

Sur une route menant aux calanques, à Marseille, le lundi de Pâques 2022. NICOLAS VALLAURI / LA PROVENCE/MAXPPP



Sortir l'auto des sites naturels

Au pied du phare du cap Fréhel (Côtes-d'Armor), le terrain recouvert d'ajoncs ressemble à une lande inhospitalière, il ne viendrait à l'esprit de personne d'y mettre les pieds. Pourtant, en 2018 encore, se tenaient à cet endroit 150 places de parking. Les photos aériennes des décennies passées montrent un littoral terreux et râpé, envahi par les cars de tourisme et les voitures qui roulaient en pente douce jusqu'à La Fauconnière, restaurant assis sur une falaise surplombant la Manche. Le bâtiment a été démolit pour laisser place à une terrasse d'observation des oiseaux. De là, on distingue sur les îlots rocheux dominant la mer, guillemots, mouettes, goélands et même deux pingouins. Le cap Fréhel, où la lande était autrefois écrasée par les roues des véhicules, est redevenu un site naturel.

Une promesse pour une terre qui accueille 800 000 visiteurs par an. En ce lundi ensoleillé de la fin avril, presque un millier de personnes profitent du site. Une affluente incomparable avec la foule qui défile les week-ends prolongés ou lors des vacances d'été. Lors du passage, au large, de la Route du rhum, qui élance tous les quatre ans ses voiliers de Saint-Malo (Ille-et-Vilaine), jusqu'à 30 000 personnes se pressent sur les falaises en un week-end.

Pour accéder au phare, il faut désormais stationner sur un parking et marcher 200 mètres sur un chemin de terre qui serpente entre les ajoncs, borné par deux filins métalliques. L'ancienne route, fermée par une barrière mobile, peut être empruntée par les visiteurs en fauteuil roulant ou en poussette. Une petite file d'attente s'est formée au pied de l'horodateur, pour s'accueillir sur le parking, 3 euros les trois heures.

UNE PISTE CYCLABLE LE LONG DE LA CÔTE La métamorphose réalisée en quelques années est le résultat d'une politique voulue par le syndicat mixte du Grand Site cap d'Erquy-cap Fréhel, composé d'élus départementaux et communaux, chargé de protéger et de valoriser le territoire. Sa directrice, Marie-Laure Cayatte, en vante les bénéfices: «*Outre la beauté du site, le retrait du parking permet de restaurer la lande et protéger la biodiversité. La mise en valeur du paysage n'est qu'une porte d'entrée. Si on s'était contenté de justifier l'aménagement par le respect d'une espèce protégée, cela n'aurait pas suffi à convaincre les élus et les habitants.*»

Pour encourager les touristes à laisser leur voiture, une piste cyclable a été aménagée le long de la route qui longe la côte. Accessoirement, la Véloroute, nom de cet axe qui

Parkings saturés, pollution... En haute saison, les lieux de paysages remarquables sont **assaillis par les voitures**. Entre les localités et les syndicats mixtes qui gèrent les lieux, les désaccords pointent

longe les côtes de la Manche, empêche le stationnement sauvage en haut de la falaise. En revanche, s'il a été question un temps de créer un service de navettes desservant le cap, les touristes qui voudraient emprunter les transports publics doivent se contenter d'un bus, matin et soir, entre Saint-Brieuc et le bourg de Plévenon, à 3,5 kilomètres.

Ces évolutions n'emportent pas une adhésion unanime. «*Des habitants avaient l'habitude de se rendre en voiture jusqu'au pied du phare pour admirer les tempêtes hivernales*», se souvient Hervé van Praag, maire de Plévenon depuis 2020. «*Les personnes âgées du village n'y vont plus*», regrette également Nadège Lefeuve, qui a fondé fin 2022, avec d'autres habitants de la commune, l'association C'est aussi notre phare, «*pour que les besoins de la population soient pris en compte*». Si elle ne conteste pas le recul du parking, la

riveraine ne voit «*pas en quoi la présence du restaurant posait problème*» et préconise que «*quatre petites places de stationnement*» soient aménagées au pied du phare, «*réservées aux voitures des habitants qui ont des difficultés pour se déplacer, identifiables à l'aide d'un macaron sur le pare-brise*».

RIVALITÉ COCHERLESQUE Au syndicat mixte, Marie-Laure Cayatte ne cache pas son scepticisme: «*Si on commence à donner un macaron à toutes les personnes un peu âgées, les voitures circuleront sur l'ancienne route en permanence, la barrière sera ouverte et les autres visiteurs ne comprendront pas pourquoi il faut payer le parking. Et après tout, il y a aussi des touristes qui ont du mal à marcher*», tacle-t-elle.

