

## DOSSIER

# VERS UN TOURISME DE PROXIMITÉ, RICHE D'EXPÉRIENCES FORTES

15

- 14 Illustration  
TOM TIRABOSCO
- 15 **ÉDITORIAL DU DOSSIER**
- 16 **INDICATEURS**
- 19 Moins loin, moins vite, mais partout et plus intensément  
LRD
- 20 Il faut inventer un tourisme moins mercantile, de proximité et plus lent  
RAFAEL MATOS-WASEM
- 23 Marche et paysage, le rôle de l'expérience vécue  
BERTRAND LÉVY
- 26 Tours à pied  
LRD
- 28 Mark Smith, héraut du train et du bateau au Royaume-Uni et en Europe  
LRD
- 30 Comment et pourquoi réhabiliter les « trains de plaisir »  
ANTOINE DEBIÈVRE
- 34 Swisstrails, plus grand réseau de mobilité à force musculaire humaine  
LRD
- 37 Werfenweng, en Autriche, trouve la clé de la mobilité douce  
LRD
- 38 Balades à vélo  
LRD
- 41 Le tourisme de nature dans les Alpes, entre économie régionale et protection des paysages  
DOMINIK SIEGRIST
- 44 Tourisme de nature et de paysage  
LRD
- 47 Prendre des vacances au cœur du patrimoine culturel  
LRD
- 50 Tourisme de patrimoine  
LRD
- 52 France, destination idéale pour un tourisme doux  
LRD
- 54 Agences spécialisées  
LRD
- 55 Guide pour un tourisme proche et durable  
LRD

« Xavier de Maistre montre, dans son *Voyage autour de ma chambre* publié en 1794, qu'il n'est pas nécessaire de partir au loin pour être confronté à l'altérité et vivre des aventures. Citoyens et acteurs touristiques doivent tous assumer leurs responsabilités. De leurs choix et de leurs comportements dépendent l'avènement d'un tourisme et de loisirs durables qui, au lieu de consumer la nature et de banaliser les paysages, se déploieront en parfaite intelligence avec les équilibres écologiques et les populations d'ici et d'ailleurs. »

Ce paragraphe de Rafael Matos-Wasem, professeur à l'École suisse de tourisme de Sierre, résume à merveille les intentions de ce dossier consacré au tourisme, qu'il a en partie inspiré. L'idée générale est que pour limiter l'impact du tourisme sur le climat et pérenniser des pratiques touristiques aujourd'hui beaucoup trop dépendantes du pétrole, il apparaît pertinent de voyager moins et moins loin pour profiter plus et plus longtemps des lieux de villégiature.

Sous forme de slogan, cela pourrait donner :

« Qui va lentement profite mieux » ou, plus amusant,  
« Plutôt local que low-cost » !



Robyn Mackenzie | Dreamsstime.com

Prochain dossier de LaRevueDurable :

octobre-novembre 2008

**L'électricité**

décembre 2008-janvier 2009

**Santé et environnement**

Consultez notre site

[www.larevuedurable.com](http://www.larevuedurable.com)

ou appelez le + 41 (0)26 321 37 11  
pour connaître le point de vente de  
LaRevueDurable  
le plus proche de votre domicile

# Situation du tourisme dans le monde

16

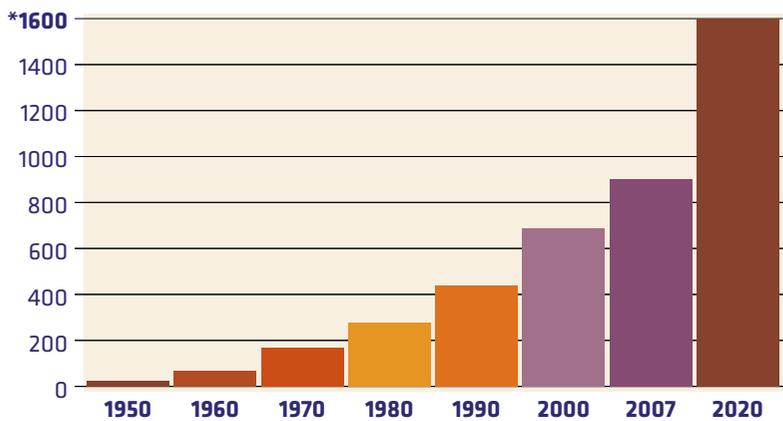
## Tourisme mondial

Le tourisme international affiche une santé insolente. Depuis quatre ans, il bat des records de croissance. De 2006 à 2007, il a gagné 100 millions de touristes. En 2007, 900 millions de voyageurs ont traversé la frontière de leur pays d'origine pour séjourner pour des raisons touristiques ou d'affaires dans un autre pays (Organisation mondiale du tourisme (OIT), Baromètre du tourisme mondial, janvier 2008).

Ces résultats sont d'autant plus remarquables que le contexte semblait peu favorable. La hausse des prix du carburant, l'instabilité des taux de change, la faiblesse du dollar, la crise économique, les menaces terroristes, les catastrophes naturelles plus fréquentes – inondations, ouragans, glissements de terrain et incendies de forêt – et les risques sanitaires liés à des épidémies laissaient augurer un tassement des voyages.

Mais c'est le contraire qui a lieu : la tendance haussière que le tourisme international poursuit depuis un demi-siècle s'est intensifiée dans les années 1990.

### Evolution du nombre des voyageurs internationaux (en millions de personnes)



\* Projection.

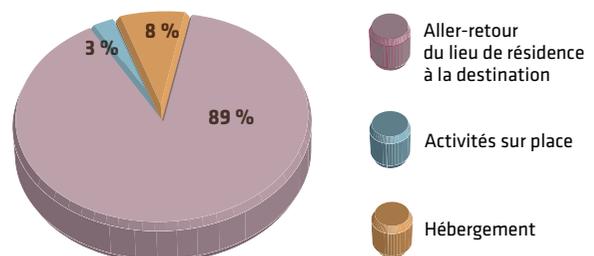
Source : OIT, International Tourist Arrivals, 2006.

Ces chiffres sont très réjouissants pour les professionnels qui en profitent, mais donnent la fièvre à la planète. L'impact de l'industrie du tourisme et du voyage sur le climat est en effet beaucoup plus aigu que l'impact moyen de toutes les autres activités économiques confondues. Il représente 4 % du PIB mondial, mais émet de 4 à 10 % des gaz à effet de serre de l'économie mondiale.

Autrement dit, un euro dépensé dans le tourisme international génère environ deux fois plus de gaz à effet de serre qu'en moyenne un euro dépensé dans les autres produits ou services (Paul Peeters, The Impact of Tourism on Climate Change, Centre for Sustainable Tourism and Transport, NHV University of Applied Sciences, Breda, Pays-Bas, 2007).

Des trois grandes composantes du tourisme – le déplacement vers et depuis la destination finale, les activités sur place et l'hébergement –, la première pèse de très loin le plus lourd dans ce bilan climatique négatif.

### Emissions de gaz à effet de serre du tourisme international par postes

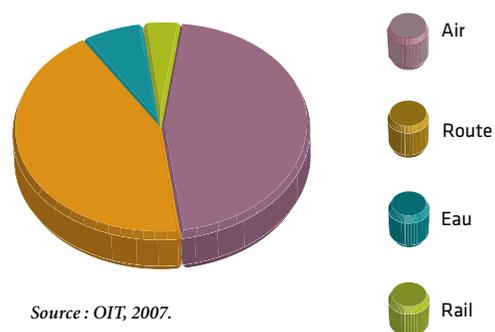


Source : Paul Peeters, 2007.

Sur le plan environnemental, la mobilité est donc le talon d'Achille du tourisme international. A y regarder de plus près, il apparaît que l'avion est la principale cause de cette faiblesse. Pour trois raisons : ce mode de transport exerce le plus fort impact sur le climat par kilomètre parcouru, il couvre les plus longues distances et c'est lui que les touristes privilégient.

La conjonction de ces trois facteurs explique que le transport aérien soit à lui seul responsable du plus gros des émissions de gaz à effet de serre dues au tourisme international. Depuis trois ans, il progresse plus vite que les transports terrestres ou sur l'eau (OIT, Faits saillants du tourisme, 2007).

### Arrivées des touristes sur leur lieu de vacances selon les moyens de transport



Source : OIT, 2007.

## Tourisme européen

Cependant, aussi imposants soient-ils, ces chiffres du tourisme international ne reflètent qu'une part minoritaire du tourisme, car ils n'enregistrent que les voyageurs qui franchissent une frontière entre deux Etats. Or, la plupart des voyages touristiques ont lieu à l'intérieur des frontières nationales.

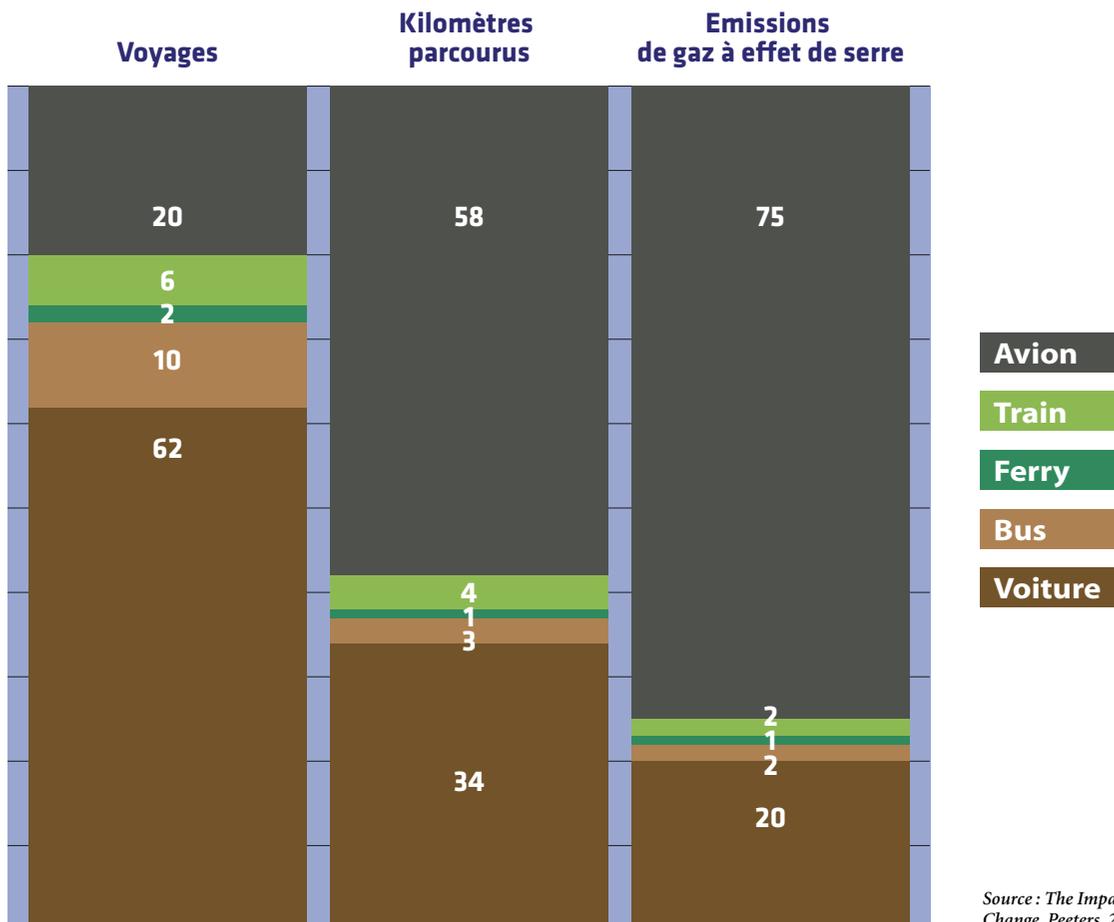
Répartition des voyages des résidents de France, de Suisse et de l'Union européenne selon la destination (en millions de voyages)

	France (2006)	Suisse (2005)	Union européenne (2000)
<b>Intérieur des frontières nationales</b>	<b>164</b>	<b>9</b>	<b>534</b>
<b>Autres pays de l'Union européenne</b>	<b>15*</b>	<b>9*</b>	<b>254</b>
Autres pays européens	-	-	35
<b>Autres continents</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>52</b>
<b>Total des voyages</b>	<b>185</b>	<b>19</b>	<b>875</b>
<b>Nombre de voyages par habitant</b>	<b>3</b>	<b>2,7</b>	<b>-</b>

Sources : Chiffres clefs du tourisme, Ministère de l'économie, 2007, Comportement en matière de voyages de la population résidente en Suisse, en 2005, Office fédéral de la statistique, 2007 et Paul Peeters, Trends in European Tourism Transport and its Impacts, 2006.

\* Ces chiffres ne font pas de distinction entre les destinations européennes à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE.

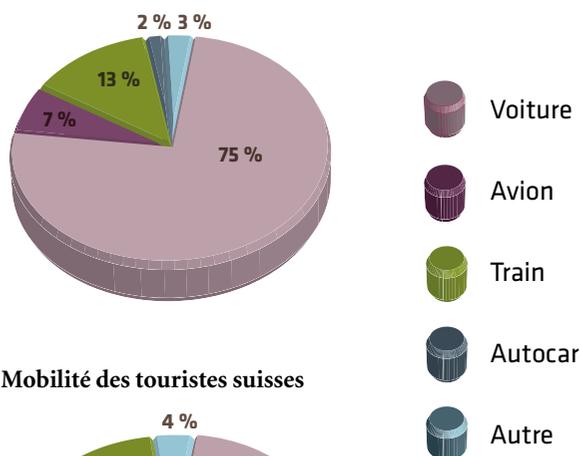
Répartition du nombre de voyages, des kilomètres parcourus et des émissions de gaz à effet de serre des touristes européens selon le mode de transport, en 2000



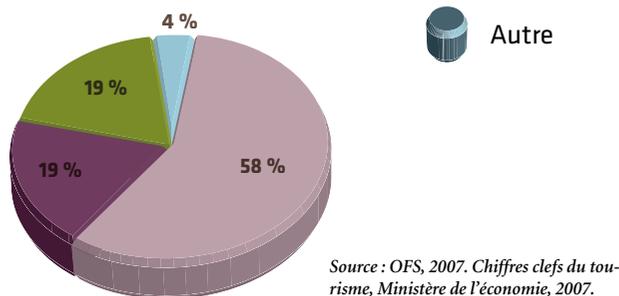
Source : The Impact of Tourism on Climate Change, Peeters, 2007.

A l'échelle européenne aussi, le transport est de loin la principale source de nuisance du tourisme. Les émissions de gaz à effet de serre dues au transit des touristes qui résident dans l'UE équivalent à 10 % des émissions totales de l'UE à 25 (Peeters, 2006). Et alors que 62 % des déplacements de vacances ont lieu en voiture, l'avion est responsable de 75 % des émissions de gaz à effet de serre.

#### Mobilité des touristes français



#### Mobilité des touristes suisses



Source : OFS, 2007. Chiffres clefs du tourisme, Ministère de l'économie, 2007.

Ces chiffres ne tiennent compte que des séjours qui incluent au moins une nuitée à l'extérieur du domicile. Le lien entre vacances et voiture est plus marqué si l'on ajoute les excursions d'un jour. En 2005, un résident suisse a en moyenne effectué 2,7 voyages avec nuitée et dix excursions d'un jour. Moyen de transport privilégié de ces escapades : la voiture. Au bilan, les loisirs sont la principale raison pour rouler en voiture. La moitié des kilomètres que Français et Suisses parcourent chaque année à bord de leur véhicule relèvent du trafic de loisirs ou de tourisme.

#### Tourisme durable

Dès lors que les principaux impacts environnementaux négatifs du tourisme émanent avant tout de l'avion et de la voiture, un tourisme durable signifie surtout minimiser ces deux modes de transport. Une première façon d'y parvenir consiste à augmenter la durée moyenne des séjours pour réduire le nombre d'aller-retour dans l'année.

C'est la tendance à l'œuvre en Suisse : de 1998 à 2005, le nombre de voyages avec nuitée par personne a reculé de 20 % (OFS, 2007). Les séjours de courte durée (moins de trois nuits) sont ceux qui régressent le plus : - 30 %. En France, en revanche, le nombre de séjours continue d'augmenter (+ 13 % de 1998 à 2005) et leur durée moyenne de baisser (- 8 % sur la même période) (Ifen, Les impacts des vacances des Français sur l'environnement, 2005). Sans doute une conséquence des 35 heures.

Une autre piste pour parvenir à baisser les émissions dues aux transports en voiture et en avion consiste à utiliser toutes les technologies possibles pour diminuer leur consommation d'énergie et la pression qu'ils exercent sur l'environnement.

Mais deux actions sont plus cruciales encore : réduire les distances parcourues et modifier le mode de déplacement depuis l'avion et la voiture vers le train et/ou l'autocar et toute la panoplie de la mobilité douce. Il est ainsi nécessaire de veiller à ce que les touristes trouvent sur place tout le nécessaire pour visiter les lieux intéressants et profiter de leurs vacances en ayant le moins possible recours à leur voiture.

La meilleure voie pour mettre cette stratégie en pratique est d'accroître le pouvoir de séduction des destinations touristiques proches. Mais aussi séduisantes ces destinations soient-elles, seul un changement de mentalité pourra assurer le succès populaire d'un tourisme de proximité qui mise sur des moyens de locomotion plus lents et la découverte du territoire.

Essentiellement grâce à la diminution globale du temps de travail et des tâches ménagères, le temps quotidien de loisirs des Français s'est allongé d'une demi-heure de 1986 à 1999. Mais cela n'empêche aucunement la vitesse, l'empressement, la course contre la montre de continuer à dominer le rythme de leurs vacances.

Une enquête sur les séjours inférieurs à une semaine met en évidence les critères mobilisés par les Français pour choisir leur mode de déplacement. La majorité des répondants (41 %) privilégie la rapidité. Suivent le coût (19 %) et le confort (12 %). La sécurité et le plaisir de l'expérience arrivent loin derrière. L'écologie est reléguée plus loin encore (Crédoc, Le choix du mode de transport pour les départs de moins d'une semaine, 2007).

Excepté pour les compagnies aériennes, le tourisme local est une très bonne affaire pour les acteurs du tourisme, car les visiteurs qui privilégient l'expérience, le contact avec le territoire, la nature et le patrimoine culturel et gastronomique sont en général prêts à dépenser plus pour avoir accès à des prestations de meilleure qualité (Secrétariat d'Etat à l'économie, Natur- und Tourismus in der Schweiz: Angebot, Nachfrage und Erfolgsfaktoren, 2002). ■

LRD

# Moins loin, moins vite, mais partout et plus intensément

Les initiatives d'« écotourisme » gagnent du terrain chez les voyageurs, dans les colonnes des gazettes et, un peu partout, dans les cœurs et les esprits. L'écotourisme désigne, d'une façon très générale, les initiatives en faveur d'un tourisme plus respectueux des lieux visités et de leurs habitants. L'idée est la suivante : puisque le tourisme déferle sur le monde avec une intensité inédite, au moins cette version plus verte de cette activité florissante réduit-elle ses effets négatifs.

Tout irait cependant pour le mieux dans le meilleur des mondes propices à l'explosion des loisirs si l'écotourisme n'évinçait pas de son rayon d'action... la principale source de l'impact environnemental du tourisme : le déplacement ! De fait, en termes de réchauffement climatique, il est évidemment très pertinent de réduire les émissions de gaz à effet de serre des touristes une fois qu'ils sont arrivés à destination. Le problème est que les émissions dues à leur voyage sont bien plus abondantes (en moyenne, 89 % du total) comparées à celles dues à leur hébergement et à leurs activités sur place.

Là est la principale raison pour laquelle ce dossier se consacre avant tout au tourisme de proximité et aux modes de transport « doux ». Au train, bien sûr, qui permet de parcourir de belles distances, et à toute la panoplie de la mobilité qui s'appuie sur le corps humain : ses pieds, ses mollets, ses cuisses, ses hanches, ses bras, ses épaules... sans oublier son cerveau, en particulier – mais pas seulement – son cortex préfrontal.

C'est cette partie du système nerveux central, siège des raisonnements les plus élaborés, qui fait la fierté de l'espèce humaine et fonde sa domination sur le vivant. Et c'est sur elle qu'il faut compter pour que l'humanité finisse par accepter qu'il est souvent plus sage de délaïsser le moteur à combustion et son carburant fossile au profit du train, du vélo et de la bonne vieille charpente humaine, ses os, ses muscles et le système vestibulaire qui lui permet de si bien garder l'équilibre lorsqu'il se tient debout ou met un pas devant l'autre.

Pour percevoir le monde extérieur, cette charpente transporte une cohorte d'antennes – l'ouïe, l'odorat, la vue bien sûr, le goût et le toucher – qui recueillent en permanence des myriades de signaux qui émanent de ce monde. Et rien ne vaut le rythme de la marche pour que ces cinq sens éveillent le corps conscient aux belles choses : arbres majestueux, rivières chantantes, oiseaux furtifs, papillons irisés, vieilles pierres restaurées, panorama surprise au passage d'un col... promeneurs qui partagent un même état d'esprit.

## « Masses hédonistes »

Seulement voilà, à mille lieues d'évocations si bucoliques, l'avion et la voiture, principaux responsables des émissions de gaz à effet de serre du secteur du tourisme, gardent plus que jamais la cote. Et ni la crise financière, ni la hausse des cours du pétrole ni le réchauffement climatique ne se révèlent pour l'heure capables d'ébranler des « masses hédonistes » toujours plus nombreuses à préférer mettre à profit les méga-infrastructures routières et aéroportuaires qui tissent leur toile à la surface du globe plutôt qu'à opter pour le train et à faire confiance à leurs jambes.

