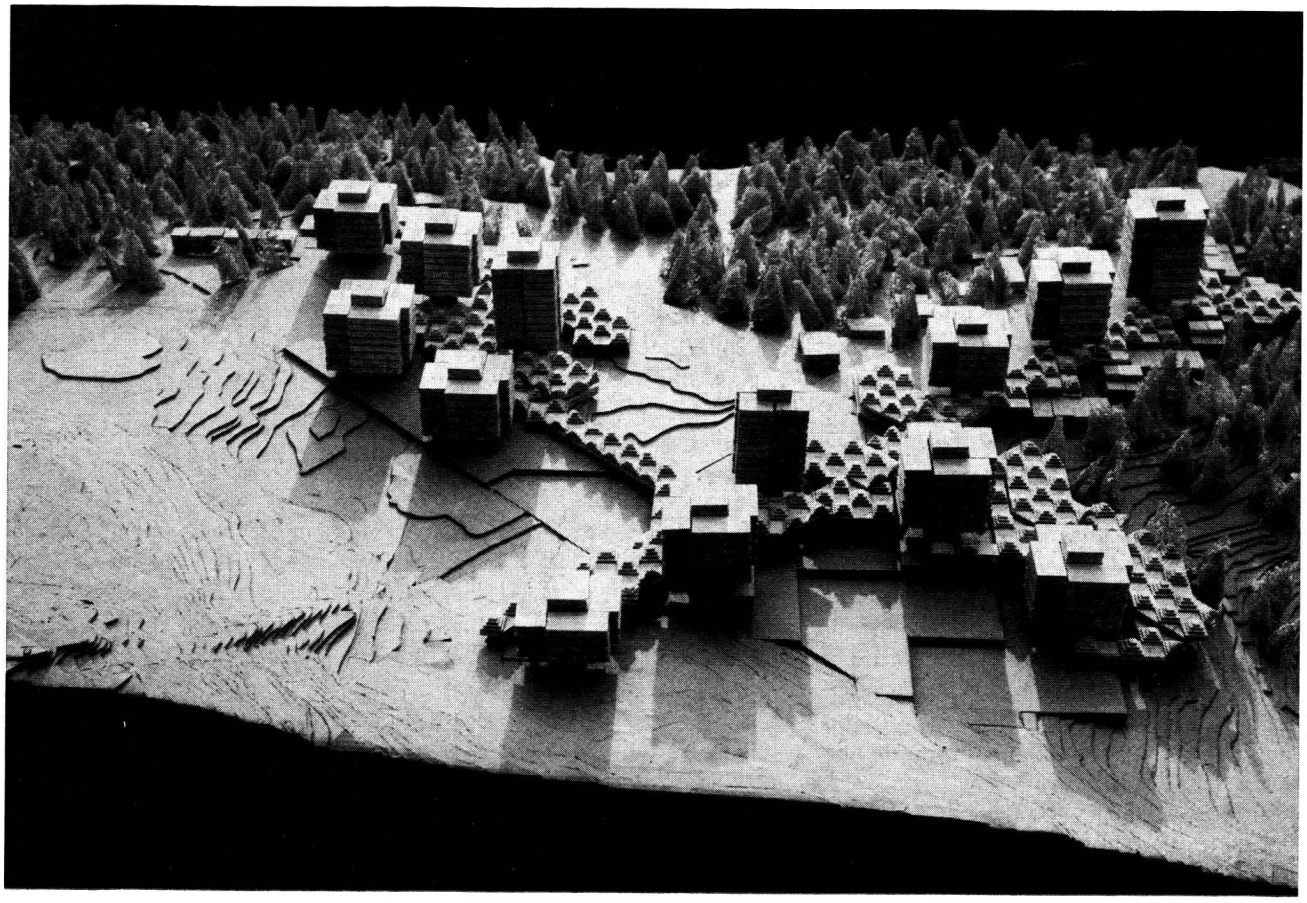
Résumé

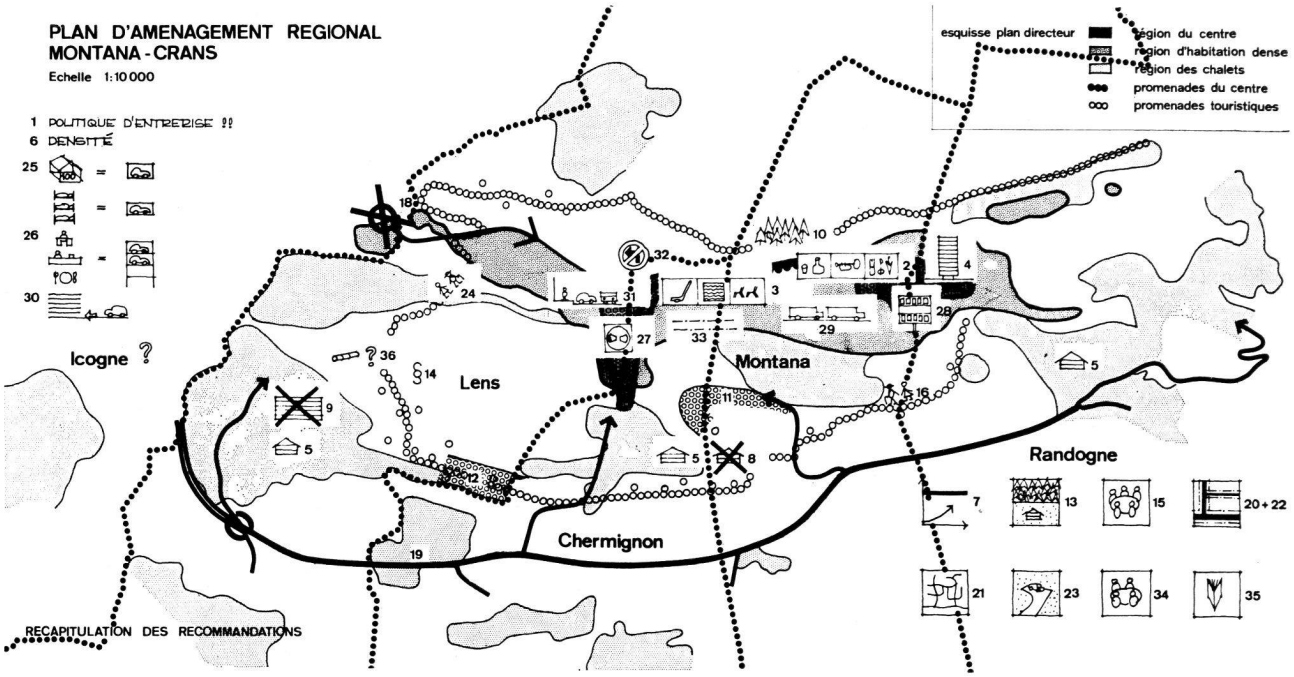
Les problèmes soulevés par l'étude complète d'un plan d'aménagement conventionnel – de la structure d'un territoire aménagé jusqu'à l'équipement rationnel des quartiers – se présentent avec la même acuité dans le cas d'une station.
Le plan d'aménagement d'une station nécessite en outre l'étude attentive de certains problèmes: protection des sites, sauvegarde de l'aspect historique d'un village, délimitation des zones à bâtir. Il faut encore coordonner les possibilités de l'économie privée, s'assurer la collaboration de spécialistes, résoudre les problèmes d'organisation, etc.
De nombreuses exigences ne sont pas satisfaites aujourd'hui. De nouvelles bases doivent être lancées pour le



Avoriaz (France).

Projet pour une nouvelle station valaisanne
(Zweifel + Strickler, architectes, Zurich).