Au-delà de cette rivalité cocheresque, le maire Hervé van Praag exprime «*des ré-*

serves sur la gouvernance du syndicat mixte». Le département des Côtes-d'Armor y est majoritaire et les communes concernées ne sont représentées que par les structures communales auxquelles elles appartiennent. «*C'est pourtant la commune de Plévenon qui entretient la lande, grâce aux recettes du parking, 400 000 euros par an*», rappelle l'élu. Enfin, un différend subsiste au sujet du devenir du phare. La commune voudrait y installer une buvette «*afin que les randonneurs puissent au moins acheter une bouteille d'eau*», plaide le maire. Marie-Laure Cayatte préférerait que le lieu soit consacré à «*l'appart de connaissance*» d'un site qu'elle considère comme un paysage naturel et non comme un parc de loisirs.

Le réaménagement du cap Fréhel et les frictions qui l'accompagnent ne sont pas un cas isolé. A Saint-Guilhem-le-Désert (Hérault), charmant village de 250 habitants des gorges de l'Hérault, l'afflux de 6 000 à 8 000 véhicules chaque jour d'été, dans les années 2000, provoquait encombrements, accidents, stationnements sauvages et une dégradation du site, empoisonnant la vie de la population comme des visiteurs. La communauté de communes a acquis, plus bas dans la vallée, un terrain sur lequel elle a aménagé un parking payant (8 euros la journée), combiné à un service de navettes. Au

« LE RETRAIT DU PARKING PERMET DE RESTAURER LA LANDE ET DE PROTÉGER LA BIODIVERSITÉ »

MARIE-LAURE CAYATTE
syndicat mixte du Grand Site cap d'Erquy-cap Fréhel

« Sur un sentier, parcourir 800 mètres à pied, ce n'est pas une punition »

LA SOCIOLOGUE ANNE VOUREC'H, qui a dirigé le Réseau des Grands Sites de France, détaille les enjeux de la saturation automobile sur les sites naturels.

Partout, la première mesure de préservation d'un site naturel est le déplacement du parking. Le tout-voiture produit-il les mêmes effets sur ces lieux qu'en ville ?

Oui, et les réactions de certains élus locaux, inquiètes ou hostiles, sont comparables à ce que l'on entend parfois en ville. Dans les années 1990, à la pointe du Raz (Finistère), alors que l'on envisageait de reculer le parking de 800 mètres, les élus disaient «*vous voulez notre mort*». Il a été possible de proposer des navettes et cela a calmé les esprits. Mais ce service est rapidement devenu inutile, car, sur un sentier qui ménage des points de vue, parcourir 800 mètres à pied, ce n'est pas une punition, mais un plaisir. Ce réaménagement médiatisé, a inspiré les autres gestionnaires de sites, qui

ont désormais trente ans d'avance sur d'autres destinations. Le «*slow tourisme*», ils le pratiquent déjà.

Est-ce que ces mesures sont plus faciles à prendre aujourd'hui qu'il y a trente ans ?

Les démarches prennent moins de temps, car elles sont mieux balisées. Et le public comprend vite les avantages. L'expérience de visite devient plus subtile.

Vous comprenez tout de même que ces politiques ne sont pas toujours bien perçues localement ?

Le rapport des riverains avec les paysages grandioses pour lesquels ils ont un attachement, a été fluctuant. Dans les années 1970, le tourisme n'était pas perçu, en comparaison avec l'agriculture, comme une économie sérieuse et les habitants pouvaient considérer qu'on en faisait trop «*pour les touristes*». Les choses ont évolué. Cela dit, même si la gêne liée à la fréquentation

automobile est allée croissant, les mesures prises pour la limiter demeurent parfois incompréhensibles. A chaque endroit, on remarque des «*traditions*» liées à l'automobile, comme le fait de monter sur telle montagne en voiture ou d'admirer les tempêtes depuis son habitacle. En Charente-Maritime, les pêcheurs à pied veulent conserver le droit d'aller en voiture sur l'île Madame, arguant qu'ils le font «*depuis toujours*». Cela concerne peu de personnes, et, hors saison, cela peut se régler. Les stratégies de préservation ne doivent pas braquer la population.