En même temps, bien qu'encore minoritaire et pas toujours bien organisée, une partie des professionnels du tourisme se met résolument à explorer une autre philosophie du voyage, qui privilégie une mobilité moins polluante, le plaisir même de se déplacer, de préférence de façon lente, et l'aventure près de chez soi plutôt qu'à l'autre bout de la planète. A cette façon de reconsidérer le tourisme, de nombreux voyageurs se montrent réceptifs.

C'est l'essor de cette offre en plein renouveau et de son succès frémissant que ce dossier met en exergue. Et il apparaît d'autant plus judicieux de favoriser une logistique qui fait l'impasse sur l'avion et la voiture que la tendance structurelle irréversible à long terme de la hausse du prix des transports motorisés – qui reposent à 95 % sur le pétrole – finira fatalement par affecter les pratiques touristiques. Il y aura bien un moment à partir duquel de



moins en moins de touristes seront enclins à s'entasser aux péages des autoroutes et dans les « hubs ».

## Embellir l'ensemble du territoire

D'ores et déjà, quoi de plus logique pour des familles dont le budget se resserre que de chercher des vacances les moins dépendantes possibles du prix de l'essence ou du kérosène ? En Suisse, le potentiel de l'offre touristique sans voiture est immense : environ un million de personnes n'ont pas de voiture, la majeure partie volontairement. Et deux autres millions de personnes seraient prêtes à renoncer à leur voiture pour mettre à profit des offres confortables, au moins pour la période des vacances.

Il est donc très pertinent de valoriser dès maintenant un tourisme doux, qui respecte partout les écosystèmes, les terroirs, les paysages plutôt que quelques destinations « privilégiées ». D'où l'intérêt d'embellir, d'une manière générale et par principe, l'ensemble du territoire, pour qu'il soit partout agréable à fréquenter, en ville comme à la campagne, en vacances autant que dans la vie quotidienne. ■

*Rien ne vaut  
le rythme  
de la marche*

Rafael Matos-Wasem\*

# Il faut inventer un tourisme moins mercantile, de proximité et plus lent

**20 Les métamorphoses du monde du travail, les avancées technologiques et les bouleversements sociologiques changent la face du tourisme : le nombre de voyageurs en quête de loisirs ne cesse d'augmenter, et avec eux leurs impacts négatifs sur les sociétés autochtones et les écosystèmes. Cette tendance reflète une évolution non durable globale à l'encontre de laquelle un autre tourisme montre le bout de ses chaussures de marche.**

Depuis 1950, le tourisme progresse de manière quasi exponentielle. Les chiffres d'arrivées internationales l'attestent : de 25 millions en 1950, les visiteurs devraient dépasser le milliard en 2010. Avec 8 % des exportations mondiales, le tourisme occupe la première place devant les biens alimentaires, les automobiles, les produits chimiques et les textiles.

Un emploi sur douze est tributaire du tourisme dans le monde. Nombreux sont les facteurs qui sont intervenus et interviennent encore pour expliquer cette augmentation sans frein. Parmi les principaux figurent l'extension du temps de loisirs, l'essor d'une nouvelle classe moyenne, le développement des moyens de transport et de communication et le perfectionnement des outils de marketing. La nature changeante du travail n'est pas en reste.

Et pourtant, seule une minorité voyage : 80 % des arrivées touristiques prennent leur origine en Europe et dans les Amériques. Dans l'Europe communautaire, 8 % de la population adulte ne sont jamais partie en voyage. Plus significatif encore, seuls 3,5 % à 4 % de la population mondiale sont en mesure de voyager hors de leur pays de résidence.

## Temps sous pression

Avec l'accroissement de la productivité et, dès lors, la réduction de la force de travail nécessaire pour parvenir au même résultat, les futurologues ont tablé sur une réduction des heures de travail hebdomadaires. En 1979,

Herman Kahn et ses collaborateurs du cercle de réflexion Hudson Institute prévoyaient 35 heures en 1989, 20 heures en 2009. Dans leur euphorie, ces experts pronostiquèrent que les heures de travail résulteraient d'un choix éminemment individuel. Ils ont cru que l'essor du temps de loisirs irait de pair avec la réduction des heures de travail.

Mais la mondialisation et le néolibéralisme exacerbent la concurrence entre Etats, entre entreprises et entre individus. Dans ce contexte, les agents économiques cherchent à être plus compétitifs et à accroître toujours plus leur productivité, reléguant les conditions de travail au second plan. La flexibilité et la polyvalence sont devenues maîtres mots, ce qui signifie annualisation du temps de travail, précarisation de l'emploi et montée du travail indépendant.

L'insécurité au travail a pour effet de conduire un pourcentage non négligeable de travailleurs à faire des heures supplémentaires non rémunérées et à renoncer à une partie de leurs congés payés. Aux Etats-Unis, une enquête du Henley Centre identifie une érosion des heures de non-travail depuis quelques années. Les « nouveaux » acquis sociaux de certains pays, comme les 35 heures en France, sont eux-mêmes menacés.

Dans les principaux pays générateurs des flux touristiques, le temps vient donc à manquer pour voyager en dépit de la présence de moyens financiers suffisants, notamment dans le cas des ménages à double revenu. La demande touristique s'en trouve modifiée. Les vacances tendent à être plus courtes, plus fréquentes et plus intenses.

Les offres de dernière minute et les week-ends prolongés sont ainsi de plus en plus prisés, ce qui renforce l'importance de l'accessibilité des destinations touristiques. Etant donné le raccourcissement des séjours, les nouveaux produits touristiques doivent offrir le maximum d'émotions en un minimum de temps.

L'insécurité qui règne dans la sphère du travail fournit une autre clef d'explication au succès des paquets touristiques et des parcs thématiques, qui garantissent un maximum de sécurité, y compris dans le domaine météorologique. Les produits « Center Parcs », qui proposent un véritable « condensé de vacances » sous bulle, mettent les hôtes à l'abri des aléas climatiques.

## Global Reach et surmenage

En fait, l'industrie du voyage et du tourisme attire l'attention des gouvernements plus par ses retombées économiques qu'en tant que facteur de santé et de qualité de vie. Ce secteur est devenu stratégique et ses différents sous-secteurs font l'objet d'un processus de concentration verticale (intégration), horizontale (cartellisation) et diagonale.

La concentration diagonale voit arriver des biens et des services (articles de voyage, devises, assurances) qui n'étaient jusqu'alors pas inclus dans les produits touristiques classiques. Ne survivront à terme que les mégatransporteurs aériens et les chaînes hôtelières internationales.

Les nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) accentuent cette évolution. En court-circuitant les intermédiaires, internet exerce une pression baissière sur les prix qui s'ajoute aux surcapacités existantes.

Les NTIC consacrent aussi l'ère du « Global Reach » : le fait d'être joignable partout et en tout temps entraîne le délitement du cloisonnement entre travail et loisirs. Les haltes mi-travail/mi-vacances feront partie des produits touristiques les plus demandés et les destinations devront également renforcer leur accessibilité électronique.

*Offrir le maximum d'émotion*

\* Rafael Matos-Wasem est professeur à l'Ecole suisse de tourisme et chercheur à l'Institut Economie et tourisme (HES-SO Valais), à Sierre, en Suisse.



Cette concurrence effrénée a de beaux jours devant elle, sauf si les citoyens remettent en cause le modèle économique actuel. La quête d'un nouvel équilibre entre travail, vie de famille et loisirs ne fait que commencer. A cet égard, le « Downshifting » ou lutte contre le surmenage (le karoshi des Japonais ou syndrome du burn-out) connaît un timide essor porteur d'espoir.

### Une industrie sans fumée ?

Longtemps, on a cru que, ne portant pas nécessairement atteinte aux fragiles équilibres écologiques, cette industrie « sans fumée » serait le remède au sous-développement. En fait, dans les pays en développement, le tourisme renforce d'ordinaire la dépendance économique. Le problème ne réside pas tant dans l'accroissement des importations et la modernisation de certaines infrastructures que dans le fait que la part du lion des profits n'est pas réinvestie sur place (LaRevueDurable, 2004).

En outre, le tourisme est foncièrement instable, car la plupart des destinations touristiques sont la proie des effets de mode et d'un véritable cycle de vie. Et sur le plan sociologique, les lieux incorporés par le phénomène touristique connaissent des processus d'accu-

turation, d'anomie et de ressentiment pouvant déboucher sur des manifestations de violence.

### Ecotourisme de masse

Sur le plan de l'écologie, le tourisme de masse exacerbe trop souvent les conflits autour des ressources naturelles. Chaque année voit l'apparition de 5000 hectares de terrains de golf supplémentaires. Lorsqu'on sait qu'un seul terrain de golf peut engouffrer 2 millions de litres d'eau par jour, il n'est guère étonnant d'apprendre que l'eau devient un bien rare dans maints endroits (LaRevueDurable, 2005).

Etant donné que la nature, voire la « nature vierge » représente dans bien des cas la base même du tourisme, sa surexploitation a forcément des incidences négatives sur lui. L'écotourisme lui-même ne constitue pas nécessairement une solution. D'une part, ce terme est souvent utilisé de manière abusive pour désigner le tourisme de nature, si minime la composante naturelle soit-elle.

D'autre part, les écotouristes aident en toute bonne conscience à défricher le terrain au tourisme de masse. Grâce à ces pionniers, le tourisme est en train de devenir un phénomène total et global qui touche tous les recoins de

la planète, y compris les hauteurs (trekking) et les profondeurs maritimes (expéditions touristiques sous-marines).

Même l'Antarctique, ce sixième continent difficile d'accès, voit le nombre de ses visiteurs augmenter fortement. De 10 000 en 2000, ils sont passés à 15 000 en 2001 et près de 28 000 à ce jour, avant d'atteindre les 80 000 en 2010. Les chutes Victoria (Zambie et Zimbabwe) ont connu 75 000 visiteurs en 1987 et 300 000 en 1997, et on en prévoyait un million en 2007-2008, avant que ne surviennent de graves troubles politiques au Zimbabwe.

Les questions de la capacité de charge et de la gestion des sites et des flux de visiteurs se posent avec une grande acuité. C'est le cas dans les environnements fragiles et les pays insulaires à fort tourisme côtier. Dans certaines îles des Caraïbes et du Pacifique, déjà confrontées au réchauffement planétaire, le tourisme représente parfois plus de 40 % du produit national brut. Le défi consiste alors à relever la qualité des touristes attirés afin de réduire l'impact écologique total.

Certaines destinations touristiques sont à l'avant-garde dans ce domaine. En 1974, le Bhoutan a instauré un système de quotas.

Les quelque 6000 touristes qui y sont admis chaque année doivent s'acquitter de tarifs dépassant les 200 dollars par jour et par personne. Par contre, les Baléares qui avaient instauré, en mai 2002 grâce à une coalition entre socialistes et verts, une écotaxe allant jusqu'à 2 euros par personne et par nuitée, ont fait volte-face fin 2003 avec le retour au pouvoir du Parti populaire, de droite.

### Fuite en avant

La question de la mobilité est incontournable dans le cadre de ce survol critique. Dans les pays du Nord, les distances parcourues s'allongent au fil des ans et la part des loisirs s'accroît elle aussi. L'augmentation du trafic aérien n'est pas moins explosive et tend à supplanter l'automobile pour certains déplacements à caractère touristique.

En même temps, on voyage de plus en plus loin. Les vols long-courriers, qui représentaient 18 % de tous les voyages internationaux en 1995, passeront à 24 % en 2020, dépassant la croissance des trafics régionaux et domestiques. On peut donc penser que le fort accroissement du trafic aérien annihilera les efforts faits quant à l'efficacité des avions au niveau de la consommation et des émissions.

Même l'espace a connu ses premiers touristes : Dennis Tito (2001), Mark Shuttleworth (2002), Greg Olsen (2005), Anousheh Ansari (2006), Charles Simonyi (2007)... Chacun d'entre eux aura dépensé la somme de 20 à 25 millions de dollars. Ce créneau promet d'être lucratif et des sociétés états-uniennes, russes, japonaises et européennes s'y intéressent logiquement. Vers 2030, quelque 5 millions de touristes spatiaux par année pourraient dégager un chiffre d'affaires de 100 milliards de dollars !

Cette fuite en avant rejoint d'autres tendances. La traditionnelle quête de dépaysement se voit étouffée par le renforcement de l'individualisme et la recherche de l'hédonisme. L'on observe une segmentation croissante de l'offre et de la demande touristiques et une prolifération des niches : tourisme d'aventure, tourisme de bien-être, etc. Une tendance générale s'affirme : les clients exigent de plus

en plus la qualité de l'expérience et son caractère unique.

L'Organisation mondiale du tourisme (OMT) ne se réfère-t-elle pas au passage d'une économie de « services » à une économie d'« expériences » ? Le concept de « ville festive » abonde dans ce sens. Nombreuses sont les villes qui procèdent à de vastes programmes de rénovation et de réhabilitation urbaines. On vise en premier lieu à améliorer l'image touristique, en guise de valeur ajoutée, et à miser sur le « marketing urbain ».

### Inventer un autre tourisme

Pour conclure, il est frappant de constater qu'il existe une contradiction manifeste entre, d'une part, l'émergence d'une sensibilisation aux problèmes sociaux et écologiques et, d'autre part, une demande touristique croissante. Cette situation illustre la dichotomie qui existe entre les idéaux et les comportements réels. Il se pourrait cependant qu'un nouveau type de touristes prenne naissance.

Certains se battent contre la mercantilisation des loisirs. D'autres cherchent à se distraire et à se ressourcer plus près de chez eux dans

un tourisme de proximité. D'autres encore sont enclins à décélérer le rythme des activités touristiques et à redécouvrir les charmes de la lenteur dans un tourisme lent (Matos-Wasem, 2004). ■

### BIBLIOGRAPHIE

LA REVUE DURABLE. *Le tourisme n'aide pas toujours le développement*, LaRevueDurable n° 11, juin-juillet-août 2004, pp. 28-32.

MATOS-WASEM R. *Le tourisme lent contre le bruit et la fureur des vacances*, LaRevueDurable n° 11, juin-juillet-août 2004, pp. 48-51.

LA REVUE DURABLE. *A Almeria, sur la côte espagnole, l'eau est surexploitée de façon spectaculaire*, LaRevueDurable n° 16, juillet-août 2005, p. 33.

### POUR ALLER PLUS LOIN

LA REVUE DURABLE. *Quel tourisme pour une planète fragile ?*, LaRevueDurable n° 11, juin-juillet-août 2004, pp. 11-55.



Bertrand Lévy

# Marche et paysage, le rôle de l'expérience vécue

Marcher est plus qu'un moyen de se déplacer d'un point à un autre, qu'un exercice physique qui fait du bien au corps. C'est aussi une manière de s'unir au monde par les cinq sens et la proprioception, qui fait que l'on se tient fermement sur le sol et que l'on coordonne ses mouvements de façon harmonieuse. Et pour l'élévation spirituelle du marcheur, rien ne vaut le paysage naturel.

« **Tout marcheur est un gardien qui veille pour protéger l'ineffable** » (Rebecca Solnit, 2002).

« **Toute forme de réflexion méthodique et rigoureuse est étrangère à la promenade** » (Karl Gottlob Schelle, 1990).

Il existe presque autant de motifs de marcher que de voyager. Il y a la marche utilitaire, et la marche d'agrément. On peut marcher pour se soigner, soigner son corps ou son âme, les maintenir en forme ou en vie (de la marche thérapeutique à la marche sportive). On marche aussi pour découvrir, s'instruire (marche éducative), comme sur les sentiers thématiques qui se multiplient, ou encore pour des raisons spirituelles ou religieuses.

On peut aussi marcher pour se distraire, détendre son esprit ; c'est ce que Schelle appelle une promenade, qu'on pourrait définir par le fait de marcher en boucle, dessiner une ellipse en partant du foyer et en y revenant, la moitié de la promenade consistant à revenir sur ses pas (Thoreau, 2003).

Au cours d'une promenade, il convient de jouer avec les impressions qui affluent, ne pas se fixer de but trop ambitieux, ne pas fixer son esprit sur un problème à résoudre. On peut aussi partir plus longuement en randonnée (certains disent trekking), ou carrément en péripète à travers le bush australien comme cette

jeune femme qui venait d'un petit pays et qui était désireuse d'en parcourir un très grand.

## Marcher, voyager

On peut aussi classer les marches selon le milieu géographique : marcheur des villes, marcheur des champs, marches dans la montagne qui émerveillent les habitants des pays plats, marches littorales ou sur l'estran qu'affectionnent particulièrement les continentaux, marcher dans le désert comme Théodore Monod, ou dans la forêt comme John Muir, marcher sur la banquise comme Amundsen qui laissait des cairns de glace en chemin pour les retrouver au retour.

Enfin, on peut aussi différencier les marches selon l'équipement du marcheur : marcher léger et démuné pour mieux ressentir le paysage et l'environnement ou marcher doté d'un équipement sophistiqué, chaussures et sacs spéciaux, téléphone portable, i-pod, i-phone, bref, marcher branché ou débranché (Lavadinho, Winkin, 2008).

Ceux de ma génération portent évidemment un regard curieux à l'égard des branchés : qu'écourent-ils, au fond ? Une symphonie de Beethoven, ou des rythmes binaires qui appuient le sens de la marche, amplifient la résonance du

paysage ? Pour moi qui ai une conception traditionnelle de l'art de marcher, qui reste disponible à la rencontre et à la perception immédiate du paysage, j'ai parfois tendance à les prendre pour des extraterrestres, mais l'on se trompe parfois, et il faut savoir vaincre ses stéréotypes.

J'adore les aborder pour leur demander mon chemin ou l'heure, et ils se montrent généralement empressés et serviables, ils ôtent lestement leur équipement, comme s'ils avaient conscience qu'ils se livrent à une activité asociale. Il faut toujours être tolérant vis-à-vis de ceux qui ne marchent pas de la même manière que vous.

On voit non seulement en montagne, mais aussi dans les parcs et à la campagne de plus en plus de marcheurs équipés de sortes de bâtons de ski, même en plein été ; ils pratiquent le « nordic walking », bon paraît-il pour la partie supérieure du corps, quoiqu'une voisine qui ne le pratique pas prétend que c'est « mauvais pour les hanches ». Les conseils au marcheur ne manquent pas dans les brochures médicales ou paramédicales, comme celle écrite en courant par Ryffel Running (2005), *Let's walk*, qui est à disposition dans les salles d'attente des physiothérapeutes.

## Marche et santé

Une expérience malheureuse, un accident de sport, stupide comme tous les accidents, m'a fait sentir tout le bienfait de la marche, après en avoir été presque privé, mais jamais totalement, pendant des mois. Durant cette époque de rééducation, j'ai pu mesurer combien la marche était précieuse pour entretenir le corps et aérer l'esprit.

La première marche sans canne eut lieu dans mon appartement traversant, puis dans la petite rue de devant. Je dus encore attendre



Tout près de Saint-Jacques-de-Compostelle

Ana Sansão

pour entreprendre ce qui s'annonçait comme une expédition : aller faire mes courses dans le supermarché le plus proche. Alors, on prend conscience qu'il faut très peu de chose, en l'occurrence une inflammation post-traumatique au genou qui ne voulait pas partir, pour enrayer la mécanique de notre corps.

C'est au cours de cette expérience que j'ai aussi expérimenté la perception aiguë de l'espace très proche. Les inégalités du trottoir prenaient soudain une importance incommensurable, je frôlais avec d'autant plus de plaisir que ma vitesse était réduite la haie de charme qui à partir du printemps exhale son parfum de feuille légèrement âcre, je prenais le temps de détailler les personnes dans la rue qui soit vous ignorent soit s'apitoient.

On devient donc extrêmement réceptif au moindre détail du paysage, et aussi très reconnaissant au monde à partir du moment où l'on peut marcher dix minutes sans s'arrêter, faire le tour du parc sans s'écrouler sur un banc, humer le parfum de fleurs d'un cerisier japonais ou celui d'un jasmin. Bref, sortir de chez soi d'une manière autonome.

C'est durant ces marches de rééducation que j'ai aussi pris conscience du caractère inmanquablement psychologique de la capacité d'avancer. Il suffit d'une mauvaise pensée pour stopper votre progression, vous contracter, vous crispier ; c'est comme si la pensée venait se fixer à l'endroit sensible de votre corps. Près de quatre ans après, je dépasse certains promeneurs avec fierté et délectation.

A mesure que progresse la recherche scientifique sur marche et santé, la liste des avantages de la marche s'allonge : la marche tonifie le cœur, elle prévient l'obésité, ménage les articulations, protège le système immunitaire. De manière plus générale, elle amplifie la respiration et active le métabolisme général. D'autres

pathologies, souvent issues de mauvaises habitudes alimentaires et d'un excès de sédentarité, peuvent être combattues sinon guéries grâce à la marche : le diabète, l'ostéoporose, la dépression et plusieurs types de cancers (Kayser, 2008).

La marche est aussi indiquée comme on l'a vu dans les cas de rééducation après un accident orthopédique. Elle participe de la proprioception, la façon de se recevoir sur le sol avec les deux pieds de manière adéquate, ainsi que de la coordination générale des mouvements, après une attaque hémiplegique (qui paralyse un côté du corps). Cela dit, c'est la natation qui m'a procuré à nouveau le confort et l'élasticité de la démarche après l'accident. Comme quoi la marche est parfaitement complémentaire à d'autres pratiques corporelles et sportives.

### Prémices montagnardes de la Renaissance

Ce n'est pas par hasard si les premiers chercheurs qui louèrent les avantages de la marche dans un milieu sain et au sein du paysage gratifiant de la montagne furent des médecins de la Renaissance, dotés d'une forte culture humaniste. Ils avaient certes une approche utilitaire du milieu alpin qui leur fournissait avec prodigalité les herbes médicinales dont ils avaient besoin dans leur pratique, mais l'essentiel est qu'ils furent les premiers à invoquer les plaisirs des sens qui s'épanouissent dans la marche au contact d'un paysage.