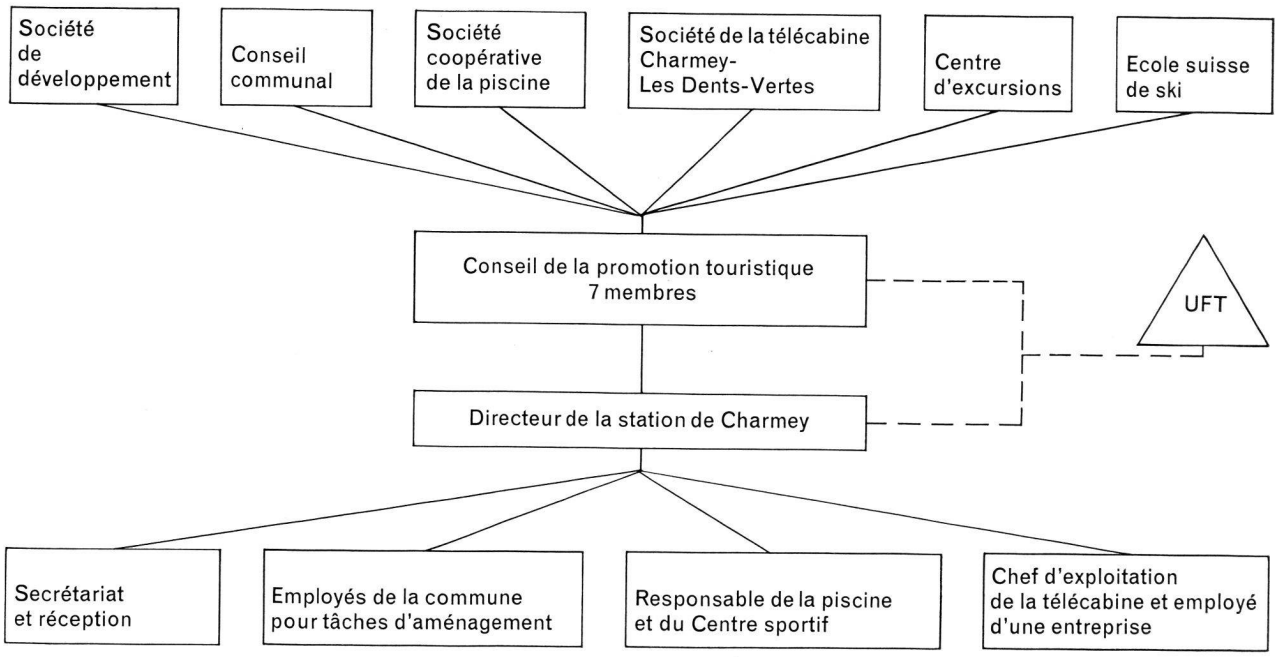


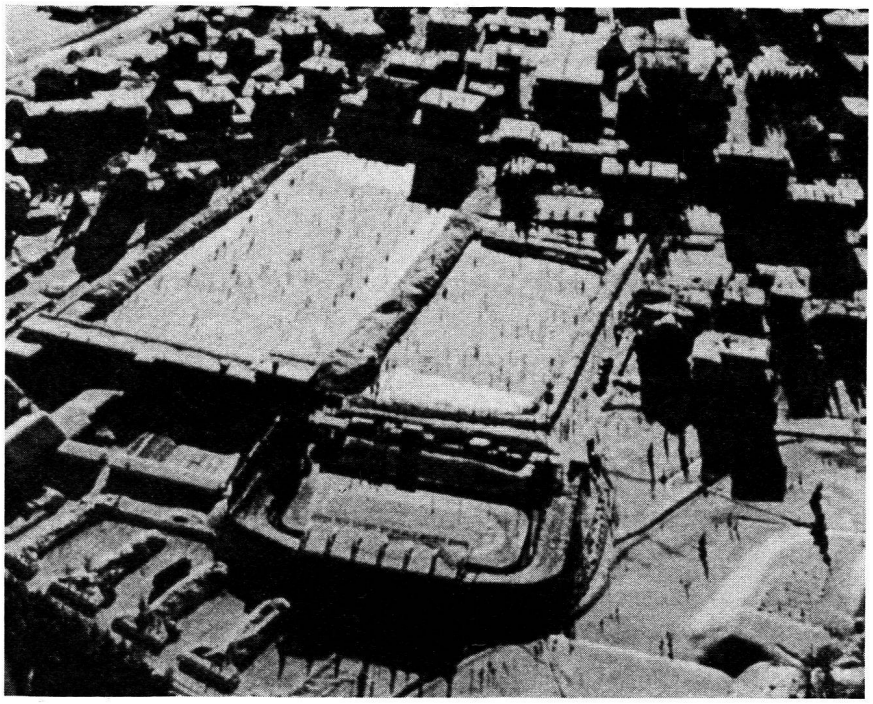


Document servant à l'établissement d'un plan directeur pour la région de Montana-Crans, avec un résumé des recommandations.

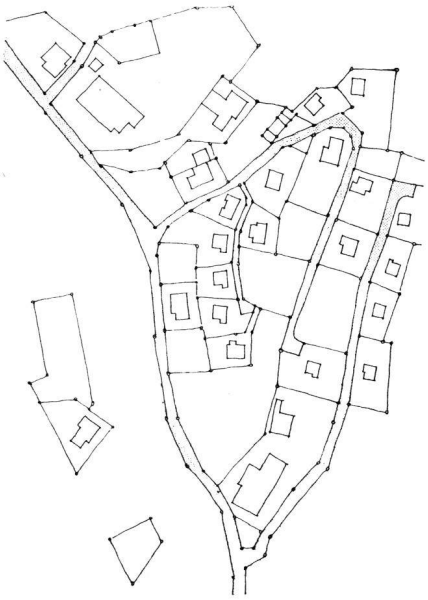
Proposition pour l'organisation des tâches touristiques (extrait du rapport explicatif du plan d'aménagement de Charmey).

ORGANISATION TOURISTIQUE

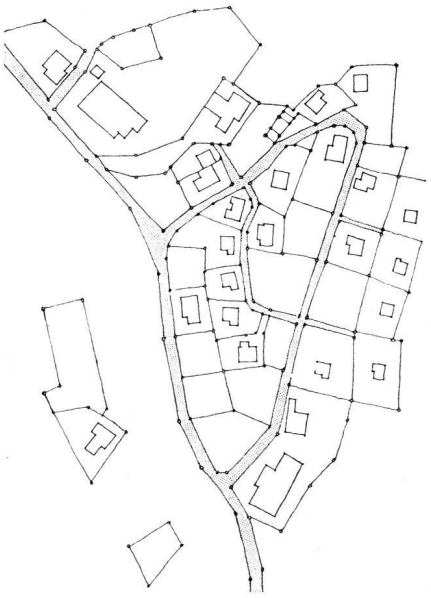




Centre de Davos.