Les difficultés les plus marquantes, nous les rencontrons avec les régionaux qui ont leurs habitudes. Ils connaissent bien le lieu pour le fréquenter et y cultivent des souvenirs, comme les habitants de l'agglomération de Montpellier qui apprécient les gorges de l'Hérault. Ils se sentent propriétaires du patrimoine naturel et n'acceptent pas d'être traités de la même manière que les touristes

qui y passent une fois dans leur vie. Au fond, les régionaux réclament l'application d'une sorte de droit coutumier. Ces conflits illustrent le décalage entre le caractère universel d'un site naturel et son usage local.

Que dites-vous aux exploitants des commerces installés à proximité des sites naturels ?

Les restaurants, buvettes, campings, boutiques de souvenirs vivent du passage de milliers de visiteurs, et bénéficient de monopoles de fait. Mais attention au retour de bâton : leur capital, c'est le lieu lui-même. Si celui-ci se dégrade et perd son âme, ils vont tout perdre. Pourtant, lorsque la manière de fréquenter le lieu évolue, les touristes séjournent plus longtemps, et les commerces changent. De nouveaux acteurs s'installent, avec un projet de vie qui intègre la préservation de l'environnement naturel. ■

PROPOS RECUEILLIS PAR
OLIVIER RAZEMON

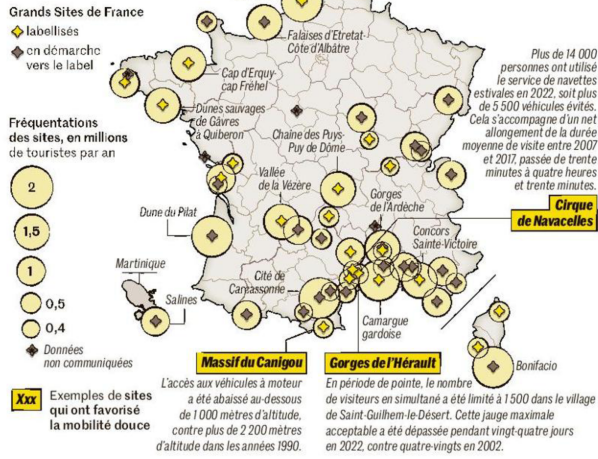
L'aménagement du cap Fréhel en 2018
(Côtes-d'Armor)



Les Grands Sites de France, des lieux plébiscités par les touristes

Le label Grand Site de France est décerné par l'Etat au gestionnaire d'un paysage classé de grande notoriété et de forte fréquentation, pour huit ans. Il vient reconnaître que son action est conforme aux principes du développement durable.

Plus de 40 millions de touristes se rendent chaque année dans les 52 lieux labellisés Grands Sites de France



La voiture concentre presque la moitié des émissions liées au tourisme



Moyen de transport envisagé pour les vacances par les Français, en % de 542 personnes sondées, en juin 2025



Sources : Alain Freyret, Conservatoire du littoral ; Réseau des Grands Sites de France ; Ademe ; OpinionWay

Infographie Le Monde : Benjamin Martinez et Floriane Picard

pic du Canigou (Pyrénées-Orientales), pour éviter la dégradation du paysage de haute montagne, 40 kilomètres de pistes qui desservent des refuges ont été interdites aux véhicules motorisés entre 2008 et 2020, au grand dam des loueurs de 4 x 4.

Le premier site naturel ainsi repensé fut, dans les années 1990, la pointe du Raz (Finistère). Le parking, situé au pied d'un sémaphore sans cesse photographié, avait été reculé de 800 mètres, et pas moins de 13 établissements, hôtels, restaurants, boutiques avaient été rasés. Même le mythique Hôtel de Troise aux murs blancs et aux toits pentus n'a pas échappé aux pelleteuses, en 1997. L'accès se fait, depuis, par un sentier paysager qui longe la côte, ou à l'aide d'une navette.

LA MOBILITÉ ROUTIÈRE SE TASSE

Ces sites, tout comme le ballon d'Alsace (Haut-Rhin), la roche de Solutré (Saône-et-Loire) ou le puy de Dôme sont classés Grands Sites de France par le ministère de la transition écologique. « Tous nos membres sont confrontés à la saturation des véhicules, avec comme conséquences le bruit, la pollution, l'imperméabilisation des sols, les embouteillages, l'impact visuel », explique Marika Arabi-Onnela, chargée de mission tourisme durable au Réseau des Grands Sites de France, qui regroupe une cinquantaine de collectivités, de la Camargue gardoise au cap de la Hague (Manche) en passant par le puy Mary (Cantal). La saturation automobile n'épargne pas les parcs de loisirs. Au zoo de Beauval, à Saint-Aignan (Loir-et-Cher), les embouteillages se concentrent lors des week-ends prolongés du printemps, et la commune s'interroge chaque année, d'après la presse régionale, sur le coût de la réfection des routes ou la perspective de construire un deuxième pont sur le Cher.