Ainsi, plus de deux siècles avant le début de la mise en tourisme des Alpes, Conrad Gesner, né d'une famille modeste de Zurich, entreprend l'ascension du Mont-Pilate, au-dessus du lac des Quatre-Cantons, dans la perspective d'un homme de la Renaissance qui lie l'expérience du corps à celle de l'âme :

« Est-il un sens, en effet, qui ne trouve point, à la montagne, sa satisfaction propre ? En ce

qui concerne le *toucher*, le corps entier, abattu par la chaleur, se ranime singulièrement sous l'afflux de l'air plus frais de la montagne qui vient de toutes parts souffler à la surface du corps et qu'on aspire à pleins poumons. (...) En revanche, le corps éprouvé par les vents et les froids pourra se réchauffer au soleil par la marche, ou bien encore au feu que font les bergers dans leurs chalets » (Gesner, 1998).

« La *vue* trouve un charme extraordinaire au merveilleux spectacle des monts, des crêtes, des rochers, des forêts, des vallées, des ruisseaux, des sources, des prairies ; à la coloration de la plupart des plantes qui verdoient et fleurissent ; aux lignes et aux contours, dans ces formes surprenantes et rares des escarpements, des rochers, des anfractuosités et des autres objets dont le dessin, comme la grandeur nous déconcerte » (Gesner, 1998).

Conrad Gesner, dans une logique épicienne que n'entrave pas sa religion réformée, poursuit par l'*ouïe* qui trouve son plaisir dans le silence même de la solitude ou dans les conversations agréables avec les compagnons de route. Sur la montagne, il croit percevoir l'harmonie des sphères célestes. C'est la Grèce antique qui inventa l'enseignement en marchant, avec les philosophes péripatéticiens (du grec « peripatein », se promener). (Je donne quelquefois des rendez-vous ambulatoires, toujours riches en émotions.)

Gesner emprunte à Aristote le conseil de marcher tantôt en montant tantôt en descendant pour faire travailler des muscles et des tendons différents, ce qui n'est pas le cas lors de très longues marches en plaine. L'humaniste de la Renaissance profite aussi des « odeurs suaves, venues des herbes, des fleurs, des arbres de la montagne ; car les plantes mêmes de la vallée, lorsqu'elles fleurissent sur les hauteurs, sont toujours plus odoriférantes ou plus actives pour l'usage médical » (Gesner, 1998).

Il remarque aussi que l'air est beaucoup plus sain et salubre que dans les plaines. Enfin, le cinquième sens, le plus interne au corps, le *goût*, qui revient en force dans la promotion touristique actuelle, est retrouvé grâce à l'eau fraîche et à des aliments certes frugaux mais dont on se délecte d'autant plus en montagne.

## Déconditionnement

La marche tisse des liens fascinants avec le voyage, car au bout de tout voyage, il y a généralement une marche, qui permet de découvrir une portion du monde dans sa finesse, par le geste des pas qui s'alignent sur la face de la Terre. Dans son essai, Paul Morand (1994) affirme que « le voyageur moderne est un insoumis (...). On voyage pour exister ; pour survivre ; pour se défixer. »

Dans une société hypersédentarisée, la marche reste un des ultimes gestes de liberté qui nous permet de rompre avec nos habitudes, notre routine de sédentaire ; le simple fait d'aller prendre l'air et de marcher dix minutes, une demi-heure ou une heure ravive nos sens, aiguise notre esprit.

Jean-Jacques Rousseau (1959), dans une citation qui n'a pas pris une ride, confesse : « Jamais je n'ai tant pensé, tant existé, tant vécu, tant été moi, si j'ose ainsi dire, que dans les voyages que

j'ai faits seul et à pied. La marche a quelque chose qui anime et avive mes idées : je ne puis presque penser quand je reste en place ; il faut que mon corps soit en branle pour y mettre mon esprit. La vue de la campagne, le grand air, le grand appétit, la bonne santé que je gagne en marchant (...), l'éloignement de tout ce qui me fait sentir ma dépendance (...), tout cela dégage mon âme, me donne une plus grande audace de penser (...). »

On le voit, la marche ne se résume pas à un exercice physique, elle est aussi un exercice mental, un yoga ambulatoire comme dit l'Inde ancienne, capable de déconditionner l'individu, de le débarrasser de mille choses inutiles. La marche est un exercice de détachement, de désaliénation du monde qu'il vaut mieux pratiquer dans un milieu naturel ou proche de la nature dans ces cas-là.

La géopoétique, concept forgé par Kenneth White (1994), préconise une relation de type holistique (relié au grand Tout) et phénoméno-

logique (sensoriel et sensible) entre le marcheur et son environnement. Il s'agit de se mettre à l'écoute du monde et de soi, de sa respiration, de son corps ; trouver le bon rythme est indispensable et c'est ce qui rend parfois la marche à deux ou à trois si délicate.

La marche est un des moyens d'augmenter notre sentiment de vie sur Terre. La phénoménologie d'un Merleau-Ponty appelle au contact direct, immédiat et naïf avec le monde. De cette manière, le marcheur ou la marcheuse peuvent pénétrer les trois sphères qui caractérisent une existence complète : la sphère du Cosmos, de l'Eros et du Logos.

Rester uni au monde, faire en sorte que le paysage pénètre par tous les pores de la peau le corps et l'esprit du marcheur ou de la marcheuse, que ceux-ci ressentent le monde de manière érotique s'ils sont en santé, enfin, raconter la marche après l'avoir vécue, si tant est qu'elle puisse être racontée. ■



### BIBLIOGRAPHIE

Collectif, REVUE URBANISME, *Dossier : Marcher*, n° 359, mars-avril 2008 (contient les articles cités de Bengt Kayser (pp. 55-56) et de Sonia Lavadinho, Yves Winkin (pp. 44-49).

CONRAD GESNER, « *L'ascension au Fracmont (ou Pilate, 1920 m) en 1555* », in : Claude Reichler, Roland Ruffieux (dir.), *Le Voyage en Suisse*, Laffont, Paris, 1998, pp. 80-88.

THÉODORE MONOD, *Méharées, explorations au vrai Sahara*, Actes Sud, Arles, 1989 ; « Babel » n° 102.

PAUL MORAND, *Le Voyage*, Ed du Rocher, Monaco, 1994 (1964).

JOHN MUIR, *Quinze cents kilomètres à pied à travers l'Amérique (1867-1869)*, trad. de l'anglais par A. Fayot, José Corti, Paris, 2006.

JEAN-JACQUES ROUSSEAU, *Les Confessions, Livre quatrième, La Pléiade*, Gallimard, Flammarion, Paris, 1959 (1778).

RYFFEL RUNNING, *Let's walk*, Helsana Assurances, Berne, 2005.

HENRY DAVID THOREAU, *De la marche*, trad. de l'américain par Th. Gillyboeuf, Mille et une Nuits, Fayard, Paris, 2003 (1862).

KENNETH WHITE, *Le Plateau de l'Albatros*. Introduction à la géopoétique, Grasset, Paris, 1994.

### POUR ALLER PLUS LOIN

HERMANN HESSE, *Description d'un paysage. Miniatures suisses*, trad. de l'allemand par M. Hulin et Jean Malaplate, José Corti, Paris, 1994.

MICHEL JOURDAN, JACQUES VIGNE, *Cheminer, contempler*, Albin Michel, Paris, 2007.

BERTRAND LÉVY & ALEXANDRE GILLET (ÉD.), *Marche et paysage*. Les chemins de la géopoétique, Metropolis, Genève, 2007.

KARL GOTTLÖB SCHELLE, *L'Art de se promener*, trad. de l'allemand par P. Deshusses, Payot/Rivages, Paris, 1990 (1802)

REBECCA SOLNIT, *L'art de marcher*, trad. de l'américain par O. Bonis, Actes Sud, Arles, 2002.

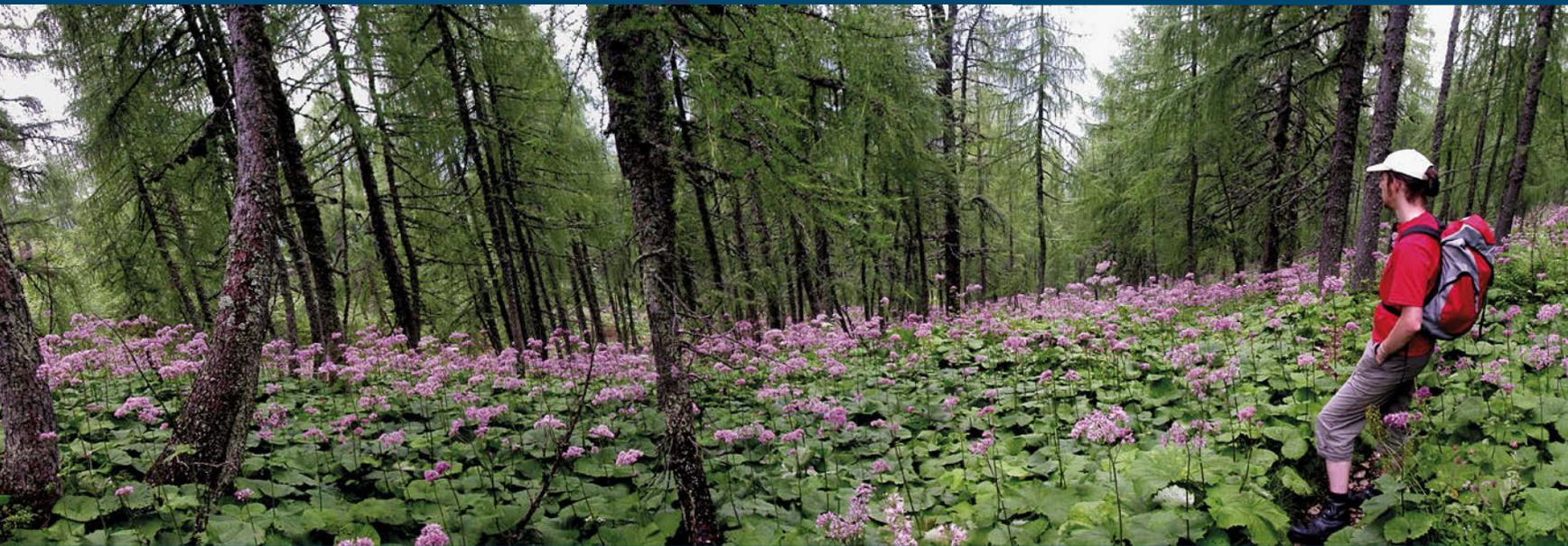
ROBERT LOUIS STEVENSON, *Voyage avec un âne dans les Cévennes*, trad. de l'anglais par L. Boquet, Flammarion, GF, Paris, 1991 (1879).

ROBERT WALSER, *Seeland*, trad. de l'allemand par M. Graf, Zoé, Carouge, 2005 (1920)

[www.geopoetique.net](http://www.geopoetique.net)

# To

# Tours à pied



26

## Guide de balades littéraires en Limousin



« Ces blocs posés comme des champignons gigantesques sur leur étroite base, ce sont les menhirs, les dolmens, les cromlechs des anciens Gaulois, vestiges des temples cyclopéens d'où le culte de la force semblait bannir par principe le culte du beau ; tables

monstrueuses où les dieux barbares venaient se rassasier de chair humaine et du sang de leurs victimes. »

Ancrés sous la plume de George Sand dans la mythologie locale, les Pierres Jaumâtres, amas naturels de granite du sommet du Mont-Barlot, dans le nord de la Creuse, prennent vie. La représentation grandiose et sanglante que la romancière en donne dans son roman *Jeanne* stimule l'imaginaire au point de peut-être susciter l'envie de découvrir ce lieu. Non pas pour vérifier l'exactitude du tableau dressé, mais pour voir à quoi ressemble la source de tant de lyrisme.

Agrémenté de cartes, le Guide de balades littéraires en Limousin mène sur les lieux

d'inspiration d'une vingtaine d'auteurs – Jean Giraudoux, Simone de Beauvoir, Colette, etc. – via des randonnées en Haute-Vienne, Creuse et Corrèze.

CENTRE RÉGIONAL DU LIVRE EN LIMOUSIN, *Guide de balades littéraires en Limousin*, 2007.

## L'aventure de Saint-Jacques de Compostelle

Avant toute chose et en guise de recommandation, partir sur les chemins de Compostelle implique un certain tri si l'on veut pleinement en profiter. Cela sous-entend, par exemple, de renoncer aux artifices beauté et autres maquillages. Et de laisser tracas du quotidien et

préjugés à la maison, pour s'ouvrir à la nature, à la simplicité et aux rencontres insolites que réserve l'aventure.

Car c'est bien d'une aventure dont il s'agit ! Religieuse pour certains, sportive pour d'autres, en tout cas très humaine. On croise sur la route des marcheurs issus de tous pays et horizons : familles, retraités en quête d'un nouveau défi, groupes, solitaires, originaux tous tirés par l'envie de rejoindre la mer et l'agitation de Compostelle... ou, du moins, de s'en approcher. Car au diable (!) la signification du lieu d'arrivée, sa simple existence est une motivation qui réussit parfois à faire oublier les ampoules aux pieds.

A chacun de trouver le rythme qui lui convient, de savourer les étapes dans des villages isolés et de se laisser surprendre par les spécialités culinaires des régions traversées. Et puis, pas de panique, les douleurs aux épaules des premiers jours s'estomperont grâce aux endorphines que génère la marche et à la fierté d'avoir parcouru soi-même une belle distance, physique et intérieure.

Il est utile de se procurer un guide sur le tronçon choisi et de réserver quelques jours à l'avance ses nuitées pour ne pas avoir à improviser un hébergement de fortune, qu'on paiera très cher le lendemain en jambes lourdes.



# urs à pied

## Tours à pied

### Des cafés pour ne pas perdre le Nord

Dans le Nord-Pas-de-Calais, les petits bars de village sont un haut lieu patrimonial. Mais avec la désertion des églises, ces points de chute ont perdu leur clientèle dominicale. Sur les sentiers verdoyants de la région, en revanche, les randonneurs du dimanche se font toujours plus nombreux, en quête de lieux d'étape accueillants.

En 2006, l'association flamande Yser Houck a réuni ces deux mondes grâce au label « Cafés Rando ». Les bars adhérents s'engagent à ouvrir leurs portes à tous les voyageurs, qu'ils soient à pied, à cheval ou à vélo, et même s'ils sont couverts de boue ! Formés sur les curiosités du coin, les gérants sont en mesure de distiller aux visiteurs ces bons conseils qui font la différence. Il est même permis à ces derniers de déguster leur pique-nique au chaud et à l'abri des intempéries sans avoir à craindre les foudres de leur hôte.

Le Parc naturel régional des caps et marais d'Opale a repris à son compte cette bonne idée. Les Cafés Rando sont ici des « Estaminets Randonnée » qui accueillent, orientent les touristes et leur font redécouvrir d'anciens jeux. Gare au voyageur qui, à l'occasion d'une halte méritée sur les sentiers du nord de la France, pourrait se laisser happer par la fièvre du billard Nicolas...

<http://yserhouck.free.fr>  
[www.parc-opale.fr](http://www.parc-opale.fr)

### Pierre Corajoud, aventurier du proche

Il y a à peine plus de dix ans, Pierre Corajoud rédigeait son premier guide. Aujourd'hui, c'est fort d'une quinzaine d'ouvrages publiés à compte d'auteur qu'il fait découvrir aux Romands leur environnement immédiat. Ce géographe et ethnologue de formation ne semble jamais à court de suggestions de balades à Lausanne ou à Neuchâtel, le long de rivières ou sur des alpages. Et toujours de manière ori-



ginale, comme dans son dernier guide qui, sur les traces de Jean-Jacques Rousseau, promène ses lecteurs aux quatre coins de la Romandie.

« Aventurier du proche », comme il aime à s'appeler, Pierre Corajoud érige la marche en art de vivre. C'est pour lui « un formidable moyen d'émerveillement, de poésie quotidienne », qu'il transmet à celles et ceux qui aiment se laisser entraîner hors des sentiers battus. L'une des particularités de Pierre Corajoud est de chausser des lunettes qui aident à repérer la beauté partout où elle se niche. Et il sait parfaitement sensibiliser avec son regard informé et aguisé.

Outre des livres, Pierre Corajoud organise des balades accompagnées lors desquelles il guide un public prêt à se laisser surprendre par le décor de son quotidien.

[balade.wordpress.com](http://balade.wordpress.com) : blog de Pierre Corajoud. Possibilité de commander ses ouvrages.

### Les myriades de pistes de la Via Alpina

L'arc alpin est constitutif de l'identité des peuples qui l'habitent. Élément marquant du paysage, il influence les styles de vie, fascine les

imaginaires, inspire des émotions fortes telles que l'aspiration à la liberté ou à la pureté.

La Via Alpina est un chemin qui relie les huit pays de cet arc. Traité d'union entre les peuples, elle part de Trieste en Italie, et se termine au bord de la mer à Monaco. Elle symbolise une culture commune alpine liée à la nature de l'habitat, au-delà des différences nationales.

La voie est en fait un vaste maillage de tronçons. Aussi le marcheur a-t-il tout loisir d'arranger son périple comme bon lui semble. Parmi les centaines de « paquets vacances » que les différentes régions proposent, les uns mettent l'accent sur les aspects historiques, les autres insistent sur les composantes culturelles et les troisièmes s'intéressent de près aux aspects environnementaux des lieux traversés. De quoi aller bien au-delà du simple effort physique.

Et puis, rien de tel que le film « Itinérances alpines » de Vincent Tornay pour convaincre les derniers réticents d'arpenter les méandres de la Via Alpina.

[www.via-alpina.com](http://www.via-alpina.com)

# Mark Smith, héraut du train et du bateau au Royaume-Uni et en Europe

28

L'avion s'est imposé comme le moyen de transport privilégié du tourisme de moyenne et longue distance en partie parce que le rail et le bateau ont abandonné la partie. Spécialiste britannique du voyage par rail et par eau, Mark Smith refuse cette évolution. Il démontre la supériorité du voyage en train et en bateau.



Balzac disait de l'Angleterre qu'elle possède au plus haut degré la science du savoir-vivre matériel. Cette science, Mark Smith la maîtrise à merveille dans le domaine du voyage. « J'adore voyager. Pour moi, le déplacement est aussi important que la destination. Je préfère le train et le bateau, car ce sont les seuls moyens de voyager civilisés. On y mange dans de vrais restaurants, on y dort dans de vrais lits. » Mark Smith n'est autre que le défenseur le plus populaire de la mobilité par rail et par eau au Royaume-Uni.

Attention, ce sujet de Sa Majesté la reine d'Angleterre n'a rien d'un noble anglais façon XIX<sup>e</sup> siècle. Cette élite qui inventa le tourisme et pouvait se permettre de passer de longs mois à bord de bateaux ou de trains pour rejoindre les Alpes, l'Italie, la Riviera française et même l'Asie. Il connaît les chemins de fer sur le bout des doigts... mais pas seulement en tant que passager. Il a travaillé de longues années durant pour British Rail, a été chef de plusieurs grandes gares londoniennes, responsable des relations avec les clients et, jusqu'en 2001, s'occupait de tarification ferroviaire au Ministère des transports.

En 2001, il est le premier surpris lorsqu'il parvient, en autodidacte, à mettre en ligne son site [www.seat61.com](http://www.seat61.com).

Ce nom – place 61 – renvoie à la meilleure place qu'on puisse trouver sur un Eurostar, dans les voitures 7, 8 ou 11. Un fauteuil seul, au bord de la fenêtre, avec une petite table.

## Ne pas rater ce que le monde a à offrir

A condition de lire l'anglais, le site de Mark Smith offre toute information utile pour planifier des voyages de moyenne et longue distance en train et/ou en bateau sur tous les continents : itinéraires, horaires, lignes, correspondances, combinaisons entre différents moyens de transport, conseils pour acheter les billets, gérer ses bagages, voyager avec des enfants ou des mascottes ou pour personnes handicapées. Un véritable guide de l'usage du monde totalement gratuit.

« J'aimerais inspirer les gens. Les aider à faire quelque chose avec leurs vacances qui soit plus satisfaisant que de prendre l'avion », confie Mark Smith pour expliquer son engagement. « A force de voir partout des annonces pour des vols bon marché, des forfaits de vacances, beaucoup de gens ne savent même plus qu'il existe une alternative », peste-t-il.

Ce qu'il y a de plus satisfaisant dans le train et le bateau, c'est tout ce que le monde a à offrir et que les sens du passager aérien sont incapables de percevoir. « Lorsque vous montez à bord d'un avion, vous faites la même expérience ou, plutôt, la même non-expérience où que vous alliez. C'est une ambiance aseptisée, globalisée, sans aucune saveur. En revanche, lorsque vous voyagez dans un train espagnol, vous êtes immergé dans la culture du pays, ce qui diffère totalement de ce que vous vivez dans un train français ou dans un train russe », argumente-t-il.

« L'avion banalise le monde », assène-t-il. « Prenez Prague. Il y a quelques années encore, la capitale de la République tchèque était une destination mystérieuse, pleine de charme, où il était difficile de se rendre. Aujourd'hui, pour 2,95 livres, vous pouvez y faire un saut le temps d'une après-midi », s'attriste-t-il.

A l'heure où bien des trains de nuit sont en voie de suppression, Mark Smith espère contribuer à maintenir ces services ferroviaires pour pouvoir continuer à les emprunter lui-même.