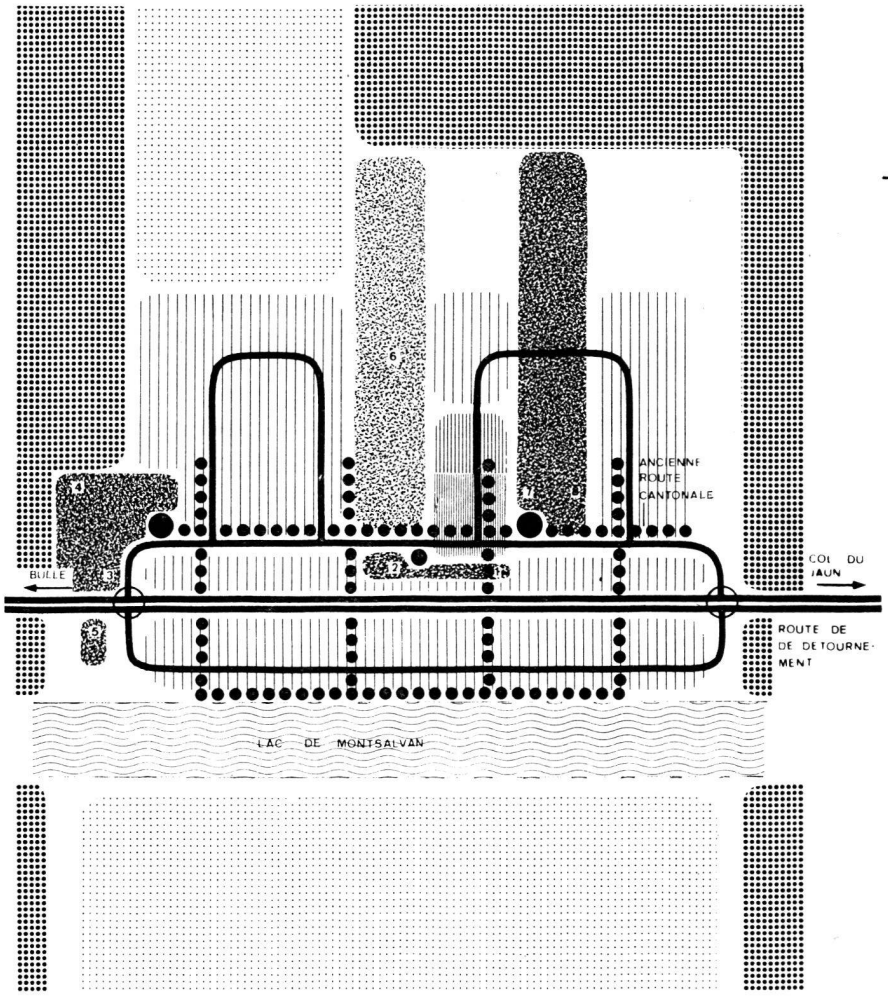


Equipement irrationnel
d'un quartier (Flumserberge).



A l'aide d'un plan de quartier,
une solution économique aurait
certainement été trouvée.

CHARMEY



STRUCTURE DU TERRITOIRE AMENAGE

SCHEMA

- ROUTE DE QUARTIER
- PARCS DE STATIONNEMENT PUBLICS
- PROMENADES
- ZONE DU CENTRE
- EXTENSION DU CENTRE
- ZONE D'HABITATION
- ZONE D'INTERET GENERAL
- FORET
- ZONE AGRICOLE
- PROTECTION DES SITES

1. ECOLES, ADMINISTRATION COMMUNALE
2. EGLISE ET CIMETIERE
3. CENTRE SPORTIF (PISCINE)
4. CAMPING
5. PROTECTION DES SITES (RIAU)
6. PROTECTION DES SITES (LE MONT)
7. PISTE DE SKI
8. SPORT DE FAMILLE

Schéma du territoire aménagé
(extrait du plan d'aménagement Charmey).

financement de l'infrastructure. Pour la réalisation de nouvelles stations, la constitution de sociétés d'économie mixte est indispensable. De nouvelles bases légales plus précises doivent être élaborées permettant entre autres une délimitation sans équivoque des zones à bâtir. Une forme d'organisation régionale doit être définie pour la réalisation de buts d'intérêt régional.

Mais l'attraction des stations dépendra finalement de la façon dont les communes, leurs citoyens et leurs conseillers utiliseront les moyens à leur disposition.