Le sujet préoccupe jusqu'à la direction générale des entreprises du ministère de l'économie, qui souhaite « encourager les mobilités décarbonées et amener les clients à privilégier des solutions alternatives à la voiture et à l'avion », explique-t-on à la direction du pôle tourisme durable.

Selon une étude de l'Agence de la transition écologique (Ademe) publiée en avril et portant sur l'année 2022, 69 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur du tourisme résultent de la mobilité. En plus de l'avion, qui contribue à 29 % du total, la voiture compte pour 40 % des émissions du secteur, qu'il s'agisse des trajets vers le lieu de vacances, des déplacements sur place ou des infrastructures, routes, parkings, nécessaires à ces allées et venues.

Si la mobilité routière s'est tassée à la faveur de la pandémie, la tendance ne concerne pas l'usage de l'automobile à des fins touristiques. Selon le bilan annuel des transports pour 2023, la circulation routière a diminué de 3,3 %, entre 2022 et 2023 sur le réseau local et départemental. Le ministère du développement durable, qui a publié ce document, « met en relation » cette évolution « avec le développement de politiques urbaines qui encouragent des modes de transport actifs, et abaissent la vitesse de circulation dans les zones denses ». En revanche, la mobilité stagne sur les routes nationales (-0,4 %) et augmente sur les autoroutes (+1,7 %). « Cela laisse entendre que la baisse est plus marquée pour la mobilité locale et quotidienne que pour les mobilités touristiques », analyse Aurélien Bigo, chercheur sur la transition énergétique des transports.

La limitation de l'accès automobile aux sites naturels, généralement souhaitée par les collectivités concernées, ne va pas de soi dans ces territoires ruraux, pour la plupart éloignés des flux de transport public. Une des exceptions est le mont Saint-Michel (Manche), où une navette assure depuis 2014 la liaison avec le parking de 4 000 places situé sur le continent, à 3 kilomètres de la célèbre localité. Afin de « gérer le transport des visiteurs dans les meilleurs délais », la société Keolis, qui exploite le service depuis 2022, assure

« POUR FAIRE REVENIR LA NATURE, TOUT L'ART CONSISTE À FAIRE CROIRE QU'IL N'Y A PAS D'AMÉNAGEMENT »

ALAIN FREYRET
paysagiste

avoir « modernisé le parking, refondu la signalétique et doublé le nombre de salariés en été pour assurer l'accueil et la gestion des flux ».

Paradoxalement, c'est là où la voiture demeure indispensable qu'il faut davantage la réguler, pour limiter ses nuisances. Le Réseau Grands Sites de France ne se contente pas de préconiser le recul, voire la suppression, des parkings. Ceux-ci peuvent également faire l'objet d'un « sous-dimensionnement volontaire, en fonction des capacités du site et de son projet de préservation », peut-on lire sur une fiche publiée par l'organisme. Les restrictions peuvent aussi concerner « certains véhicules ou certaines périodes de l'année, en fonction des gabarits et des capacités du site à les accueillir ».

BITUME ENLEVÉ, SOL REMODELÉ

Au-delà du sujet du stationnement, le paysagiste Alain Freyret, chargé de la réorganisation des alentours du cap Fréhel et qui a supervisé d'autres opérations comparables, préconise de « désurbaniser ». Les promontoires et points d'observation « ont été aménagés avec les tables de pique-nique, poubelles, toilettes, panneaux, un éclairage », observe-t-il. Autrement dit, sur des sites célèbres pour leur beauté naturelle, « l'urbain a apporté tous ses attributs ». Le travail consiste donc à « faire revenir la nature ». Le bitume est enlevé, le sol remodelé, de simples fils de

fer posés au ras du sol sont substitués à l'affichage prévenant le promeneur qu'il risque de dégrader la nature. « Tout l'art consiste à faire croire qu'il n'y a pas d'aménagement. Les visiteurs, en empruntant le sentier qui a remplacé la route, auront l'impression de marcher sur un vieux chemin », explique le paysagiste, tout en reconnaissant que cette modestie « est un peu perturbante pour les élus », qui aiment inaugurer de nouvelles installations.