## La suggestion du chef

« Nous avons pris le Glacier express de Zermatt à St. Moritz en hiver il y a deux ans. C'était comme Narnia en hiver », s'extasie Mark Smith. Ce qui le frappe dans le rail suisse : « C'est l'un des derniers pays en Europe où il n'y a pas besoin de réserver sa place. Vous montez dans n'importe quel train. C'est tellement pratique. » Mais les prix suisses aussi ont laissé un souvenir à la famille Smith : « C'est très cher ! »

Mark Smith circule souvent sur le réseau français, en route vers l'Espagne, l'Italie ou l'Afrique du Nord. Ou vers la Riviera. Le trajet Paris-Avignon est l'un de ses préférés. « Ces paysages de petits chemins au bord de l'eau sont ravissants. » Et en toute circonstance, son conseil pour un voyage réussi : « Ne jamais partir sans un bon livre et un tire-bouchon. »

LRD

## Les enfants adorent les trains

Les enfants adorent les trains. Et vous pouvez profiter du temps passé en leur compagnie durant le voyage. En voiture, vous leur tournez le dos. Et dans les avions, ils sont attachés à leur siège pendant d'interminables heures sans rien voir.

Les enfants adorent les trains de nuit et les couchettes, où ils peuvent dormir dans un lit superposé. Ils voyagent gratuitement sur les trains et les ferrys, avantage majeur sur l'avion, où les enfants paient leur billet et une taxe d'aéroport. La plupart des trains modernes disposent d'une pièce pour changer les bébés.

Mark Smith

## Retournement de tendance

L'initiative de Mark Smith arrive à point nommé. Après des années de dépérissement, le rail regagne enfin de nouveaux adeptes. Aux Etats-Unis et en Allemagne, les compagnies de trains annoncent des taux de croissance exceptionnels du nombre de voyageurs. Au Royaume-Uni, le rail n'a jamais transporté autant de passagers depuis la Seconde Guerre mondiale. Or, à l'époque, le réseau était deux fois plus étendu et le transport des troupes assurait un flux de passagers permanent. Dans sa croisade pour remettre les transports non aériens au goût du jour, Mark Smith a trouvé un allié : la hausse du prix des carburants.

D'après le spécialiste, d'autres facteurs expliquent le regain d'intérêt pour le chemin de fer au pays de ses inventeurs. Le train ramasse tout d'abord le trop-plein des autres moyens de transport : « Ici, les routes sont de plus en plus encombrées et les aéroports un cauchemar. En parallèle, le service ferroviaire s'améliore depuis quelques années. Je reçois aussi de plus en plus de messages de personnes qui s'inquiètent de leur empreinte carbone. »

Economie, confort, écologie. Voilà les trois avantages clefs du train. Mais malgré ces atouts et l'engouement qu'il suscite, le voyage en train, en particulier à l'étranger, reste une affaire compliquée. « Le voyage est très facile,

mais l'organiser peut être très frustrant », admet Mark Smith.

D'où le succès de son site aux 500 000 visites mensuelles. Depuis 2006, il a reçu plusieurs prix de tourisme et est régulièrement distingué parmi les meilleurs sites de voyage au Royaume-Uni. Les grands médias nationaux le sollicitent pour qu'il explique aux auditeurs ou aux lecteurs comment partir en vacances en train. Tant et si bien qu'il a pu quitter son emploi au ministère et anime désormais son site à plein temps en se rémunérant grâce aux annonces publicitaires.

### C'est la faute au train

L'homme de la place 61 est convaincu que le train a un énorme potentiel que les entreprises ferroviaires exploitent mal. Chacune fait valoir ses lignes, mais personne ne fait la promotion du réseau européen dans son entier. « Il faut cinq heures pour relier Amsterdam à Londres en passant par Bruxelles. Voilà typiquement un trajet où le train est concurrentiel par rapport à l'avion en temps. Pourtant, les compagnies de trains ne font rien pour le faire savoir », s'étonne-t-il.

Et les choses s'aggravent. « Avant, il était plus facile de vendre un billet européen, car chaque pays avait un prix par kilomètre. Il suffisait de connaître ce prix et on pouvait vendre des billets pour n'importe quel pays européen. Aujourd'hui, les prix varient selon les trains, les offres, les dates de réservation. Etablir un billet européen est devenu un vrai casse-tête », regrette-t-il.

C'est là que les agences de voyages ont un rôle à jouer. Mais, lance Mark Smith, « elles gagnent de meilleures commissions avec l'avion. Et avec le transport aérien, les agents de voyages

n'ont nul besoin de connaître la géographie ! » Il leur suffit d'introduire les noms des points de départ et d'arrivée pour établir un billet. Pour vendre un Londres-Marrakech par train et bateau, en revanche, il faut savoir qu'il faut passer par Lille, puis le port de Marseille. « Et s'il s'agit de se rendre à Malte ou à Ibiza, alors là, n'en parlons pas », s'esclaffe-t-il.

Mark Smith perçoit une lueur d'espoir dans le projet Railteam. Les compagnies ferroviaires de sept pays européens – dont la France, la Suisse et la Belgique – ont signé en 2007 un contrat de coopération. Elles vont investir 30 millions d'euros dans un système de vente de billets qui permettra au client d'acheter son billet en une seule transaction même s'il emprunte plusieurs trains dans différents pays, et ce au meilleur prix disponible sur chaque réseau.

Les clients profiteront en outre de systèmes de fidélisation analogues à ceux que les compagnies aériennes offrent depuis longtemps, et seront pris en charge de manière optimale en cas de perturbation du trafic. Tous ces avantages seront effectifs à partir de 2009. En attendant, il est déjà possible de préparer son prochain voyage au long cours avec le livre de Mark Smith, qui vient de sortir : on y trouve tous ses tuyaux. ■

### POUR ALLER PLUS LOIN

[www.seat61.com](http://www.seat61.com)

[www.railteam.com](http://www.railteam.com)

SMITH M. *Man in seat 61*, Bantam Press, Londres, 2008.

Pavel Lososky / Dreamstime



Antoine Debièvre\*

# Comment et pourquoi réhabiliter les « trains de plaisir »

**30** Considérés comme des modes de déplacement contraints pour aller travailler ou étudier, les transports en commun ont intérêt à s'appuyer sur le concept du « sans voiture » pour valoriser leurs atouts pour les déplacements de loisir. Un concept naissant, exigeant et prometteur.

Il y a un siècle, les Parisiens partaient pour Fontainebleau, Saint-Germain-en-Laye ou Rambouillet avec ce qu'on appelait joliment les « trains de plaisir ». Aujourd'hui, avec l'extension démesurée de l'agglomération parisienne, le citoyen qui veut trouver un coin de nature a pris l'habitude d'utiliser sa voiture. C'est parfois la meilleure solution, mais pas toujours. En mai, juin ou septembre, revenir des forêts périurbaines franciliennes ou des plages de Normandie le dimanche soir en voiture est souvent un calvaire à cause des embouteillages.

A part un public limité de randonneurs et d'excursionnistes bien au courant, très peu de Franciliens savent tirer parti du réseau de transports en commun de la région parisienne pour leurs loisirs. Utilisés pendant la semaine pour aller travailler ou étudier, les trains de banlieue et les RER souffrent d'une image dégradée, qui associe irrégularité, danger et inconfort. On y a été mal transporté comme navetteur forcé. Pas question de les reprendre pour aller se détendre le week-end. On ne cherchera même pas à savoir si le trajet pour aller chez tante Germaine, au château médiéval ou au parc de loisir pourrait être fait en laissant la voiture au garage.

Pourtant, le train est le moyen de transport idéal du promeneur francilien. Pour toute une série de raisons.

\* Antoine Debièvre est responsable presse de Transilien SNCF, à Paris.

- Fontainebleau-Paris, c'est 38 minutes en train, même le dimanche soir quand l'auto-route A6 étouffe.
- L'Île-de-France bénéficie d'un réseau de transports en commun exceptionnel, rayonnant en étoile autour de la capitale et desservant les principales forêts de la région.
- Le train respecte facilement ses horaires le week-end, quand le trafic est moins dense.
- Il y a de petites gares fantômes perdues en pleine campagne à trente kilomètres du boulevard périphérique.
- En permettant de marcher d'une gare à une autre, le train est le meilleur ami du randonneur, à la différence de la voiture, qui oblige à des trajets en boucle.
- Sur bien des destinations, le train va aussi vite que la voiture, sans stress et sans danger.
- Les billets sont à peine plus chers que le coût réel du trajet au volant.
- Le train supprime le risque de vol dans les véhicules, grand classique des promenades dominicales.
- On peut mettre autant de poussettes, de tricycles et de vélos qu'on veut dans un train, pas dans un coffre d'auto.
- La limonade qu'on boit au café de la gare avant de rentrer est la meilleure qu'on ait jamais bue.
- Le train à deux, c'est romantique.
- En famille, c'est (souvent) plus pratique.

Bien sûr, tout n'est pas possible en train. Bien sûr, les temps de parcours sont parfois dissuasifs, surtout quand il faut ajouter une navette ou une marche à pied pour accéder à la destination visée. L'accès à la gare peut être fas-

tidieux le dimanche matin, lorsque les fréquences des transports en commun sont allégées. Et les billets peuvent coûter cher si le trajet est long et la famille nombreuse.

Il faut pourtant réhabiliter les « trains de plaisir », en commençant par la région parisienne. Et travailler l'opinion pour qu'elle associe à nouveau les transports en commun à la découverte et aux loisirs.

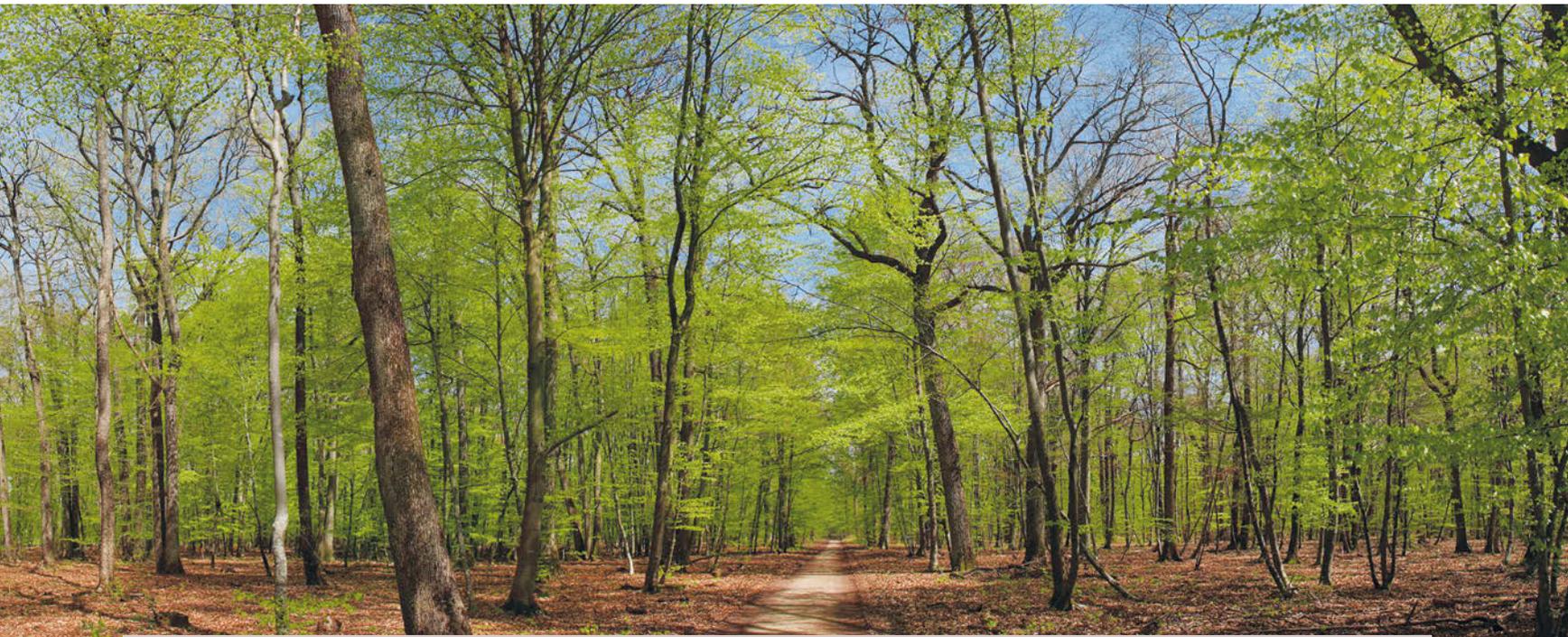
La SNCF a su très bien jouer de cette corde sensible pour ses TGV, qui font le plein de citadins en week-end les vendredis et dimanches soir.

Il faut poursuivre dans cette voie pour tous les réseaux, y compris les locaux à petit périmètre. C'est une politique rationnelle dans le cadre des efforts collectifs de réduction de notre empreinte écologique. C'est aussi la source d'une nouvelle légitimité du secteur, abondamment critiqué pour l'inconfort qu'il impose souvent à ses clients. Et c'est une source de motivation et de développement potentiellement stratégique pour les transporteurs et les autorités organisatrices des transports.

Valoriser les transports en commun pour les déplacements de loisir suppose de régler ou

de compenser les problèmes qui les rendent moins attractifs que la voiture dans l'imaginaire collectif. Notamment le problème du « dernier kilomètre ». Faire tourner un bon système de transport en commun est une chose, encore faut-il savoir comment terminer ses parcours. Et permettre au voyageur potentiel de juger si le trajet entre la gare d'arrivée (ou l'arrêt de bus) et sa destination finale est acceptable pour lui en temps et en difficulté.

Ce problème est évidemment crucial pour les familles avec enfants, pour les personnes âgées et, plus généralement, pour tous les



### Quelques coins à pique-nique à une demi-heure de Paris

Y a-t-il plus efficace ? Un pique-nique en pleine forêt à 18 minutes de Paris... A l'aller comme au retour, ce qui est particulièrement appréciable le dimanche soir, quand l'autoroute Lille-Paris fait le plein. Pour cela, on monte dans un train direction Creil à la gare de Paris-Nord, arrêté à Orry-la-Ville. En une demi-heure de marche, on atteint les étangs de Commelles, baignables l'été. On peut aussi revenir par

la gare de Chantilly, à 12 km de là, après 4 heures de marche. Office du tourisme : +33 (0)3 44 67 37 37.

Autre balade facile avec des enfants : l'arrêt en forêt de Fontainebleau, une curiosité. Une fois par semaine, le dimanche matin, le train de Paris en direction de Fontainebleau s'arrête en pleine forêt, entre deux gares. Quelques randonneurs informés en descendent, sur un demi-qui

de terre. Le train s'en va. Le silence revient sur les arbres. Il n'y aura pas de train de retour. Il faut donc marcher jusqu'à l'une des quatre gares situées en forêt à moins de cinq kilomètres à vol d'oiseau. Même les enfants petits marcheurs tiennent la distance (train de 9h07 au départ de la gare de Lyon). Dans le même massif forestier, l'Office national des forêts a balisé un circuit de 12 kilomètres accessible avec poussette.

Office du tourisme : + 33 (0)1 60 74 99 99.

Et pour un grand bol d'air, la Grande Terrasse de Saint-Germain-en-Laye, dessinée par Le Nôtre pour Louis XIV, accessible en 29 minutes de RER depuis le centre de Paris. Le parc commence à 10 mètres de l'escalator de la gare. Poussettes et tricycles bienvenus. Office du tourisme : + 33 (0)1 34 51 05 12. AD

voyageurs n'ayant pas envie de se fatiguer. Pas question d'emmener une famille si l'on n'est pas certain de la faisabilité du parcours de bout en bout. Pas question de partir se détendre sur un trajet qu'on n'a pas répété et testé, sans l'assurance que tout se passera bien. Pas question de partir en vacances sans voiture, pour la majorité de la population, si l'on n'a pas les moyens de vérifier l'existence d'une solution alternative efficace et fiable.

Or aujourd'hui, il n'existe pas en France de « Mappy » des transports en commun, ces systèmes d'information qui décrivent avec efficacité des parcours entiers de point à point sans voiture, intégrant les horaires en temps réel et les perturbations éventuelles, qui apportent des réponses satisfaisantes au problème du « dernier kilomètre ».

L'un des handicaps des transports en commun français actuels, et l'on peut certainement généraliser cette appréciation à la grande majorité des pays européens, c'est d'être resté à une approche d'information « de gare à gare »,

alors que seule une information « d'adresse à adresse », élaborée dans une démarche centrée sur la demande du client et non sur l'offre du transporteur, sera susceptible de convaincre les automobilistes de tous les jours et ceux du dimanche de laisser le volant.

D'où la nécessité de mettre le concept du « sans voiture » au cœur de la réflexion. Un concept naissant, exigeant et prometteur. Pour identifier avec précision les parcours où les transports en commun sont actuellement perdants, apprécier les carences des réseaux et imaginer les améliorations nécessaires en termes d'information et de service, c'est-à-dire prévoir des navettes, mieux organiser les correspondances, envisager des refontes de grilles horaires et tarifaires, etc.

Il n'existe pas encore en France de guide des vacances et des week-ends sans voiture. Il y a cependant fort à parier qu'un jour ou l'autre, ils apparaîtront sur les tables des libraires. Pour

cause de prise de conscience environnementale, de crise des carburants, et peut-être aussi d'effet de mode, le règne de la voiture semble se mettre à vaciller après un siècle de triomphe.

### Un concept naissant, exigeant et prometteur

Suivant avec retard l'exemple des transports suisses, la SNCF commence à défricher le chantier du « sans voiture ». Transilien SNCF, branche de l'entreprise nationale qui s'occupe

des trains de la banlieue parisienne, a mis sur pied le premier site des « loisirs sans voiture » (Citylien)<sup>1</sup> et réfléchit à l'information loisir sans voiture<sup>2</sup>.

Le nouveau président de l'entreprise, Guillaume Pepy, évoque des partenariats avec les entreprises gérant les nouveaux systèmes de vélos en libre service et de voitures en autopartage. Le site internet Mappy a enrichi son offre d'une entrée transports en commun. Et les brochures « sans voiture » ou « vacances 100 % vélo » des comités départementaux et régionaux du tourisme se multiplient<sup>3</sup>.

Les guides touristiques et les articles de presse tourisme commencent à préciser les accès en train et transports en commun, ce qui n'était jamais le cas avant. Bref, le concept du « sans voiture » commence à émerger, même si l'habitat sans voiture n'a pas encore percé en France, à la différence des Pays-Bas, des pays nordiques ou de l'Allemagne (LaRevueDurable, 2005-2006 ; 2008).

On peut désormais en imaginer de nombreuses déclinaisons. En voici quelques aspects pour cet été et pour la fin de l'année.

- La plage sans voiture. En partant de Paris, destination Fécamp, Dieppe, Deauville-Trouville ou La Baule. Où le baigneur d'un jour ou d'un week-end passe sans fatigue ni navette de la gare à la plage à pied. Avec le TGV, de Paris, de Lyon ou d'ailleurs, arrêt à Marseille et correspondance pour le petit train de la Côte Bleue direction Miramas, qui laisse au-dessus de la calanque de Nionlon, à un quart d'heure de la gare Saint-Charles. Quelques restaurants, deux hôtels sans prétention et la Méditerranée.



### Balades vélo, avec ou sans enfants, autour de Paris et de Lyon

Embarquer un vélo dans un train au départ de Paris élargit considérablement les possibilités de balades dominicales. Les trains de banlieue de la SNCF (les Transiliens) sont tout le temps accessibles aux vélos, ainsi que les RER sauf aux heures de pointe en semaine.

Giverny à bicyclette, par exemple, c'est du cousu main. De la gare de Vernon (à 40 minutes en train de Paris Saint-Lazare), on gagne rapidement une piste cyclable facile et sans danger

pour les enfants. Le village de Claude Monet est à cinq kilomètres. On peut embarquer son vélo dans le train ou le louer sur place. Après la visite de la maison de l'artiste et de ses jardins, on peut continuer la balade jusqu'à la gare de Bonnières par les petites routes de la boucle de Moisson (20 km au total). Office du tourisme de Vernon : + 33 (0)2 32 51 39 60.

Depuis Lyon, il est facile de gagner Mâcon, où débute la célèbre voie verte Mâcon-Gi-

vry, l'un des premiers aménagements français d'itinéraire cyclable sur une voie ferrée désaffectée. L'itinéraire peut faire 44 km ou 15 de plus. On traverse des vignobles et longe des châteaux. L'itinéraire emprunte un tunnel de près de 2 km de long, le plus long d'Europe. Cette voie verte peut aussi se faire dans la journée avec aller et retour depuis Paris. Comité départemental du tourisme de Saône-et-Loire : + 33 (0)3 85 21 02 20.

AD



## Les meilleures balades train + vélo accessibles depuis Paris

Lentement mais sûrement, les voies vertes et les véloroutes tracent leur chemin en Europe. Les premières sont le plus souvent tracées sur d'anciennes voies ferrées désaffectées. Les secondes balisent de petites routes sans danger. Soutenus par l'Union européenne, les efforts des associations et des élus convaincus ont permis à la France de commencer à rattraper son retard sur la Suisse.

Parmi les itinéraires « stars », le chemin de halage du canal de Nantes à Brest (plus de

300 km), les pistes de la forêt landaise, de la Gironde jusqu'à l'Espagne, et la « Loire à vélo », avec 120 km de voies protégées entre Orléans et Angers (comité régional du tourisme de la région Centre : + 33 (0)2 38 79 95 28). Mais on peut ajouter l'Avenue verte du Pays de Bray, les berges de la Mayenne ou encore le canal du Midi.

Tous ces itinéraires pour des vacances « ferrocyclistes » en France, ainsi que le moyen d'y accéder en train, sont décrits dans quelques documents

indispensables : les guides de Michel Bonduelle, tout ancien journaliste converti au train+vélo, le guide des « véloroutes et voies vertes accessibles en train depuis Paris » des associations Provélo et CyclotransEurope (transeuropeenne@free.fr), et le catalogue exhaustif de l'Association française pour le développement des véloroutes et voies vertes (www.AF3V.org).

