

Mobilité touristique et durabilité dans les Alpes suisses

• • • • •

Rafael Matos-Wasem

Institut Economie & Tourisme (Haute école valaisanne, Sierre)



La mobilité connaît une croissance effrénée, qui touche aussi les fragiles régions alpines. Les projets visant à favoriser un transfert modal en faveur des transports publics ont été affectés par les coupes bud-

gétaires. L'avenir du tourisme alpin requiert toutefois un réel soutien à de nouveaux types de mobilité, mais aussi à des changements structurels et à des comportements plus responsables.

Depuis un demi-siècle, nous assistons à un accroissement inouï de la mobilité. Dû au rallongement du temps libre, le tourisme et les loisirs y représentent une part grandissante. Il ne faudrait pas parler de hausse de la mobilité, mais de croissance de l'effort de mobilité. Ce n'est pas que l'on soit aujourd'hui plus mobile ; les déplacements sont simplement devenus plus rapides et plus lointains.

Ainsi, un nombre croissant de personnes se permettent de courtes escapades pour pratiquer des loisirs en montagne ou pour rejoindre les résidences secondaires, bâties de plus en plus loin du centre des stations. Ce phénomène touche l'ensemble de l'arc alpin, qui comptabilise, par ailleurs, 5 millions de lits hôteliers et accueille bon an mal an 100 millions d'hôtes.

La mobilité touristique et de loisirs représente aujourd'hui 40% des déplacements et 60% des km-passagers parcourus, contre 30% dans les années soixante. Les projections tablent sur une augmentation du trafic de voyageurs de 15 à 29% d'ici 2030. Tandis que le trafic de loisirs connaîtra une hausse de 26 à 31%, celle du trafic touristique atteindra 9 à 46%. Le trafic de transit à travers les Alpes connaîtra lui une augmentation allant jusqu'à 45%. Même en cas de réalisation du scénario «Rééquilibrage régional et rareté des ressources», la croissance du trafic demeurerait élevée. Basé sur une hausse massive du prix de l'énergie et la mise en place de taxes incitatives, ledit scénario montre que l'on s'attaque plus aux symptômes qu'aux structures induisant cette mobilité débridée.

Modèles pour une mobilité touristique durable

Prend-t-on des mesures pour infléchir cette évolution? La politique fédérale des transports prône la durabilité et il est vrai que plusieurs programmes ad hoc ont été mis sur pied, y compris dans les régions touristiques.

L'OFEN a lancé New Mobility afin de soutenir des projets pilotes de mobilité combinée destinée aux visiteurs (transport de bagages, transports publics à la demande...). Ce programme, qui a fait les frais des coupes budgétaires, vient d'être repris par le DETEC. Son Centre de services pour une mobilité innovatrice et durable a mis sur pied un programme, limité dans le temps, destiné à financer des idées nouvelles et ayant de « bonnes chances commerciales ».

En 2008, démarrera SuisseMobile, projet soutenu par les cantons, les transports publics et les acteurs touristiques, visant à élargir et à coordonner les offres de mobilité douce. L'objectif initial – faire de la Suisse un pays pionnier dans la mobilité durable – s'est émoussé au fil du temps. Reporté à plusieurs reprises, son budget a été revu à la baisse. La plateforme internet MobilNet, moins onéreuse, a remplacé les bureaux d'information MobilCenters, puis les bornes informatiques, en tant qu'idée-phare.

Werfenweng, en Autriche, nous montre une voie à explorer en matière de gestion de la mobilité dans les destinations touristiques. Un parking à l'entrée du village et une zone piétonne ont été créés et l'on a limité la vitesse ailleurs. Des véhicules électriques et solaires et un service de navettes et de transport de bagages complètent l'offre. Les hôtes troquant leur clef de voiture contre une «clef de mobilité douce» ont accès à des offres de déplacement inédites.

Impact du réchauffement climatique sur les infrastructures

La mobilité dans les Alpes suppose la présence d'infrastructures dans une région par essence sensible. Or, le réchauffement climatique y a été de 1,6 degré ces 30 dernières années, face à une hausse planétaire de 0,8 degré. La limite du permafrost se trouve rehaussée de 400 m, ce qui accroît l'instabili-

té du terrain et posera de sérieux problèmes au niveau des voies de communication et des constructions d'altitude ancrées dans le pergélisol.

Le nombre et l'intensité des phénomènes extrêmes augmenteront. Hausse des précipitations et vitesse accrue des vents aidant, la multiplication des cumuls de neige mènera à celle des avalanches. De nombreux chemins pédestres et de randonnée devront être fermés en raison des risques accrus d'éboulements et de coulées de boue.

Vers la décélération

Cette évolution est fâcheuse, d'autant plus que, suite à ce même réchauffement climatique, la montagne attirera davantage d'estivants en mal de fraîcheur, sans oublier l'attrait jamais démenti du paysage, du soleil et du bon air.

Ces capitaux symboliques, et le calme, constituent les principales attentes émises par les visiteurs suisses. Les hôtes japonais, indiens et chinois sont eux aussi sensibles aux qualités environnementales des destinations alpines.

Les touristes semblent disposés à y mettre du leur. Selon une enquête menée dans le cadre du projet «Le bon air des Alpes» (PNR 48) dans onze stations des Alpes valaisannes et vaudoises, 77% d'entre eux déclarent vouloir renoncer à la voiture sur le lieu de vacances. Reste à savoir, si des paroles, les répondants passeraient aux actes. Les régions de montagne auraient tout intérêt à mettre en place un tourisme de qualité à haute valeur ajoutée. Et à créer des «zones de tranquillité» où l'on renoncerait aux aménagements touristiques et où l'on laisserait une large place aux rythmes naturels. En proposant «la création et le maintien de zones à faible circulation et de zones exemptes de circulation», le protocole transports de la Convention alpine va dans ce sens.