Le Réseau Grands Sites de France mise aussi sur « la transformation de l'imaginaire touristique », explique Marika Arabi-Onnela. Autour de la montagne Sainte-Victoire (Bouches-du-Rhône) ou du mont Canigou, des sentiers sont tracés « pour ouvrir la vue sur la montagne, et plus seulement grimper dessus. Ainsi, les villages alentours bénéficient également du tourisme, et ne se contentent pas d'abriter des parkings relais », détaille-t-elle. Des panneaux indicateurs aiguillent les véhicules vers d'autres lieux tout aussi beaux, mais moins connus, voire les dissuadent d'approcher. Dans le périmètre du site du cap Fréhel, la route qui mène au cap d'Erquy n'est plus signalée par des panneaux. « Toutes les indications directionnelles convergent vers le parking », précise Marie-Laure Cayatte, à Plévenon. Reste aux visiteurs à parcourir les dernières centaines de mètres à pied, en pleine nature. ■

OLIVIER RAZEMON

Sur les lieux de villégiature, la difficile désintoxication de la voiture

AU ZOO DE JURQUES (Calvados), à la Cité de la mer à Cherbourg (Manche), au minigolf de Saint-Aubin-des-Préaux (Manche), il suffit de présenter un billet de train à destination d'une gare normande, un billet de bus ou une photo de son vélo, pour obtenir une réduction de 10 % sur le prix d'entrée. Ce « tarif bas-carbone », mis en place par la région Normandie en mars 2024, a convaincu environ 70 prestataires. Et la région liste, sur un site, une série d'« escapades sans voiture », à Bagnoles-de-l'Orne (Orne), Bernay (Eure) ou Cabourg (Calvados).

« Depuis trois ou quatre ans, l'empainte en CO₂ est un sujet de préoccupation pour les voyageurs, qui réclament une mobilité moins motorisée, par souci d'écologie, ou pour donner davantage de sens à leur voyage », commente Nicolas Breton, cogérant

de Viatao, un éditeur qui publie des « guides de tourisme durable ». Dans ces ouvrages, un pictogramme signale les lieux situés à moins de vingt minutes d'un arrêt de bus ou d'une gare, ou accessibles à vélo.

Contradictions et mesures concrètes
Auteur du guide La Bretagne autrement (éditions Ouest-France, 2023), Nicolas Le Goff propose de découvrir la région à partir de ses sept principales villes, en train, car, bateau, à vélo ou à pied. Parmi les destinations, Douaume-nez (Finistère), la ria d'Étel (Morbihan), accessibles en car, ou encore Port-Louis, dans le même département, desservi par une navette maritime.

Mais les bonnes intentions ne suffisent pas toujours. Dans le Puy-de-Dôme, le projet de territoire 2021-2030 de la communauté d'agglomé-

ration de Riom Limagne et Volcans « a fait de la mobilité, et notamment des alternatives à la voiture, une priorité », explique Eric Dersigny, son vice-président en charge du tourisme, également président de Terra Volcana, l'office de tourisme. « Des vélos sont mis à disposition des visiteurs, 5 millions d'euros ont été investis dans les voies douces et les pistes cyclables et, à la gare de Volvic, un car attend les voyageurs qui veulent se rendre dans la localité », distante de 41 kilomètres. Des mesures concrètes, mais dont on ne trouve pas trace sur la page d'accueil du site de Terra Volcana, qui vante en revanche le plaisir d'une « balade à moto au cœur du Puy-de-Dôme ».

Pour Nicolas Breton, ce type de contradiction rejallit sur les comportements des touristes. Lorsqu'on évoque les voyages sans voiture, « des ob-

jections reviennent tout le temps, le prix et la complexité. Or, les voyageurs n'ont pas accès à l'information et n'ont jamais testé », estime-t-il. Les hébergements, les restaurateurs, et même les offices de tourisme, ne connaissent pas tous la localisation des arrêts de car, les horaires d'ouverture des boutiques de location de vélos ou la disponibilité des taxis.

« Il faudrait changer l'optique du secteur », plaide Patricia Perennes, conseillère en mobilités pour la société Trans-Missions. « Aucun panneau n'indique la direction du Centre-parcs à la gare de Lamotte-Beuvron (Loiret), située pourtant à seulement 7 kilomètres du centre de loisirs. Cette précision pourrait pourtant répondre à la demande des clients non motorisés », propose-t-elle. ■

O. R.