AD



Les voies vertes sont multiples et toujours accessibles, en haut sur les bords de la Loire, ci-dessus en Moselle

- Les îles sans voiture. Comme l'île aux Moines, dans le golfe du Morbihan, facilement accessible en bateau et sans navette depuis la gare de Vannes. Ou encore l'île d'Ouessant, au bout du monde, que l'on gagne via l'embarcadère proche de la gare de Brest.
- Le camping sans voiture, donc en vélo. Grâce au guide « vélotel, vélocamp, vélogîte » du comité régional du tourisme de la région Centre, qui permet de tracer son itinéraire le long des 150 kilomètres de la « Loire à vélo », entre Orléans et Tours.
- La montagne sans voiture, par le train de nuit Paris-Saint-Gervais, avec changement de quai à Chamonix et embarquement dans le train à crémaillère du Montenvers. A moins que l'on ne préfère marcher 300 mètres en ville pour prendre le téléphérique de l'Aiguille du Midi.
- La randonnée sans voiture, avec les célèbres topoguides de la Fédération française de randonnée pédestre, qui dessine des parcours entre deux gares de toutes tailles et de toutes difficultés.
- Ou encore le ski sans voiture, grâce à la SNCF qui active chaque hiver sur son site TGV.com une rubrique pour repérer les stations les plus proches des gares et réserver en ligne ses billets de navette en car. ■

1 [www.transilien.com](http://www.transilien.com), rubrique Citylien

2 *Guide de seize randonnées au départ des gares Transilien SNCF en forêt de Marly (Yvelines), édité avec l'Association des amis de la forêt et la ville de Marly-le-Roi.*

3 *Guide des pistes cyclables de la Gironde, guide « A vélo » du comité départemental du Loiret, guide « La Normandie en train et en bus » du comité régional du tourisme de Normandie...*

## BIBLIOGRAPHIE

LA REVUE DURABLE. *Des milliers de ménages allemands préfèrent un petit jardin à une place de stationnement*, LaRevueDurable n° 18, décembre 2005-janvier 2006, pp. 26-28.

LA REVUE DURABLE. *En route pour « dévoiturer » la ville*, LaRevueDurable n° 28, février-mars-avril 2008, pp. 37-38.

# Swisstrails, plus grand réseau de mobilité à force musculaire humaine

**34** Comment favoriser la fréquentation du plus formidable réseau de voies, chemins et autres pistes à utiliser sans moteur ? En faisant tout pour faciliter la vie de ceux qui songent à s'y lancer. C'est notamment le travail de Ruedi Jaisli, aficionado et expert de la marche à pied.

« Le seul qui s'arrête lorsqu'un escargot traverse un chemin, c'est le marcheur. » Voilà pourquoi Ruedi Jaisli, spécialiste des moyens de déplacement à force musculaire humaine, préfère la bonne vieille randonnée. « Le marcheur voit l'escargot, la petite fleur sur le bord du chemin, le fruit qui pend de l'arbre. Le roller, le vététiste, le cycliste ne peuvent pas le voir », remarque-t-il.

Ruedi Jaisli est un voyageur invétéré et un professionnel des loisirs en plein air. Après avoir roulé sa bosse sur tous les continents, l'envie l'a pris de se concentrer sur la Suisse. « Le voyage lointain est évidemment très intéressant. Mais je m'étonne toujours de constater qu'il y a en bas de sa porte autant de choses fascinantes et spectaculaires qu'à l'autre bout du monde. Mon ambition est de les rendre aussi... faciles d'accès que des destinations telles que Bali ou Bangkok. »

C'est pour réaliser cette ambition que Ruedi Jaisli a fondé Swisstrails, « fabrique de voyages pré-cuits, mais pas tout cuits », comme il s'amuse à le dire : « Le touriste doit encore marcher, pédaler, rouler sur des patins ou ramper pour relier un endroit à un autre ! Notre rôle est de lui faciliter la tâche et de le motiver. » Le catalogue 2008, deuxième millésime, comporte une trentaine de forfaits pour toutes les conditions physiques et toutes les bourses.

## SuisseMobile

Swisstrails n'existerait pas sans SuisseMobile, l'un des plus grands projets touristiques suisses de ce dernier demi-siècle. SuisseMobile est le plus vaste réseau national d'itinéraires pour la mobilité sans moteur jamais mis en place : 20 000 km de chemins pédestres, 6300 km de routes pour le vélo, 3300 km de sentiers pour le VTT, 1000 km de pistes de roller in line et 410 km de cours d'eau pour le canoë.

Plus de 100 000 panneaux de signalisation orientent le touriste actif sur des routes qui le mènent d'un bout à l'autre du pays, bleus pour le vélo, verts pour la marche, jaunes pour le VTT, violets pour le roller et turquoise pour le canoë. Le réseau SuisseMobile est connecté à plus de 18 000 arrêts de transports publics et plus de 1100 lieux d'hébergement, de l'hôtel tout confort au lit de paille à la ferme.

Chaque parcours a son guide qui, en plus de fournir toutes les informations pratiques, raconte l'histoire et les curiosités des étapes. Au total, 57 guides sont disponibles en allemand et en français, quelques-uns aussi en anglais. Un guide supplémentaire répertorie toutes les possibilités de logement le long des routes. Un site internet très complet, en quatre langues, fournit toutes les informations nécessaires pour préparer son itinéraire, y compris les horaires des transports publics pour s'y rendre ou en revenir.

Ruedi Jaisli est l'un des pionniers de ce réseau. Il a créé deux des neuf parcours de marche et l'une des trois routes de rollers. Il a conçu les tronçons, rédigé les guides, sélectionné les lieux d'hébergement. Alors que ce projet

est surtout un exploit en matière d'infrastructure, il a contribué à dessiner des itinéraires qui coïncident avec les offres de logement, condition sine qua non pour convaincre des touristes de se lancer sur les routes.

## Simplifier la vie au touriste

Si tout est fait pour aider tout un chacun à explorer des chemins hyper bien balisés, pourquoi faut-il un tour-opérateur comme Swisstrails, qui plus est en Suisse où la civilisation n'est jamais bien loin ? « Le groupe de randonneurs qui est parti ce matin de Zurich à l'assaut du chemin des Crêtes du Jura apprécie beaucoup de ne pas avoir eu à réserver les 18 lits où ils dormiront le long de leur parcours, lâche Ruedi Jaisli. Et surtout, chaque soir, ils retrouvent leurs bagages là où ils passent la nuit. »

Swisstrails s'adresse à monsieur et madame tout-le-monde. Pas besoin d'avoir fait ses classes chez les scouts pour marcher pendant une semaine avec ce système. Pas de sac à dos lourd à porter, pas de tente, pas de réchaud. Juste marcher, profiter du paysage, du chemin, de la nature, des rencontres.

« Dès qu'ils doivent passer plus d'une nuit en route, les gens s'intéressent à nos services », note Ruedi Jaisli. Et l'agence est une sécurité. « L'autre soir, deux cyclistes serbes nous ont appelés. Il pleuvait, ils s'étaient égarés. Ils ont raté un virage et se sont retrouvés à Villars alors que leur étape se terminait à Interlaken. Nous les avons récupérés et remis sur le chemin », raconte-t-il.

## La recommandation du chef

« Faites les trois jours de marche entre Fribourg et Thoune sur le chemin de Saint-Jacques. Vous aurez un beau mélange de paysages, de monuments, de belles fermes. C'est facile et c'est une expérience très forte. L'idée de marcher sur des chemins qui existent depuis des siècles, que des millions de pèlerins ont battus pendant des centaines d'années donne une dimension particulière à ce parcours, même aux personnes qui ne sont pas religieuses. C'est l'un de mes tronçons préférés. »

LRD





Cyclistes au Creux-du-Van, cirque naturel du Jura neuchâtelois

Christof Sonderegger / swiss-images

## Les préférences des clients

Cet été, quelque 5000 touristes fréquenteront les routes de SuisseMobile grâce à Swiss-trails. Environ 40 % viennent de Suisse, 40 % d'Allemagne, le reste des autres pays européens et du reste du monde. Impossible de savoir combien d'autres profitent de ce réseau de balisage unique par leurs propres moyens. La Fondation SuisseMobile estime que son réseau pourrait générer de 300 à 500 millions de francs de chiffre d'affaires annuel pour l'ensemble des acteurs touristiques.

De tous les utilisateurs de Swisstrails, les plus nombreux, la moitié environ, sont les cyclistes. Le vélo est désormais bien reconnu comme moyen de transport pour faire des tours de plusieurs jours. Pouvoir monter le vélo dans les trains et les bus s'il faut franchir un obstacle naturel aide à le populariser. Le canoë et les rollers sont les plus marginaux. « Tous les voyages sont individuels, sauf ceux en canoë, pour lequel il faut, en plus d'être familier avec la pratique de ce sport, être accompagné d'un guide. »

« La marche et le VTT augmentent le plus vite », relève Ruedi Jaisli. Mais le come-back de la marche est un phénomène étonnant. « Il y a dix ans, Suisse Tourisme n'en faisait pas la promotion. Ce n'était pas censé plaire aux gens », se souvient-il. Maintenant, il y a un engouement. Lui-même praticien amoureux de la marche, Ruedi Jaisli voit plusieurs raisons à ce retour en grâce.

Bien sûr, la marche est le moyen de déplacement le plus accessible de tous, tout le monde est capable de marcher. A cela s'ajoute le fait que « les gens sont fascinés à l'idée de voyager comme il y a quelques siècles. Voyager n'est pas la même chose que marcher à pied. C'est une autre expérience, la découverte de plaisirs sim-

## Travail d'équipe

Au début des années 1990, un groupe de fans du vélo a la lumineuse idée de créer un réseau très bien balisé de routes pour le vélo avec ses guides imprimés. Les cyclistes se précipitent sur les routes. « Le choix des meilleurs parcours, la signalisation claire et fiable, l'offre de logement et les guides sont les clefs de ce succès »,

explique Peter Anrig, de la fondation SuisseMobile.

De quoi faire baver la Fédération suisse de tourisme pédestre. Ils sollicitent la Suisse à vélo pour faire « la Suisse à pied ». Ensemble, ces deux fédérations créent SuisseMobile. « Assurer la coordination entre tous les participants a été le

principal défi », commente Peter Anrig. De fait, ce projet résulte de la collaboration de huit offices fédéraux, 26 cantons, de nombreuses communes, des entreprises de transport collectif, Swisstopo, des organisations de protection de l'environnement et des acteurs du tourisme !

LRD

## Vacances sans voiture dans les montagnes suisses

La Suisse a d'excellentes prédispositions pour développer un tourisme durable. L'accessibilité des paysages en transports publics est exemplaire et plusieurs localités se profilent depuis plusieurs années avec le slogan « sans voiture ». Pourtant, il manque des offres intégrées pour les visiteurs qui souhaitent passer des vacances sans voiture. Les points faibles : le voyage et le transport des bagages. Le projet Vacances sans voiture s'y attaque.

Qu'attend le touriste à partir de 2009, lorsque ce projet sera réalisé dans quatre régions de montagne en Suisse ? Après s'être décidé, il pourra réserver une offre forfaitaire pour

une destination sans voiture, la Poste viendra chercher ses bagages, il voyagera confortablement en transports publics jusqu'à sa région de destination. Une fois arrivé, il restera mobile grâce à un bus local et à un vélo (électrique ou non) de location pour accéder à divers événements culturels et monuments.

Mais la route est encore longue pour les autorités responsables de la Confédération, la Haute Ecole valaisanne HES-SO, l'Association Transports et environnement, le WWF et trois bureaux privés qui, pour le moment, cherchent des lieux adéquats.

Une condition préalable à la participation d'une localité est

la volonté du directeur de l'office du tourisme et des autorités communales d'étendre leur clientèle sans voiture et de développer la mobilité sur place. Ces interlocuteurs doivent être prêts à s'engager et à prendre part à la conception de l'offre. Et bien entendu, pour que les vacances sans voiture soient possibles, la destination doit disposer d'une bonne offre de base en transports publics.

Les communes intéressées, les organisations spécialistes du tourisme et de l'économie, sans oublier les sponsors sont invités à se manifester !

LRD

## Le bus alpin, pour éviter la voiture

La Communauté d'intérêts bus alpin met en place le moyen de rendre accessibles en transports publics les zones non habitées qui génèrent un trafic lié aux activités de loisir. Depuis 2006, des lignes de bus prolongent les liaisons classiques de transports en commun jusqu'aux départs d'itinéraires de randonnée ou de pistes de ski.

Menée dans quatre régions alpines de Suisse, la phase pilote a remporté un franc succès. Grâce à elle, 25 000

personnes, dont 30 % d'automobilistes convertis pour l'occasion, ont pu découvrir des paysages difficiles d'accès. La formule est parfois proposée en combinaison avec d'autres services. Comme dans la région du col de Greina, à cheval entre les cantons du Tessin et des Grisons, où il est possible de faire une randonnée de trois jours en dormant en cabane et en repartant en bus depuis une autre vallée que celle de départ.

LRD



ples. Faites le test : marcher trois jours, cela vous change », conseille le spécialiste.

Les vacances actives sont aussi un moyen de faire quelque chose pour son corps dans une société de plus en plus sédentaire. « La marche est en outre un moment privilégié pour socialiser ou pour discuter avec ses amis ou son partenaire », relève Ruedi Jaisli.

A cette longue liste de raisons à la source du succès de la randonnée, Ruedi Jaisli n'inclut pas l'écologie. Ses clients n'y sont pas particulièrement sensibles et lui non plus ! « En saison, l'une

des douze voitures transporte en même temps les bagages de vingt cyclistes, dix randonneurs et trois vététistes. Le coût écologique est donc bien distribué. Mais pour les gens qui voyagent en avril, il arrive que leurs bagages se retrouvent seuls à bord de cette même voiture », avoue-t-il.

Swisstrails collabore aussi avec les auberges de jeunesse, qui ont reçu plusieurs distinctions pour l'écologie dans leurs établissements, et avec 90 agriculteurs, qui hébergent des touristes pour dormir sur la paille. Il vient d'engager un ingénieur en sciences de l'écologie, dont l'un des rôles sera d'analyser l'offre sous cet angle. ■

### POUR ALLER PLUS LOIN

[www.suissemobile.org](http://www.suissemobile.org)

[www.swisstrails.ch](http://www.swisstrails.ch)

Rossolis est l'éditeur en français des neuf guides de la Suisse à pied et du guide des itinéraires en canoë : [www.rossolis.ch](http://www.rossolis.ch)

[www.busalpin.ch](http://www.busalpin.ch)

[www.heidiland.com](http://www.heidiland.com)

Informations et contact pour Vacances sans voiture :

Samuel Bernhard, responsable du projet ;  
tél. : + 41 (0)44 430 19 31 ;

[samuel.bernhard@greenmail.ch](mailto:samuel.bernhard@greenmail.ch)

## Heidi, mythe helvète



Vue sur le lac de Walen (Walensee)

Max Schmid / swiss-images

Heidi est un personnage mythique qui fait partie des souvenirs d'enfance d'une majorité de Suisses. Mais sa réputation va au-delà des frontières : elle amène dans le petit village grison de Maienfeld des touristes du monde entier. Inventée par Johanna Spyri, Heidi incarne un idéal de pureté et une relation de symbiose avec la nature.

Le canton de Saint-Gall a su exploiter cet imaginaire en

mettant sur pied une région touristique, le Heidiland, qui va de Wesen à Bad Ragaz, au bord du Rhin. Cette organisation propose de découvrir cet espace très alpin via une marche itinérante d'une semaine. Les premiers jours se font avec une vue magnifique sur le lac du Walensee. Puis le chemin se poursuit dans la « vallée des sapins blancs » pour finir dans la station thermale de Bad Ragaz. Pas besoin de réserver ni de se soucier des

bagages : les hôteliers et gardiens de cabane prennent en charge leur transport.

Par endroits un peu aérien, le chemin est réservé à des marcheurs habitués et motivés. Il permet de profiter d'une nature intacte et sauvage, en dehors des sentiers classiques très fréquentés.

LRD

LRD

# Werfenweng, en Autriche, trouve la clef de la mobilité douce

A Werfenweng, dans les Alpes autrichiennes, le menu des options de mobilité douce est plus long que la carte des spécialités gastronomiques. Les hôteliers de cette petite station se plient en quatre pour aider ses visiteurs à prendre congé de leur voiture pendant leur séjour. Cette expérience pionnière inspire une vingtaine de stations alpines en France et en Autriche.

A ses débuts, le tourisme de montagne est indissociable du train. Aujourd'hui, la voiture individuelle est de loin le moyen de transport favori des consommateurs de montagne. Au prix de beaucoup d'ingéniosité, la commune de Werfenweng a mis sur pied une palette d'outils pour convaincre les touristes de renouer avec le bon vieux temps du train.

Elle fait tout pour aider les familles et les particuliers qui y séjournent à laisser leur voiture au mieux à la maison, au pire au parking de la station pour toute la durée du séjour. Grâce à cette initiative, cette petite station de montagne du land de Salzbourg s'est forgé une image de paradis de la mobilité sans voiture individuelle (Siegrist, 2006).

## Sans regret

En 1998, au cœur de la vallée de Gasteiner, l'une des dix destinations touristiques les plus visitées d'Autriche, la municipalité de Werfenweng réfléchit au moyen d'endiguer l'afflux de voitures. Les hôteliers trouvent une voie novatrice avec la « clef de mobilité douce ». Les voyageurs qui arrivent par train

ou qui laissent la clef de leur voiture dans le coffre-fort de l'office du tourisme durant leur séjour reçoivent gratuitement un passe-partout, qui leur donne accès à toute une série de prestations :

- un service gratuit de taxi depuis la gare de Bischofshofen, la plus proche de la station ;
- un téléphone mobile pour appeler un chauffeur privé pour se faire conduire en voiture électrique dans le périmètre de la station ;
- une utilisation libre des véhicules électriques (vélos et scooters) dans ce même périmètre ;
- un service de prêt de vélos, l'entrée gratuite à la piscine et une offre généreuse de tours à vélo et de randonnées guidés.

Après une phase de démarrage, ces activités ont gagné en autonomie. Et chaque année, la « clef de mobilité douce » s'enrichit de nouvelles offres originales. La dernière trouvaille en date est un concept qui fait fureur dans le monde germanophone : le sentier à pieds nus pour mieux ressentir le contact avec le terrain.

## Le succès est au rendez-vous

En cinq ans, Werfenweng a vu la proportion de touristes qui arrivent par la gare ferroviaire croître de 16 à 25 %, les automobilistes régresser de 78 à 66 %. Ces résultats sont d'autant plus probants que, dans le même temps, le nombre de touristes d'hiver a augmenté de 27 %. Dans les hôtels qui offrent la fameuse clef, la hausse atteint 75 %. Cela se traduit par 375 tonnes de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) évitées par saison hivernale, soit 15 % de moins que la tendance générale. Et la substitution de 100 véhicules à



A Werfenweng, c'est à la force du mollet que l'aventure se poursuit

37

moteur à combustion par des véhicules électriques améliore la qualité de l'air.

L'initiative de Werfenweng franchit désormais les cols. Une centrale de mobilité, Mobilito, s'est créée à Salzbourg pour conseiller touristes et travailleurs pendulaires sur les possibilités de mobilité douce dans toute la vallée. Elle traverse aussi les frontières en inspirant le réseau « Alpine Pearls » : 22 communes d'Autriche, d'Allemagne, d'Italie, de France, de Slovénie et de Suisse invitent leurs visiteurs et la population à « découvrir la lenteur » grâce à des offres de mobilité douce.

La coopération transfrontalière a permis de créer une « chaîne de perles », le long de laquelle les hôtes se déplacent de manière douce et découvrent des lieux de vacances qui répondent à des exigences écologiques élevées. ■

## POUR ALLER PLUS LOIN

[www.werfenweng-austria.com](http://www.werfenweng-austria.com)

[www.alpine-pearls.com](http://www.alpine-pearls.com)

## BIBLIOGRAPHIE

SIEGRIST, D. *Naturnaher Tourismus im Spannungsfeld zwischen Regionalwirtschaft und Alpenschutz*. In: Jahrbuch Verein zum Schutz der Bergwelt, 2006.



Station de recharge pour véhicules électriques

# Balade

## Balades à vélo



38

### La Bretagne par les Voies vertes

De Rennes à Saint-Malo, le long d'un canal historique, un itinéraire alléchant est à emprunter à vélo, à cheval ou à pied. Il fait partie du réseau de voies vertes qui se ramifient partout en Europe depuis quelques années. Excluant le passage de véhicules motorisés, ces aménagements se trouvent le plus souvent sur des chemins de halage ou à l'emplacement d'anciennes voies ferrées désaffectées. Ce sont des trajets relativement plats, faciles d'accès et sûrs, car sans trafic automobile.

C'est pour guider randonneurs, cavaliers et surtout cyclistes qu'est paru ce printemps un ouvrage sur les voies vertes bretonnes. Avec plus de 800 km aménagés, cette région à la pointe ouest de l'Europe offre de belles possibilités de découvertes. Michel Bonduelle en donne un avant-goût très séduisant avec ce guide richement illustré, qui présente huit parcours qui la traversent de part en part ou longent son littoral.

Celui qui, en deux jours, mène de Rennes à Saint-Malo conduit d'écluse en écluse en

passant par des paysages verdoyants et des bourgs pittoresques. Une navette franchit le dernier tronçon du voyage, de Dinard à Saint-Malo, au large de la seule usine marémotrice au monde, le barrage de la Rance.

MICHEL BONDUELLE, *La Bretagne par les Voies vertes*, 2008.

### Le Haut-Vaucluse à vélo

Poulidor, Merckx et bien d'autres à leur suite se sont illustrés sur ses pentes mythiques, puisque le Mont-Ventoux est souvent au menu du Tour de France ou du Dauphiné Libéré. Point culminant du département du Vaucluse, son sommet se détache nettement des paysages vallonnés qu'il domine.