Cette nécessaire décélération du tourisme conduirait à l'essor du «tourisme lent», sous-tendu par deux principes – prendre son temps, se laisser immerger dans un lieu donné – impliquant la modération de la vitesse de déplacement.

Ce changement de cap est pavé d'embûches. Nous avons été imprégnés par une conception du temps utilitariste et frénétique, tandis que l'évolution des infrastructures de transport influence celle des comportements touristiques. Les routes, interconnectées de par nature, accroissent la vitesse et l'autonomie et réduisent la déperdition d'énergie corporelle. Ce qui sied à notre ten-

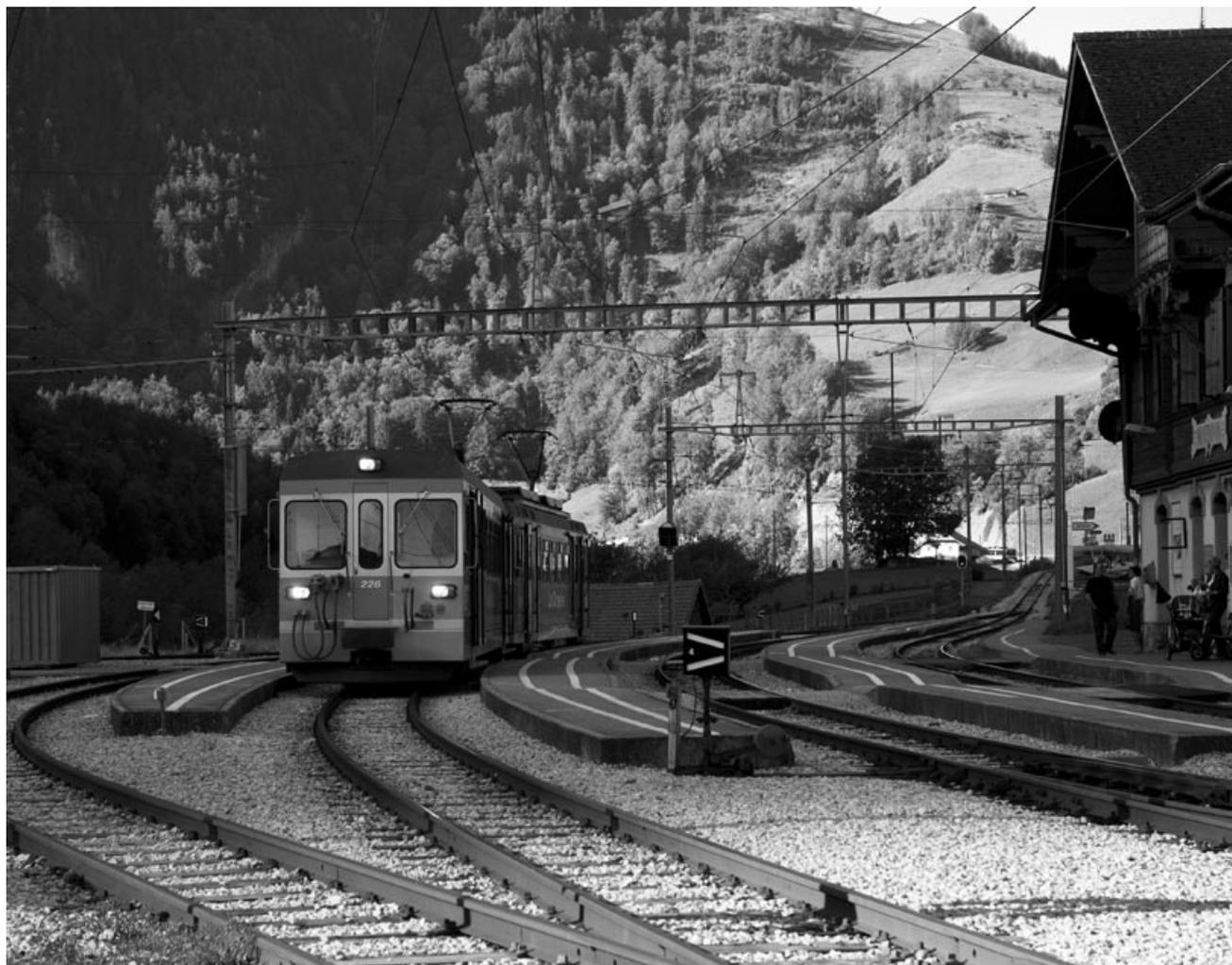
dance inconsciente à fournir le moindre effort.

Au-delà de la remise en question de nos comportements, une volonté politique claire s'avère nécessaire. La seule amélioration des transports publics ne peut rien contre l'omnipotence de la motorisation individuelle, si l'on fait l'impasse sur des changements en profondeur et sur la nécessité de faire payer aux transports leur coût réel. Un soutien décidé à des solutions innovantes dans le domaine des transports contribuera aussi à l'attractivité économique et touristique des Alpes de demain.

(traduction)



D'origine vénézuélienne et allemande, Rafael Matos-Wasem, né en 1961, étudie la géographie à l'Université de Costa Rica. En 2001, il soutient sa thèse de doctorat à l'Université de Genève. Il est professeur à l'École suisse de tourisme et chercheur à l'Institut Economie & Tourisme (Haute école valaisanne, Sierre).
rafael.matos@hevs.ch



Les téléphériques et les chemins de fer à crémaillère ne sont pas de simples moyens de locomotion. Ils sont synonymes d'aventures et de découvertes.