Les reliefs qui s'étendent au nord de ce célèbre massif sont eux aussi parsemés de circuits à vélo. Mais qu'on se rassure ! Ils ressemblent plus à des parcours de contre-la-montre qu'à de véritables étapes de montagne. A cette différence près : le but n'est pas de foncer, mais de prendre tout son temps sur des routes peu fréquentées, qui serpentent au milieu des vignes et des villages.

Une dizaine de balades à vélo de 12 à 45 km sillonnent cette région aux paysages variés

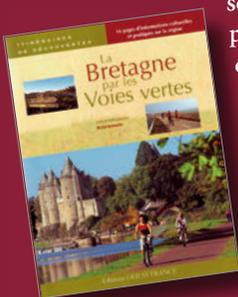
et aux terroirs d'exception. Des producteurs de Gigondas, Châteauneuf-du-Pape et autres Côtes-du-Rhône accueillent volontiers les cyclistes dans leurs caves. Le site internet du Haut-Vaucluse les répertorie, de même que les restaurants, auberges et artisans qui jalonnent ses routes. En tout, environ soixante-dix entreprises locales, dont de nombreux services destinés aux cyclistes, concourent à cette mise en valeur du patrimoine.

[www.hautvaucluse.com](http://www.hautvaucluse.com)

### Les routes du Rhône

La route débute au glacier du Rhône, puis plonge avec le fleuve de façon vertigineuse dans la vallée valaisanne sur quelques kilomètres. La fraîcheur des forêts et la senteur des arbres fruitiers enivrent le cycliste tandis qu'aux bistros et dans les caves, le traditionnel plat de viande séchée et de pain de seigle le revigore, agrémenté de vin de la région.

Une visite aux gorges du Trient ou à la cascade de la Pissevache, coins romantiques prisés par les touristes du XIX<sup>e</sup>, soulage un peu les fessiers. Soudain : les eaux du Léman ! Le Mont-Blanc trône dans ce tableau magnifique. On traverse les vignobles de Lavaux et de la



## Balades à vélo

Côte à flanc de coteau, parsemés de villages de charme. Plusieurs châteaux du Moyen-Age s'offrent au regard, tandis que les quais animés sont le paradis des glaces et des filets de perches. La dernière étape n'est autre que Genève, luxueuse, internationale, avec sa rade et son jet d'eau.

Les plus téméraires pourront pédaler jusqu'à la Méditerranée. Ils suivront une piste au large des grandes routes, donnant de multiples occasions de découvrir l'important patrimoine architectural aux abords du Rhône. L'escale finale, dans les étangs de Camargue, accueille une faune exceptionnelle.

[www.veloland.ch](http://www.veloland.ch)

[www.dulemanalamer.com](http://www.dulemanalamer.com)

Guide : *Le Rhône à vélo*, 2007.

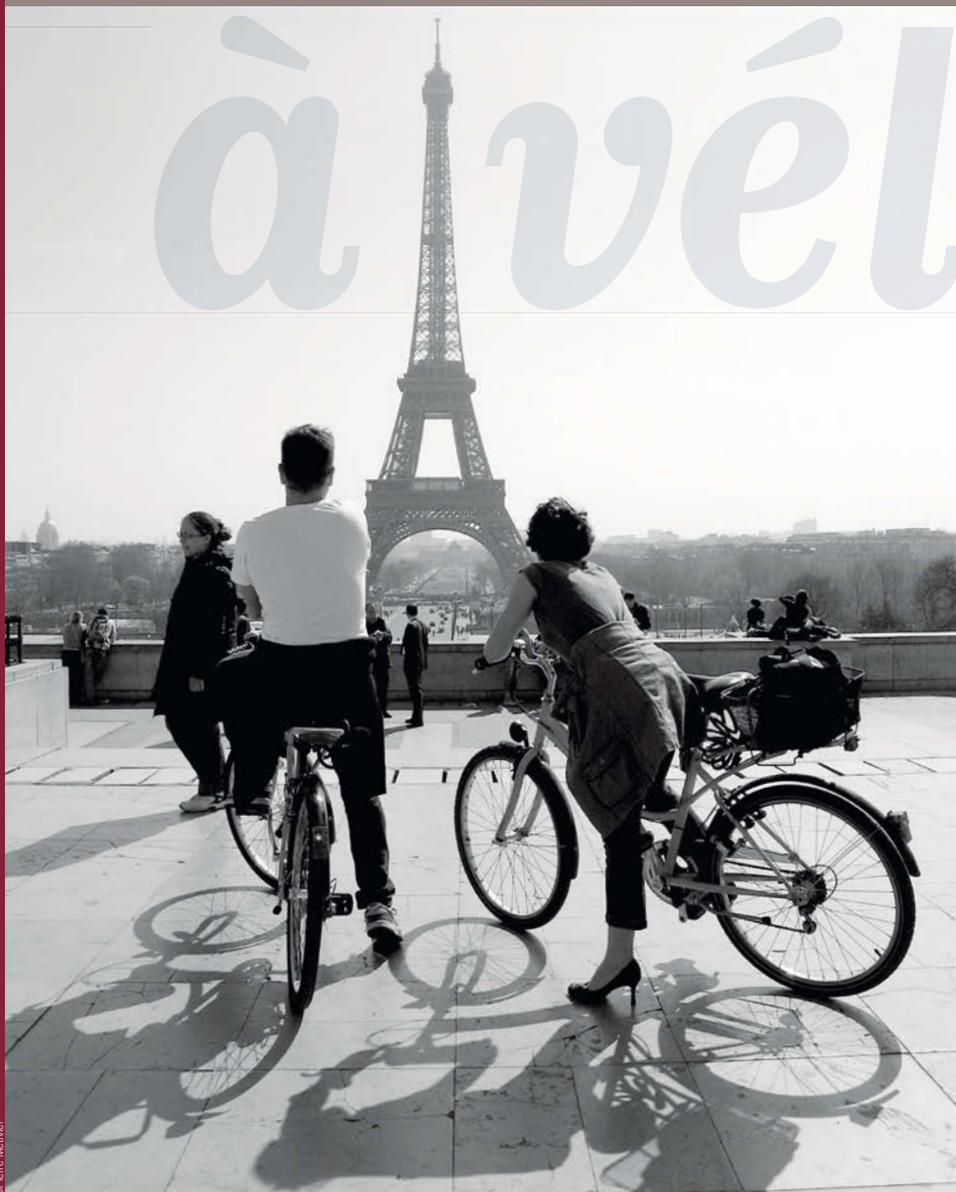
Commande: [Gilles.godin@bluewin.ch](mailto:Gilles.godin@bluewin.ch)

### Route Paris-Prague : route de l'or ou Via Carolina !

Se lancer sur la Via Carolina, qui relie les capitales française et tchèque. Voilà une sacrée perspective ! Ce chemin, emprunté dès le Moyen-Age, est une étape de l'ancienne route de l'or.

Au départ de Paris, l'itinéraire conduit à Châlons-en-Champagne, où l'on boit la fameuse boisson. Les pistes croisent canaux et écluses, théâtre de scènes de navigation et manœuvres surprenantes. Place ensuite aux Vosges, à ses forêts et à ses cours d'eau. Puis la route mène jusqu'au Rhin. Après une halte à Strasbourg, l'Allemagne du Sud se présente sous ses plus beaux atours avec ses vignes et ses collines, et son climat si doux.

Le cycliste rejoint la vallée du Neckar, passe par Heidelberg, et ne doit pas omettre, là non plus, de goûter au vin. La route des colombages, ornement des maisons des villages, va jusqu'à la frontière tchèque en passant par Nuremberg. C'est le début de la Bohême, pays de châteaux ouverts au public. A la visite de la troisième plus grande synagogue au monde, le dépaysement est total. Le repos se mérite une



©PIERRE MEYER

fois à Prague, dans une brasserie ou à l'ombre d'un splendide monument.

[www.paneuropa-radweg.de](http://www.paneuropa-radweg.de)

### A l'assaut de Lausanne !

De mai à septembre, Lausanne Roule, Ouest Roule et Vevey Roule proposent des balades thématiques guidées en collaboration avec des associations et des professionnels des sujets abordés. C'est avec un guide, en branchant son Mp3 ou muni de feuillets d'explications qu'on pourra s'initier à l'architecture, à l'histoire médiévale, à la culture alternative ou à l'environnement dans cette ville.

[www.lesbaladeurs.ch](http://www.lesbaladeurs.ch)

### Paris s'éveille au chant des roues

Juché sur son vélo, les possibilités de balades en groupes guidés par un fin connaisseur du lieu offrent un moyen inédit de découvrir

cette ville très compacte. Balades sportives, romantiques ou nocturnes selon l'humeur, rencontres insolites dans une ambiance incomparable... Un souvenir bien différent de la capitale !

[www.parisvelosympa.com](http://www.parisvelosympa.com)

offre une dizaine de balades à thème.

[www.veloparis.com](http://www.veloparis.com)

propose sept parcours à travers la ville et ses plus beaux sites et monuments.

### La capitale belge aussi

Bruxelles et ses vélos, c'est une histoire d'amour de longue date. Il ne faut plus attendre et essayer ses vélotours guidés pour découvrir son architecture, son art public et ses brasseries.

[www.provelo.org](http://www.provelo.org)

Dominik Siegrist\*

# Le tourisme de nature dans les Alpes, entre économie régionale et protection des paysages

swiss-image.ch/Robert Borsch

Lieu naturel et sauvage au cœur d'une Europe industrialisée et hyperurbainisée, les Alpes souffrent des assauts du tourisme de masse. Pour tenter de tempérer cette pression, la volonté de proposer une offre touristique de qualité qui valorise ce qui reste de nature, de tradition, de paysage préservé dans ce magnifique massif montagneux émerge depuis peu en Suisse.

Construction d'un mégacomplexe hôtelier à Crans-Montana, en Valais, recouvrement de glaciers avec des bâches plastiques l'été pour ralentir leur fonte et préserver ainsi des pistes de ski en Autriche et en Suisse, essor du héliski. Le tourisme alpin n'est pas des plus naturels, c'est le moins qu'on puisse dire. Et pour cause ! Dès lors que les Alpes sont la nature, toutes les activités touristiques qui s'y déroulent sont de facto censées, depuis leurs origines et quelles qu'elles soient, être liées à la nature et au paysage.

La montée fulgurante de cet espace géographique comme lieu de vacances d'importance mondiale atteste cependant à quel point le tourisme peut se développer contre nature. Plus de 5 millions de lits, environ 10 000

trains, télésièges et remontées-pentes, des milliers de routes et bien d'autres infrastructures touristiques témoignent de l'expansion du tourisme de masse sur ce territoire (Cipra, 1998). Et malgré la stagnation de la demande, les plans pour étendre le domaine skiable et l'urbanisation se poursuivent.

En réaction à cette dérive, plusieurs grandes réserves naturelles ont été créées depuis quelques décennies. Plus récemment, une véritable approche de tourisme de nature a vu le jour dans cet espace. Elle respecte ce qu'un territoire a de plus précieux à offrir : ses paysages et sa culture.

La définition largement acceptée est la suivante : « Le tourisme de nature préserve la nature et le paysage tout en renforçant la culture et l'économie locales. » Elle émane d'Organisations non gouvernementales (ONG) et de responsables touristiques qui l'ont conçue en 2002, durant l'année internationale de la montagne et, en même temps, de l'écotourisme.

Cette forme de tourisme s'adapte à la nature, au paysage, à l'environnement et aux particularités sociales, culturelles et économiques du lieu.

41

Dans les Alpes, les centaines d'associations qui œuvrent à la protection du paysage et de la nature et les associations culturelles qui maintiennent en vie l'esprit de la région sont des partenaires évidents du tourisme de nature. En France depuis plus de quarante ans, en Italie et en Slovénie, ce tourisme profite aussi de la création de parcs naturels régionaux. L'inauguration, l'entretien et le balisage de sentiers de randonnée dans ces parcs et le relevé des cartes correspondantes contribuent pour beaucoup à populariser le tourisme de nature dans ces pays.

En Suisse, la base légale qui permet de créer des zones de protection similaires aux parcs naturels régionaux français n'est entrée en vigueur qu'en fin 2007. Aussi le tourisme de nature dans les Alpes y a-t-il suivi une voie différente.

## « Suisse pure »

Avec « Suisse pure », concours lancé en 2004, l'organe national de promotion Suisse Tourisme déploie une stratégie de tourisme de nature en collaboration avec des responsables locaux de tourisme et des ONG engagées dans la protection des Alpes. Grâce à « Suisse pure », qui distingue des offres de qualité proches de la nature, une grille de neuf critères qu'une

\* Dominik Siegrist dirige l'Unité de recherche sur les loisirs, le tourisme et le paysage à l'Institut du paysage et de l'espace non bâti de la Haute Ecole technique de Rapperswil, en Suisse

destination doit remplir pour être identifiée dans ce registre a été définie. Son jury inclut des représentants issus pour moitié des milieux touristiques et pour moitié de la protection de la nature et du paysage.

En 2008, le site internet de Suisse Tourisme et une brochure mettent en avant quarante idées de sorties « Suisse pure ». Pour chaque destination, l'offre mentionne les excursions sur place, les lieux d'hébergement, les manifestations et les horaires des transports collectifs.

Aucune preuve ne permet d'affirmer que « Suisse pure » a des effets directs sur les chiffres d'affaires. Ce projet reste peu connu et n'a jusqu'à présent pas bénéficié des moyens nécessaires pour gagner en visibilité sur le marché. Toutefois, les responsables d'offres touristiques interrogés estiment qu'un tel concours positionne mieux leur produit et renforce leur motivation dans leurs activités de tourisme de nature (Laube K, Siegrist, 2006).

### Petites et agréables

Les grandes stations grisonnes – Davos, Klosters, St. Moritz – sont connues dans le monde entier. Mais les Grisons, plus grande région touristique de Suisse, fourmillent de villages enchanteurs entourés de somptueux paysages préservés, à l'architecture typique et aux vives traditions culinaires. Comment les faire mieux connaître ?

En 2002, l'organe faitier Grisons vacances définit la stratégie « Klein & fein ». Objectif : promouvoir des stations « petites et agréables ». Actuellement, cette coopération concerne treize petites destinations, soixante communes et environ 700 000 nuitées. Cette opération montre comment mettre en avant de petites stations dans le cadre d'une grande organisation touristique.

Pour affermir cette stratégie de tourisme de nature, Grisons vacances l'accompagne d'un groupe de projet, Espace naturel et culturel grison, qui réunit les principales organisations régionales de protection des Alpes. Ce groupe a reçu pour mission centrale de faire apprécier davantage l'espace naturel et culturel, qui a énormément à faire valoir.



swiss-image.ch/Stephan Engler

### Les neuf critères de sélection du concours « Suisse pure »

#### 1. Authenticité et/ou originalité :

offres indépendantes et originales, proposées avec beaucoup d'authenticité. Par exemple, petites structures bien enracinées sur le plan local ou régional, offres spéciales, entreprises d'hébergement originales.

#### 2. Importance centrale du paysage et/ou de la culture :

attractions naturelles et culturelles du paysage incluses comme éléments autonomes de l'offre. Par exemple, les thématiques liées à la faune et à la flore, à la littérature ou aux légendes.

#### 3. Mouvement :

découverte et expérimentation du paysage dans ses dimensions naturelle et culturelle, essentiellement grâce à la force musculaire. Par exemple, parcours à pied ou à vélo, promenade, randonnée, raquettes ou ski de fond. Les moyens techniques ne constituent pas le cœur des activités.

#### 4. Création de valeur au plan régional :

contribution à l'augmentation de la création de valeur sur les plans local et régional. Produits agricoles régionaux, matériaux de construction locaux, énergies renouvelables, etc.

#### 5. Respect des zones sensibles :

réduction des conflits avec la nature et le paysage grâce à la prise en compte des zones sensibles. Par exemple, mesures de protection de la nature, gestion des visiteurs, information du public.

#### 6. Coopération :

intégration de la population locale et de partenaires issus des domaines de la culture et de la protection de la nature et de l'environnement pour définir l'offre touristique. Planification paysagère, processus participatifs, etc.

#### 7. Information des visiteurs :

transmission aux visiteurs, par des canaux novateurs et attractifs, d'informations sur la région, l'environnement, la nature, la culture et le paysage. Par exemple suggestions de randonnées avec informations générales, bibliographie accessoire, centre info-nature.

#### 8. Transports publics :

arrivées et départs par des moyens de transport écologiques comme partie intégrante de l'offre. Mesures de promotion, information sur le train et le bus, etc.

#### 9. Qualité :

label de qualité du tourisme suisse pour garantir le caractère irréprochable des services.

En outre, les treize petites destinations se distribuent sur trois zones linguistiques : allemand, rhéto-romanche et italien. Et l'espace naturel et culturel recouvre des thématiques aussi diverses que l'agriculture, les montagnes, l'eau (les Grisons comptent 615 lacs), les transports (certaines localités ne sont reliées que par le téléphérique), les rivières, les marais, la forêt, les prairies, les haies, l'architecture, la culture, l'art, la cuisine, les traditions et les coutumes.

### Tourisme de nature et protection des Alpes

Les ONG attendent de cette forme de tourisme un avantage sensible pour la nature et le paysage. C'est une manière de mettre en valeur ces atouts et d'inciter les visiteurs et la population locale à y prêter attention. La plupart des activités de tourisme de nature que les organisations de protection des Alpes proposent ont en outre une forte dimension didactique, ne serait-ce que via les offres de formation ou de stages de travail durant les vacances.

Chez les touristes, cette offre doit augmenter la sensibilité générale aux difficultés alpines. L'espoir est qu'ils puissent informer d'autres personnes dans leur vie quotidienne et soutenir la protection des Alpes financièrement ou dans leur vote. Des études montrent aussi que, grâce aux contacts qu'ils nouent, visiteurs et habitants se sensibilisent mutuellement à leurs préoccupations respectives. Prendre conscience de la valeur de la nature et du paysage rural renforce ainsi l'identité locale et régionale de la population, puisque cela l'incite à mieux connaître les particularités écologiques et socioculturelles de son territoire (Gehring et coll. 2004).

À côté des synergies liées au développement régional, à la nature et au paysage, le tourisme de nature menace cependant de déranger la faune et la flore, en raison notamment de la forte croissance des activités sportives (Bourdeau, 2006). Lorsque de nouveaux secteurs s'ouvrent au tourisme de nature ou que des activités existantes sont élargies, il faut commencer par répondre à plusieurs questions.

- Les infrastructures et les activités existantes ou planifiées portent-elles atteinte à des habitats et à des paysages sensibles ? Si oui, sous quelle forme ?
- Doit-on éviter d'utiliser certaines zones pour le tourisme de nature ? Faut-il renoncer, à grande échelle, à encourager le tourisme (de nature), pour différents motifs ?

### L'avenir dans les Alpes

Les retombées potentielles du tourisme de nature dans les Alpes suisses sont évaluées à 1,5 milliard d'euros par an. Et les perspectives de croissance se rangent entre 10 et 40 % pour les dix prochaines années. L'Autriche parvient à des résultats comparables pour le potentiel du tourisme de nature sur son sol.

Des stratégies touristiques intelligentes ne suffisent toutefois pas à assurer leur succès écologique et économique. L'évolution générale de la société et l'environnement touristique international sont déterminants. Un scénario de durabilité à l'échelle mondiale offrirait des conditions plus favorables au tourisme de nature qu'un simple prolongement de la tendance actuelle. Et si les revendications des régions périphériques devaient perdre de leur importance dans la politique européenne d'aménagement du territoire, les régions de montagne auraient davantage de peine à se frayer leur propre chemin vers la durabilité. Ce qui pourrait aussi avoir des effets négatifs sur les stratégies de tourisme de nature.

### Prendre conscience de la valeur de la nature

Alors que la nécessité et l'utilité du tourisme de nature sont régulièrement remises en cause dans les Alpes, certaines économies régionales prospèrent depuis longtemps grâce à des offres touristiques de ce type en Amérique du Nord ou dans d'autres régions d'Europe. On peut toutefois imaginer que les Alpes, qui constituent une destination importante depuis fort longtemps, vont également subir une transformation qui les rapprochera du tourisme de nature. Cette transition sera plus marquée si les offres conventionnelles de tourisme de masse stagnent à l'avenir, comme cela est déjà le cas

depuis quelques années dans certaines destinations alpines. ■

### BIBLIOGRAPHIE

BOURDEAU P. *Les sports de nature valorisent la montagne, mais la soumettent à une très forte pression*, LaRevueDurable n° 21, juillet-août-septembre 2006, pp. 36-38.

CIPRA (COMMISSION INTERNATIONALE POUR LA PROTECTION DES ALPES). *Alpenreport I. Daten, Fakten, Probleme, Lösungsansätze*. Berne, 1998.

GEHRING K, KIANICKA S, BUCHECKER M, HUNZIKER M. *Wer will welche Landschaft in den Alpen, und wie lässt sich ein Konsens darüber finden?* In: Informationsblatt Forschungsbereich Landschaft WSL, 60, 2004.

PEYER LAUBE K, SIEGRIST D. *Wettbewerb Schweiz pur*. Kurzevaluation der Forschungsstelle für Freizeit, Tourismus und Landschaft, Institut für Landschaft und Freiraum an der Hochschule für Technik Rapperswil im Auftrag von Schweiz Tourismus, 2006.

SIEGRIST D. *Naturnaher Tourismus im Spannungsfeld zwischen Regionalwirtschaft und Alpenschutz*. In: Jahrbuch Verein zum Schutz der Bergwelt, 2006, pp. 105-124.

### POUR ALLER PLUS LOIN

LA REVUE DURABLE. *La Montagne, entre protection et conquête*, LaRevueDurable n° 21, juillet-août-septembre 2006, pp. 14-59.

Sur le site de Suisse Tourisme, rubrique destinations, choisir « nature » : [www.myswitzerland.com](http://www.myswitzerland.com)

Le site de l'Unité de recherche sur les loisirs de la Haute Ecole de Rapperswil : [www.ftl.hsr.ch](http://www.ftl.hsr.ch)

L'offre de Grisons vacances : <http://ferien.graubuenden.ch>

Le réseau de communes Alliance dans les Alpes recense les meilleures pratiques en matière de durabilité pour l'arc alpin. Une douzaine d'expériences de tourisme de nature y sont présentées : [www.alliancealpes.org/fr/bonnes-pratiques](http://www.alliancealpes.org/fr/bonnes-pratiques)

# de nature et

## 44 Nature Pure

La plupart de ces lieux sonnent familiers aux Helvètes : Aletsch, Beatenberg, Entlebuch, Les Paccots, Lac-Noir, Salvan. Mais il est bien pratique d'avoir en un coup d'œil quarante idées de sorties de nature à travers la Suisse. C'est l'offre Suisse pure, que Suisse Tourisme a mis au point. L'amateur de grand air en quête d'une idée de week-end ou de vacances faites de plaisirs simples, de beaux paysages, de mouvement et de saveurs authentiques et naturelles appréciera.

Et puis, il y a toujours une myriade de lieux à découvrir, de sites à admirer, de paysages à contempler, d'expériences à faire. Tout le monde n'a pas encore goûté au bain dans une baignoire en bois remplie de petit lait chaud sur l'Alp Turnels, au-dessus de Gstaad, ni parcouru le sentier géologique du Parc jurassien vaudois ou dégusté la cuisine biologique de l'Eco-hôtel Cristallina du Val Maggia, par exemple.

Pour chaque destination, le site livre ses conseils pour se restaurer, se loger, partir en excursion et fournit les horaires des transports collectifs. Les possibilités de balades sont décrites avec une foule de détails.

Choisir l'onglet destinations puis nature sur le site : [www.myswitzerland.com](http://www.myswitzerland.com)

## Ferme insulaire de Quéménès

Le Conservatoire du littoral a acheté en 2003 l'île de Quéménès, dans le Finistère, dans l'archipel de Molène, avec l'ambition de ne pas en faire un sanctuaire, mais de lui redonner vie. Il a pour cela confié ce bout de terre de 1600 mètres de long sur 400 de large à un jeune couple porteur de projet, Soizic et David Cuisnier.

Leur Scop (Société coopérative ouvrière de production) combine plusieurs activités : agriculture (potager, pommes de terre et élevage), accueil touristique et sensibilisation à l'univers marin. Les bâtiments sont autonomes en énergie : une éolienne et des panneaux solaires génèrent électricité et eau chaude. L'eau provient avant tout d'un système de récupération des pluies, les eaux grises sont traitées par un système de phytoépuration, les toilettes sèches et les déchets organiques compostés sur place.

En plus d'être à l'écart de l'agitation du continent, Quéménès introduit à toutes ces installations et à leur usage. De quoi donner l'envie de les adopter une fois rentré chez soi. Sur ce paradis isolé, le couple Cuisnier fait aussi découvrir l'environnement insulaire, sa fragilité et sa splendeur. Attention, les places sont chères, car la capacité d'accueil se limite à dix personnes !



Accès : depuis Brest en passant par Molène.  
Tarif : de 40 à 60 euros la nuit par personne.  
[www.iledequemenes.fr](http://www.iledequemenes.fr)

## Butiner au pays du Mont-Blanc

Versant résistance, le mouvement Mountain Wilderness tente de ralentir l'expansion des domaines skiables et la généralisation du recours à la neige artificielle, objectif hautement louable au regard des tendances climatiques. Versant propositions constructives, elle fédère de petites initiatives locales pour les rendre à même de rivaliser avec la puissance des grandes stations.

Initiée par l'équipe suisse de ce mouvement international, l'opération « Butiner en montagne » met en réseau les acteurs du tourisme durable : ces hébergeurs, restaurateurs, accompagnateurs de montagne et producteurs qui partagent une sensibilité environnementale. Tous ces professionnels profitent ainsi, via un site internet, d'une plate-forme de promotion propre. En France, le même programme est en construction et s'appuiera sur des micro-réseaux existants (Cévennes écotourisme, par exemple) et sur les parcs naturels régionaux.

En attendant la publication d'un recueil d'informations pour préparer son voyage dans les massifs français, Mountain Wilderness tente d'aiguiser l'inventivité du grand public en matière de tourisme doux avec le concours « Changez d'approche ». L'idée est de récompenser les récits de sorties sauvages (rando, parapente, VTT, escalade...) les plus originales réalisées uniquement grâce aux transports en commun.

[www.mountainwilderness.fr](http://www.mountainwilderness.fr)



# Tourisme de nature et de paysage



Deux bécassines dans le marais du Vigueirat

©Jean-François Hellio & Nicolas Van Ingen

## Les marais du Vigueirat

A la croisée de deux écosystèmes remarquables, la plaine de la Crau et la Camargue, s'étendent les marais du Vigueirat. Traits distinctifs : ils hébergent 600 espèces végétales et 280 espèces d'oiseaux, dont un tiers s'y reproduit. Une biodiversité exceptionnelle pour cette zone humide qui épure les eaux douces et protège des crues fréquentes.

Longtemps menacés par l'extension du port de Marseille, ces marais sont devenus la propriété du Conservatoire du littoral dans les années 1980. Depuis 2001, la gestion de cet espace est dans les mains des Amis des marais du Vigueirat, qui ont élaboré un ambitieux projet d'accueil du public. Au programme : une balade balisée gratuite de 3,5 kilomètres, des visites plus poussées avec des ornithologues et des promenades en calèche. Le territoire camarguais est ainsi décliné dans ses composantes naturelle, historique et culturelle.

L'autre facette du travail des Amis des marais du Vigueirat réside dans les moyens d'autonomie et de réduction de l'impact de

l'activité humaine mis en place sur le domaine : isolation extérieure, panneaux solaires photovoltaïques et thermiques, toilettes sèches, récupération des eaux de pluies, phytoépuration des eaux usées, lombricompostage. Ces techniques sont expliquées aux visiteurs pour qu'ils puissent aborder la Camargue, région fragile, de manière cohérente.

[www.marais-vigueirat.reserves-naturelles.org](http://www.marais-vigueirat.reserves-naturelles.org)

Réservation indispensable pour les visites guidées : + 33 (0)4 90 98 70 91

## Le Grand Tour, version Préalpes

Le Grand Tour : ainsi désigne-t-on, aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, le périple que de jeunes aristocrates entreprennent à travers l'Europe. En portant un regard extérieur admiratif sur des paysages que les autochtones considèrent ordinaires, ce prototourisme bouleverse la perception de certains lieux. Celle des Alpes

notamment, destination phare de ces longs voyages : un public de plus en plus large commence à apprécier leur beauté.

Aujourd'hui, ces paysages séduisent toujours autant. En 2007, un Grand Tour plus ciblé, mais tout aussi initiatique, rend une partie accessible aux randonneurs. C'est un chemin en dix étapes dans les Préalpes suisses romandes, qui emmène les marcheurs de cabane en hôtel dans le Parc naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut. Les étapes quotidiennes durent de trois à six heures avec, pour récompenses, des panoramas à couper le souffle et des fromages locaux, le Gruyère et l'Etivaz, qui raviront des narines et des papilles émoussées par le grand air.

Les transports publics desservent la plupart des lieux d'escapes. Il est donc possible de moduler la longueur du parcours selon le temps à disposition ou l'état de ses cuisses.

[www.legrandtour.ch](http://www.legrandtour.ch)

LRD

# Prendre des vacances au cœur du patrimoine culturel

La fondation Patrimoine suisse propose depuis 2008 une expérience inédite en Suisse : séjourner dans un logement à haute valeur historique durant ses vacances. Pour l'heure, seules deux lieux accueillent les touristes désireux de vivre une expérience culturelle forte à deux pas de chez eux. Mais cet excellent moyen de valoriser une partie du patrimoine architectural, qui embellit le territoire, est appelé à se développer.

L'année de son centenaire, la fondation Patrimoine suisse s'est lancée sur le marché de la location de logements de vacances, à haute valeur historique bien sûr. En 2005, elle a créé le projet « Vacances au cœur du patrimoine ». Mission : acheter ou louer des constructions historiques vides, les rénover en douceur puis les louer pour des vacances.

« De nombreux édifices à grande valeur patrimoniale sont délaissés faute de fonction et il ne sert à rien de les rénover sans savoir ce que l'on va en faire », explique Monika Suter, responsable du projet. « Pour une location, le confort de ces anciennes habitations n'a pas besoin d'être aussi élevé que si l'on devait y vivre toute l'année. Tout en donnant à ces lieux exceptionnels un nouvel usage, cela autorise des rénovations douces. »

Pour conserver le caractère historique de l'Huberhaus, construction en poutres classique du XVI<sup>e</sup> siècle, l'architecte a maintenu la faible hauteur du plafond de la salle de séjour – 1,88 mètre – et son sol, ce qui ne serait pas supportable à long terme. Patrimoine suisse a ouvert cette demeure dans le hameau d'Eggen, à deux kilomètres de la paisible station de Bellwald (1563 m), en Valais, à Pâques 2008. Outre la salle de séjour, elle inclut deux chambres, une cuisine et une salle de bains, et peut accueillir quatre adultes et un enfant.



A Bellwald en Valais, l'Huberhaus

« L'idée n'est pas de créer des musées, insiste Monika Suter. Nous n'avons donc pas reconstitué une ancienne cuisine : nous en avons installé une moderne. » Au nord, une salle de bains et la seconde chambre, modernes elles aussi, ont remplacé une partie plus récente. Les anciennes fenêtres ont été conservées, mais doublées de nouvelles, plus isolantes.

## Patrimoine et écologie

« En soi, le fait de valoriser l'existant est écologique », souligne Monika Suter. Mais concilier protection du patrimoine et écologie se révèle parfois délicat. La fondation a notamment renoncé à installer des panneaux solaires sur le toit de l'Huberhaus, au motif qu'« ils auraient modifié trop radicalement le caractère du lieu ».

Plus délicat encore, le bâtiment n'est pas isolé. Tout va bien dans les chambres, où l'on peut supporter d'avoir un peu plus froid, « à l'ancienne », sourit Monika Suter. Mais l'Huberhaus est chauffée au bois par un unique poêle situé au salon et... un petit radiateur électrique de la salle de bains.

Cette bâtisse hébergeait jadis une famille d'agriculteurs qui, selon la tradition valaisanne, ne logeait pas sous le même toit que les animaux. Sa date exacte de construction

n'est pas connue. Klemenz Huber, son dernier occupant, l'a vendue en 1891. Elle a gardé son nom, servant d'entrepôt ou d'atelier jusqu'en 1930. Elle est ensuite restée vide jusqu'en 2003, lorsque la fondation Vieux Bellwald l'a achetée à sa propriétaire, Marianne Holzer, qui a accompli une première rénovation rapide avant de la vendre à Patrimoine suisse en 2006.

Leur séjour à l'Huberhaus a ravi Sonja et Markus Stucki, couple zurichois qui l'a occupée peu après son ouverture, lors du week-end prolongé de la Pentecôte. « Ma femme est toujours à l'affût de belles maisons de vacances », raconte Markus. L'initiative de Patrimoine suisse leur a plu et ils en ont suivi l'avancement. Il faut dire que les opportunités de ce type sont plutôt rares en Suisse.

Markus qualifie le hameau, avec son église du XVII<sup>e</sup>, de « magique ». Architecte de métier, il rénove lui-même de l'ancien et porte un regard de spécialiste enthousiaste sur le travail effectué à l'Huberhaus : « De tous côtés, le soin apporté à la rénovation saute aux yeux, et le mariage de l'ancien et du moderne est une belle réussite. » Alors qu'il a l'habitude de rehausser les embrasures trop basses, il reconnaît que l'objectif de cette rénovation imposait d'autres règles, quitte à incommoder un peu les locataires.

Mais le plaisir esthétique ne résume pas l'attrait de l'expérience. « L'ambiance du lieu instille un autre rapport avec l'entourage immédiat. Le premier geste de ma femme a été de cueillir des fleurs et d'en décorer la table, raconte l'architecte. Et plutôt que de partir en quête du restaurant le plus proche, nous avons eu envie de préparer un bon repas sur place, avec l'oseille récoltée à proximité. »

Pour Markus Stucki, le confort de base (réfrigérateur, eau chaude et lumière) est suffisant. Le surplus, il l'a trouvé dans l'aventure. « Nous avons aimé l'expérience qui consiste à chercher la chaleur là où elle est, près du poêle. » Architecte lui aussi, Christian Kahl serait même prêt à supporter des conditions plus spartiates encore en échange de la beauté du gîte. Lui et son amie font déjà partie des « anciens » de la toute jeune initiative Vacances au cœur du patrimoine : ils ont séjourné une fois à Bellwald et deux fois dans la maison ouverte dans les Grisons.

Si l'Huberhaus lui a paru un peu sombre, « cela se marie bien avec le paysage. Du coup, nous avons passé plus de temps dehors. » En revanche, la présence de meubles coûteux créés par des designers suisses l'a plutôt intimidé : « L'idée de trébucher sur une chaise à 2000 ou 3000 francs me stresse un peu. » Aussi a-t-il préféré le confort trapu de la Nüw Hus grisonne.

## Respect du passé

Ouverte en janvier 2008, la Nüw Hus est le second objet inscrit au catalogue de Vacances au cœur du patrimoine. Propriété de la fondation Walserhaus Safiental, située à Innercamana, hameau de la vallée du Safiental, cette

bâtisse Walser à poutres noircies par le soleil date de 1787. Elle se dresse dans un paysage de pâturages en pente douce, avec la montagne en toile de fond. Dotée de sanitaires et d'une cuisine modernes, elle peut accueillir dix personnes et se distingue par ses lambris originaux, un grand fourneau en pierre maçonné et une armoire qui dissimule l'étroit escalier qui rejoint la chambrette de l'étage.

« Les maisons sont des témoins du passé et reflètent la vie de leurs habitants. La Nüw Hus permettra à ceux d'aujourd'hui de mieux comprendre la culture des Walser. Je suis convaincu que de telles expériences améliorent le respect à l'égard du passé et la responsabilité à l'égard du futur », écrivait en 2006 le président de la Confédération Moritz Leuenberger.

La fondation Walserhaus Safiental a confié la rénovation de la Nüw Hus à des architectes et ouvriers rompus à cet exercice. « Peu importe que l'on voie, parce qu'elle est plus claire, qu'une planche a été remplacée. A la longue, la différence s'estompera », prédit Monika Suter. Ce logis d'exception contient des meubles utilisés dans le Safiental entre le XVII<sup>e</sup> et le XIX<sup>e</sup> siècle et des tableaux de l'artiste local Andreas Juon (1895-1992). Les nouveaux lits, bancs et table de cuisine sont l'œuvre d'un jeune ébéniste de la région.

Christian Kahl a bien apprécié d'être ainsi immergé dans cette demeure toujours vivante, dont les traces des précédents habitants racontent l'histoire. L'expérience de Vacances au cœur du patrimoine, estime-t-il, aide à relativiser certains diktats contemporains, comme « celui du bungalow de vacances identique



La cuisine moderne de l'Huberhaus

d'un magazine papier glacé à l'autre : assis à une table solide qui a traversé les siècles, vous êtes forcément plus critique sur ces conditionnements. »

La fondation Walserhaus Safiental, qui a racheté en 2006 la Nüw Hus avant d'en confier la location à Vacances au cœur du patrimoine, cherche à favoriser les rencontres et les échanges entre les habitants des centres urbains et ceux des régions de montagne. Comme à l'Huberhaus, une documentation informe sur son histoire et sa rénovation, et propose aussi des excursions de tourisme doux.

Cette fondation souhaite aussi valoriser des produits locaux auprès des vacanciers. Deux paysannes de la région s'occupent de la Nüw Hus et il est possible d'acheter à la ferme des produits biologiques ou de production intégrée. A l'Huberhaus, Monika Suter reconnaît que l'offre en la matière balbutie à peine. Mais elle a bon espoir de l'améliorer, d'autant que le village

## Les objets en projet

A Russo, au Tessin, village de l'Onsernonetal, vallée transversale du Centovalli. Dans la Casa Döbeli, maison bourgeoise du XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle propriété de la section tessinoise de Patrimoine suisse, deux appartements de vacances seront aménagés. Le rez-de-chaussée accueillera l'importante bibliothèque de l'ancien propriétaire. La

planification des rénovations est en cours et l'ouverture indéterminée.

A Curio, au Tessin, l'ancienne propriété d'une grande famille bourgeoise du Malcantone, la Casa Avanzini et ses cinquante pièces appartiennent aujourd'hui à la commune. Une partie du domaine sera dévolue à la location de vacan-

ces. Les discussions avec la commune sont en cours, et le calendrier incertain.

A Valendas, dans les Grisons, la Turalihus est une imposante maison de maître du XVIII<sup>e</sup> siècle aux boiseries peintes, vide depuis longtemps. L'étude de faisabilité montre qu'on pourrait y aména-

ger trois logements de vacances. L'aménagement d'un chauffage central et de salles d'eau et cuisines modernes est nécessaire. Investissement estimé : 2 millions de francs. Ouverture projetée : automne 2011.



La Nüw Hus, plus rustique, dans les Grisons

a très bien accueilli le projet et que le président de commune a concrétisé son enthousiasme en exemptant la fondation de certaines taxes.

### Perspective : long terme

Pour étoffer son offre, la responsable de Vacances au cœur du patrimoine table sur l'ouverture de deux nouveaux objets par an. En 2005, l'estimation plus optimiste était d'en rénover 50 à 100 en dix à quinze ans. Le potentiel est là, de nombreuses bâtisses inoccupées sont laissées à l'abandon. Mais la principale difficulté est financière.

« Nous ne pouvons faire appel aux banques, regrette Monika Suter. Le prix des locations ne permettrait pas de rembourser les intérêts. Or, pour que ces lieux de résidence restent accessibles à chacun, nous ne voulons pas augmenter ce prix. » Patrimoine suisse fonctionne donc avec des dons et des soutiens, notamment celui que les cantons réservent aux bâtiments protégés. La rénovation de l'Huberhaus a coûté la même chose que celle de la Nüw Hus : 500 000 francs (310 000 euros).

### En Suisse romande

Jusqu'à présent, le public répond au-delà des espérances. Sans grande publicité hormis celle du site de Patrimoine suisse, la maison valaisanne en était déjà, en mai, à quatorze semaines réservées jusqu'à la fin de l'année. La



Stiftung Wälderhaus Safiental / P Gremper, M-H Jordan 3X



moyenne habituelle des réservations est de six semaines, rappelle la responsable du projet. Ouverte en janvier, la grisonne totalisait, en mai également, vingt-cinq semaines réservées.

Hormis quelques inscriptions d'Allemagne, la plupart viennent de Suisse, et une seule de Suisse romande. Il faut dire que Patrimoine suisse n'y a guère fait de publicité et n'y gère pas encore de logement à haute valeur historique et patrimoniale. Une seule est en lice, la ferme de Mollards-des-Auberts, au Brassus, dans le canton de Vaud.

La fondation Mollards-des-Auberts, qui a acquis ce domaine en 2004, tient à conserver et à réhabiliter cette ferme de 1710, typique de la Vallée de Joux, peu remaniée et riche d'éléments authentiques. Son ouverture pour des vacanciers « ne devrait cependant pas avoir lieu avant trois ans », déplore Monika Suter. Les plans de rénovation ont été adoptés. Mais là encore, c'est le financement qui pêche.

Cette ferme assurera la mise en valeur d'une construction traditionnelle avec son « tué »,

grande cheminée pyramidale en bois qui traverse toute l'habitation dans sa hauteur, son four à pain et l'œuvre du peintre Pierre Aubert, bien connu dans la région, qui avait installé là son atelier et dont les peintures ornent l'intérieur.

Contrairement à ce que pourrait laisser croire les deux premiers objets retenus, ni l'ancienneté ni le cadre montagnard ne figurent au premier rang parmi les critères de sélection. Priorité est donnée à la protection du patrimoine, qui peut être urbain, comme une œuvre en ville du Corbusier, par exemple. En revanche, l'accessibilité en transports publics est un critère déterminant, précise Monika Suter.

L'Huberhaus est cependant à l'écart du village de Bellwald. Pour la rejoindre, ses hôtes doivent marcher vingt bonnes minutes, même si le transport des bagages peut être assuré depuis le village, promet le site internet. « Cela n'est pas idéal, mais nous devons d'abord trouver des lieux », tempère la responsable.

Si le projet Vacances au cœur du patrimoine est unique en Suisse, il n'est pas pionnier. Le Royaume-Uni rénove et loue des édifices menacés depuis... 1965. En charge du projet, le Landmarktrust lève des fonds, rénove et loue 186 manoirs, châteaux, tours et moulins. Il propose aussi quatre objets en Italie et quatre autres aux Etats-Unis. Il estime à 200 le nombre de demeures d'époque sauvées de cette manière. ■

### POUR ALLER PLUS LOIN

[www.magnificasa.ch](http://www.magnificasa.ch)

[www.heimatschutz.ch](http://www.heimatschutz.ch)

# 50

# isme de patrimoine



## Via Salina

La route qui relie Arc-et-Senans et Salins-les-Bains à Berne fut jadis une voie commerciale de la plus haute importance. Elle servait à acheminer le sel vers la République de Berne, qui dépendait entièrement de la Franche-Comté pour cette denrée stratégique : sans sel, point de viande séchée ni fromage ni, surtout, d'Etat, dont le monopole sur le sel assurait l'une de ses principales sources de revenus.

Réhabilité et balisé sous le nom de Via Salina, ce parcours relie deux sites classés au patrimoine mondial de l'Unesco. Et la Saline Royale d'Arc-et-Senans est un domaine des plus étonnants. Le célèbre architecte Claude-Nicolas Ledoux y a conçu, à la fin de l'Ancien Régime, une cité industrielle idéale, où les bâtiments devaient favoriser l'épanouissement moral des employés et de leurs familles.

La Via Salina est le dernier des douze itinéraires culturels en date en Suisse. Fort de vingt ans de recherches à l'Université de Berne, une équipe d'historiens et de professionnels du tourisme pédestre a reconstitué les principales voies de communication historiques du pays et les a découpées en étapes.

Les projets les plus avancés comportent des offres touristiques forfaitaires qui incluent l'hébergement, les informations sur les parcours, les entrées dans les musées et, selon les cas, le transport des bagages, les billets et les pique-niques. Pour se lancer sur les traces de l'histoire en toute commodité !

Choisir Via Salina dans le menu « itinéraires via » sur le site :

[www.kulturwege-schweiz.ch](http://www.kulturwege-schweiz.ch)

[www.salineroyale.com](http://www.salineroyale.com)

## Les gîtes de France se mettent au vert

Les gîtes ont été créés au lendemain de la Seconde Guerre mondiale dans les Basses-Alpes, avec l'objectif d'aménager un territoire aux prises avec la désertification des campagnes. Il existe aujourd'hui près de 60 000 gîtes et chambres d'hôtes dans l'Hexagone et les Dom-Tom.

Ayant permis la réhabilitation de nombreuses demeures abandonnées, ce patrimoine français s'oriente depuis 2006 vers une démarche environnementale sous l'impulsion de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Paca). Mais si le label Gîtes de France est reconnu, celui d'Ecogîte reste une qualification expérimentale qui repose sur le volontariat des hébergeurs.

Il est attribué selon une grille d'une trentaine de critères, dont les matériaux utilisés, la gestion de l'eau, de l'énergie et des déchets, la sensibilisation du public. En Paca, une quinzaine d'Ecogîtes sont déjà sur pied et des dizaines de sites sont en demandes de qualification.

Cette initiative, qui concerne des gîtes ruraux et de séjour, des chambres d'hôtes et des campings se propage sur l'ensemble des régions. Encore pionniers, les premiers participants se sont engagés à donner un retour sur leur expérience pour faire évoluer la démarche. Toutes les informations sur :

[www.gites-de-france-paca.com/ecogite.html](http://www.gites-de-france-paca.com/ecogite.html)



Tradition et modernité dans un gîte du Parc naturel régional du Queyras. ([www.lafruitiere.fr](http://www.lafruitiere.fr))

## Chemins vigneronns des Côtes du Ventoux

Le mont Ventoux, ce « Géant de Provence », fascine et attire des visiteurs du monde entier. A ses pieds, malgré un terroir d'une originalité et d'une qualité indéniables, la région viticole demeure cependant méconnue. Depuis 2003, le syndicat des vignerons des Côtes du Ventoux relève le défi de faire découvrir ses trois différents bassins de production : Malaussène, Carpentras et les monts du Vaucluse. Trois secteurs dont la richesse géologique irrigue la production locale.

Le syndicat invite ainsi à « boire le paysage dans le vin et [à] voir le vin dans le paysage ». Pour faire connaître ce terroir, les professionnels ont choisi la méthode douce. Ils ont mis en place cinq chemins vigneronns, à parcourir à pied ou à vélo, à la rencontre des caves et domaines de la région.

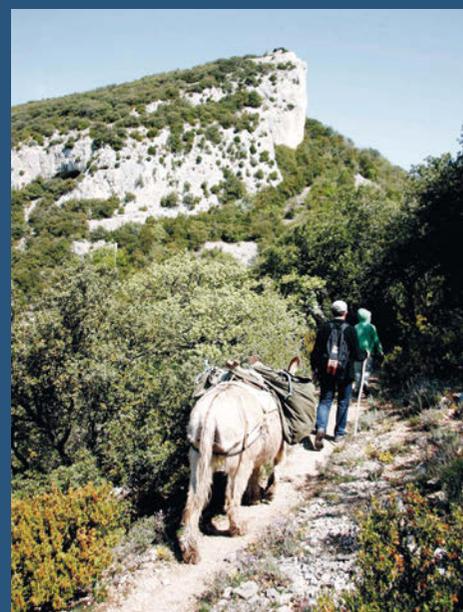


Au détour d'un chemin, en vue du mont Ventoux

Cette initiative concourt à préserver les paysages et l'environnement, qui s'est traduit par l'élaboration collective d'une charte et d'un guide de bonnes pratiques. Pour suivre les voies préconisées, il suffit de les télécharger sur le site du syndicat ou de le contacter pour recevoir les versions papier, disponibles en anglais, français et allemand. Sur place, le balisage est restreint afin de « permettre aux promeneurs de se perdre sur les domaines ». Un autre tourisme viticole, à consommer sans modération.

[www.cotes-ventoux.com](http://www.cotes-ventoux.com)

# Tourisme de patrimoine



51

## Pays cathare à dos d'âne

Hérésie importée en France depuis Constantinople suite à la deuxième croisade (1147), le catharisme connut une forte pénétration en Occitanie, en particulier autour de Toulouse, Albi et Carcassonne durant la seconde moitié du XII<sup>e</sup> siècle. Féroce combatu à partir de 1209, lors de la croisade contre les Albigeois, les Cathares se défendirent depuis leurs nombreux châteaux et abbayes. Dix-neuf d'entre eux ont survécu à la violente répression dont ils furent les victimes. Leur découverte offre aujourd'hui un formidable voyage dans le temps.

Pour visiter ces sites, rien de tel qu'une randonnée en compagnie d'un ou de plusieurs ânes. Dans le village de Cailla, à 70 kilomètres au sud de Carcassonne, l'association Zig'ânes propose des parcours dans les Pyrénées audoises. Des balades de un à quinze jours, avec un guide ou en liberté, uniquement à l'aide de cartes détaillées.

Jacques-Henri Bigou, dit « Jako », fondateur de la structure, utilise des ânes depuis près de quarante ans et cherche notamment par cette activité, créée voilà dix ans, à valoriser et à conserver la race de l'âne des Pyrénées.

Il a sélectionné le long des parcours des lieux de bivouacs et des gîtes d'étape qui partagent son goût pour l'écologie et sa passion pour la préservation du patrimoine naturel. Une itinérance au rythme tranquille de l'âne de bât dans cette région chargée d'histoire. De quoi perdre ses repères de citadins : ici, point de portable ni d'épicerie !

[www.ziganes.com](http://www.ziganes.com)

## Stages et séjours écologiquement responsables

Et si les vacances étaient l'occasion de se plonger dans un bain différent de son quotidien ? L'association Savoir faire et découverte propose des stages pratiques de un à cinq jours auprès d'artisans, artistes et agriculteurs. Dans une logique de respect de l'environnement et de valorisation des produits de qualité, les séjours associent la découverte de techniques traditionnelles et de gestes écologiques.

Des gestes qu'il faudra reproduire puisque ces stages se veulent avant tout pratiques.

Autour de cinq thèmes : Vie au naturel, Art et décoration, Bien-être et santé, Maisons écologiques et Produits naturels et cuisine, l'association invite à près de 150 activités. Cette structure basée dans l'Orne intervient essentiellement dans six régions françaises : Languedoc, Paca, Rhône-Alpes, Nord-Pas-de-Calais, Haute et Basse-Normandie.

Si beaucoup de participants profitent de leurs congés pour apprendre des techniques de bricolage ou de construction, certains utilisent Savoir faire et découverte comme un tremplin : « Un quart des participants est en cours de reconversion », souligne Arnaud Trollé, son fondateur. La structure est enregistrée en tant qu'organisme de formation et peut ainsi voir ses stages financés. Côté tourisme pur, vous pourrez suivre un stage « randonner et se débrouiller avec ce que la nature nous offre ». Tentant, non ?

[www.formations-actions.fr](http://www.formations-actions.fr)

# France, destination idéale pour un tourisme doux

**52** La France regorge d'atouts pour séduire des touristes. Dans l'immensité de l'offre hexagonale, certains opérateurs commencent à choisir la méthode douce. Rencontre avec ces pionniers qui mettent sur la piste de lieux d'accueil surprenants.

En se concentrant sur un développement touristique ciblé sur quelques zones phares pendant les années 1960 et 1970, la France a fort heureusement laissé de côté de nombreuses régions, les préservant des ravages du béton, alors terriblement en vogue. Ces territoires encore épargnés constituent aujourd'hui des destinations très prisées, notamment par les voisins européens.

Créatrice de France écotours, agence de voyage allemande basée à Langen, dans le Land de Hesse, Yasmina Haun explique : « Il reste en France une importante nature préservée alors qu'en Allemagne, la forte densité raréfie les espaces sauvages. » Des paysages attractifs et une gastronomie reconnue ont persuadé cette responsable de se concentrer exclusivement sur la France métropolitaine, version tourisme durable.

« A la suite de recherches sur le marché germanophone, j'ai compris qu'il existe une demande en circuits exigeants sur le plan écologique, mais pas d'offre sur la France. » Depuis 2003, année de création de France écotours, Yasmina relie les initiatives durables, qui foisonnent sur le territoire, et bâtit des circuits cohérents.

## Exigence écologique

Forte de son expérience au sein du Forum pour un tourisme durable allemand (Forum Anders Reisen – Voyager autrement), qui réunit 140 petites et moyennes agences de tourisme doux et dont elle est l'un des administrateurs, Yasmina Haun a construit une vingtaine de circuits. Points communs : ils privilégient un accueil convivial et des modes de déplacements doux, train, âne, marche à pied, vélo, roulotte, canoë.

Plus largement, « ma démarche tâche d'allier les dimensions environnementale, économique et sociale », selon les termes de l'Orga-

nisation mondiale du tourisme dans sa définition du tourisme durable. Chaque voyage doit respecter une liste de 160 critères stricts que le Forum Anders Reisen a sélectionnés.

Grâce à un important travail relationnel, France écotours s'efforce de sortir des sentiers battus et de dénicher des initiatives originales. Cette agence est aussi une entreprise pilote au sein d'un projet européen, dans lequel cinq petites agences (quatre allemandes et une espagnole) sont en cours de certification Emas (Eco-management and Audit Scheme). Cette démarche est d'habitude réservée aux grands groupes dans le cadre de la responsabilité sociale des entreprises.

## Des infrastructures influentes

Sur le terrain, l'utilisation de transports doux tel le train ou le vélo dépend beaucoup des autorités locales. Josef Smets, créateur de France Bike, agence allemande basée à Kevelaer, en Westphalie, et spécialisée dans le tourisme cycliste culturel et gastronomique, confirme l'attente envers des équipements adaptés. A l'affût de la moindre voie verte sur l'Hexagone, il avoue avoir du mal à établir des itinéraires vraiment tranquilles.

Il peine à garder son calme au sujet de la situation du canal du Midi, l'un de ses itinéraires fétiches : « La réfection du chemin de halage devait être effective en 2003, mais les travaux n'ont pas encore débuté. C'est un véritable scandale ! » Pour lui, « les autorités françaises ignorent complètement le tourisme cycliste ».

Ces deux agences outre-Rhin reconnaissent cependant l'effort fourni sur les anciennes lignes de chemin de fer régionales : « Plusieurs régions reculées réhabilitent des voies ferrées qui offrent de superbes possibilités de randonnées douces. » Côté hébergement, le professeur Smets, docteur d'Etat en histoire, témoigne :



« Au départ, on nous prenait pour des extraterrestres. Aujourd'hui, des hôteliers et des restaurateurs nous contactent pour intégrer nos circuits. »

France Bike propose des hébergements plutôt hauts de gamme ; France écotours recherche davantage de petits hôtels et des chambres d'hôtes. Sa responsable déplore cependant l'absence d'un label français pour les structures d'accueil. L'exemple du réseau européen des bio-hôtels mériterait d'être étendu à la France, estime-t-elle, où il n'en existe pour l'heure qu'un seul, en Alsace. Elle salue à ce sujet l'initiative des Ecogîtes menée par les gîtes de France de Paca (voir page 50).

## Initiatives françaises diffuses

Cela fait plusieurs années que les Allemands s'intéressent au tourisme doux. En France, ce phénomène est très récent. D'après deux enquêtes de TNS-Sofrès, alors que seuls 27 % des Français ont entendu parler de tourisme responsable en 2007, ils sont 59 % à être au courant un an plus tard. Pour les opérateurs allemands, il manque toutefois en France un organisme de référence qui fédérerait les acteurs du tourisme doux, et qui de ce fait renforcerait la crédibilité de cette offre alternative.

« Seul ATR a créé une certification, mais ce n'est malheureusement que du Greenwashing », dénonce Yasmina Haun, qui a lancé en 2007 la version francophone du Forum Anders Reisen, le Forum pour un tourisme durable. Cette fédération de petits acteurs du tourisme s'engage à respecter un cahier des charges ambitieux.



Pour l'heure, les initiatives du côté français sont plutôt isolées, à l'exemple de celle du réseau Eveil des Citoyens de la Terre. Le responsable de cette association marseillaise créée en 2004, Axel Frick, veut « rendre l'offre de tourisme responsable visible et mettre en valeur des projets exemplaires ». Son site internet, qui fait office de vitrine, présente... huit structures.

Les Citoyens de la Terre accompagnent également un groupe de professionnels volontaires du pays d'Aubagne et de l'Etoile, dans les Bouches-du-Rhône. Objectifs : les sensibiliser au tourisme durable, évaluer leurs besoins et leur proposer un plan d'action concerté. L'accent porte surtout sur la sensibilisation d'entreprises peu concernées au départ, des hôtels Campanile par exemple. Une charte a été établie, mais sa grille de critères, succincte, n'est pas très contraignante.

### Circuits organisés ?

L'exemple des séjours que proposent les deux agences allemandes est donc peu courant dans le paysage des voyageurs français. C'est assez logique, car les Français font moins ap-

pel à des tour-opérateurs. Même si elles ne se soucient pas de certification, les agences françaises les plus douces organisent cependant des randonnées à pied, à vélo ou à dos d'âne avec une réelle éthique environnementale.

L'association de voyage Les quatre chemins propose ainsi des circuits VTT dans des lieux méconnus et chez des hébergeurs sensibilisés, tout comme Safran ou Artambule dans un registre plus familial ou culturel (voir page 54). Tendances significative de l'offre touristique durable : leurs séjours rayonnent sur de petits territoires afin de réduire la mobilité.

Ce sont en fait davantage les structures d'accueil qui s'engagent pour plus de douceur. Le réseau Accueil paysan, par exemple, est un groupement d'agriculteurs, qui fédère 700 adhérents. Les valeurs qui les animent sont le respect de la terre, du monde rural, des produits de la ferme. L'accueillant fait connaître son métier, son milieu et son lien à la terre avec un souci d'échanges et de respect du visiteur.

Stéphane Gigon, responsable Europe de l'association d'information sur le tourisme doux Echoway : « L'avenir appartient à un tourisme

local qui confronte à des questionnements, de la même façon qu'à l'étranger la différence interroge. » Pour susciter cette interrogation bienfaitrice près de chez soi, ce Toulousain mise sur des lieux d'accueil collectifs.

Des lieux où, « en plus de manger et dormir, l'humain est au centre et où il découvre d'autres façons de vivre ». Stéphane Gigon en a répertorié près de 200 en France. Il souhaite les visiter tous pour les recenser sur le site de l'association. Par exemple, la coopérative Cravirola est une ferme et une structure d'accueil, où chaque hôte s'implique dans sa gestion et son animation.

Au détour des paysages variés de France, celui des agences de voyage est encore trop désorganisé pour proposer une offre durable visible et compréhensible au grand public. La révolution douce semble plutôt émaner du terrain : des lieux d'accueil s'engagent massivement et avec une exigence réelle. Parmi eux, les lieux collectifs ouverts aux visiteurs surprennent par leur proposition : voyager notamment pour réapprendre à vivre en collectivité... Et si c'était aussi ça, le tourisme de demain ? ■

### Forum pour un tourisme durable

Depuis avril 2007, sur l'exemple du Forum Anders Reisen allemand, de petits et moyens voyageurs français qui respectent les principes du tourisme durable se sont regrou-

pés au sein d'une association. Leur but est de formaliser une approche commune et de s'engager dans une démarche de certification. Réunissant pour l'instant une vingtaine

de tour-opérateurs qui réalisent moins de 10 millions de chiffre d'affaires, le forum cherche à s'agrandir.

LRD

### POUR ALLER PLUS LOIN

[www.france-ecotours.com](http://www.france-ecotours.com)

[www.france-bike.com](http://www.france-bike.com)

[www.eveil-tourisme-responsable.org](http://www.eveil-tourisme-responsable.org)

[www.les4chemins.com](http://www.les4chemins.com)

[www.accueil-paysan.com](http://www.accueil-paysan.com)

[www.cravirola.com](http://www.cravirola.com)

# ialisées

## Agences spécialisées



NICOLAS ROUSSEAU

54

Pour admirer une œuvre de Goldworthy, il faut marcher !

### L'art de marcher

Art baroque, peintres primitifs, sites préhistoriques. La région des Alpes du Sud jouit d'un patrimoine extrêmement riche. A la fin des années 1990, Jacques-François Perez constate que l'offre touristique passe à côté de ces trésors. Il crée alors l'association de voyage Artambule, qui allie randonnée et découverte culturelle.

Artambule réalise des guides de voyage fouillés destinés aux marcheurs et fournit un accompagnement qualifié lorsque souhaité. Chaque parcours associe des rencontres avec le passé et un contact avec des formes d'art contemporaines. Le choix des lieux de gîte repose en premier lieu sur la qualité de l'accueil et le souhait de « faire bosser les gens des vallées ». Ce tourisme doux, qui prend le temps de s'arrêter sur le patrimoine, trouve son public.

Dans la région des Préalpes de Digne, Artambule suit la piste du land art, fruit du travail d'Andy Goldworthy. Cet Anglais façonne les éléments naturels avec un outil bien français : un Opinel. A chaque œuvre un jour de marche. Il faut donc dix journées de randonnées pour visiter la plus importante collection de l'artiste au monde. Quand l'art ne peut plus se consommer...

[www.artambule.com](http://www.artambule.com)

### Safran libre

Canoe sur l'Allier, vélo en Mayenne, roulotte le long de la Saône... Autant d'activités dans des lieux insoupçonnés qu'identifie l'agence Safran. Son responsable et fondateur, Hervé Baussanne, traque les régions oubliées des agences traditionnelles et y bâtit des circuits originaux. Cette agence drômoise a commencé avec des balades à vélo, puis s'est étendue à la randonnée, avec ou sans âne. « Nous nous efforçons de proposer des séjours adaptés aux familles. »

Sur place, pas de gros hôtels, mais des hébergements simples. Pas non plus de restaurants cotés, mais des tables d'hôtes qui privilégient des produits du terroir et de saison. Chaque circuit mobilise plusieurs petites structures qui, tout en fonctionnant de façon autonome, se connaissent et se rencontrent régulièrement.

Cette liberté se ressent sur le terrain, chez les prestataires et dans le voyage. Si l'itinéraire est tracé à l'avance, il reste souple et prévoit des variantes. Les destinations du catalogue ont pour thème commun l'itinérance, approche du tourisme qui invite à retrouver l'essence du voyage : l'acte même de se déplacer.

[www.safrantours.com](http://www.safrantours.com)

### Nuits perchées

Tout est parti d'un souvenir d'enfance. De moments joyeux où les enfants de La Chesnais, fils et filles d'exploitants agricoles reconvertis dans l'accueil de campeurs, bâtissaient des cahutes en altitude. Sur le domaine des Ormes, propriété de leurs parents, des arbres plusieurs fois centenaires se prêtaient idéalement à leurs jeux.

En 2003, à l'occasion du mariage de sa sœur Sonia, Arnaud se rappelle leur jeunesse et construit une cabane en guise de cadeau. Rapidement, Sonia partage le présent de son frère : « Pour la Saint-Valentin, des agences cherchaient un lieu romantique exceptionnel et nous avons proposé la cabane. » L'adhésion

du public est immédiate. Arnaud fabrique alors d'autres bicoques volantes. Elles sont désormais vingt-cinq sur le domaine et soixante au total en France.

Il faut enfiler un baudrier et acquérir quelques réflexes basiques avant d'atteindre les cimes forestières. Là-haut, tout est conçu pour que la sensation de faire corps avec la nature fasse perdre pied : chaque cabane est une pièce unique adaptée à son arbre sans s'y fixer à l'aide de vis ou de clous. La personne est suspendue, sans eau ni électricité, avec pour seule compagnie les oiseaux et les écureuils. Planant.

[www.lacabanenlair.com](http://www.lacabanenlair.com)

### Cévéo

Océan, plages de sable fin et arrière-pays boisé : le paysage des Landes est propice au tourisme balnéaire et au farniente. A Mimizan, où de nombreux plaisanciers se donnent rendez-vous l'été, un village de vacances propose des séjours en demi-pension avec des animations pour enfants et adultes.

Rien d'étonnant pour une station balnéaire. Rien, si ce n'est que ce lieu de villégiature fait de réels efforts pour préserver le milieu naturel. Comme neuf autres villages de vacances en montagne, à la campagne ou en bord de mer en France, c'est l'agence Cévéo qui le gère.

Cette entreprise s'engage à réduire ses impacts en diminuant sa consommation d'énergie et en améliorant sa gestion de l'eau et des déchets. Les employés ont été sollicités pour codéfinir la stratégie pour atteindre ces objectifs. Eux aussi mis à contribution, les touristes sont informés de la démarche et des actes par lesquels ils peuvent y prendre part.

Certaines activités sont dédiées à la découverte de la nature. A Mimizan plage, outre les traditionnels tournois de volley et soirées discothèque, des animations organisées en collaboration avec l'Office national des forêts sont mises sur pied.

[www.ceveo.com](http://www.ceveo.com)