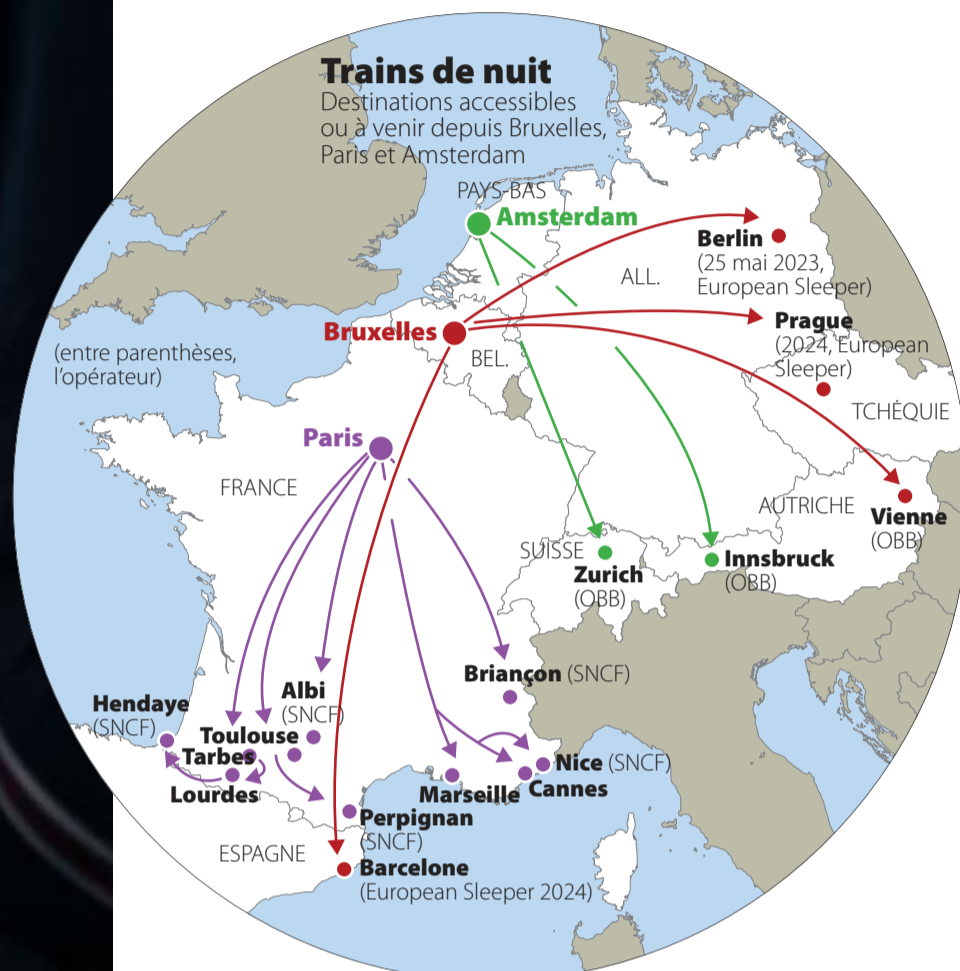


ur les vacanciers

Faut-il renoncer à voyager loin pour respecter la planète ? © D.R.



Agences de voyages

Voyager vert, Jean-François Lambert ne propose que ça à ses clients. Son agence, Europ'Aventure, propose des itinéraires de plusieurs jours, à la carte. Ce sont des randonnées, à pied ou à vélo, dans le massif ardenais mais aussi à

proximité dans les Vosges, le Jura, la Bretagne... Le tout accessible en train ou à moins de 6 heures en voiture. Le principe, c'est un déplacement autonome, accompagné d'un guide ou pas, tandis que les bagages suivent, d'hôtel en hôtel. En 2022, environ 1.500 personnes ont testé la formule. « Le profil moyen, c'est un couple de Flamands aisés de plus de 50 ans », explique Jean-François Lambert. « Choisir de voyager, c'est choisir de polluer, donc, autant réfléchir à ce qu'on va faire. C'est d'abord un choix. Une bonne manière de voyager, c'est de découvrir une région proche. » Europ'Aventure propose différentes formules, de dix jours en bivouac à zéro carbone ou des séjours plus familiaux, plus courts... « C'est plus une question de choix que de budget ou de temps disponible. Certes, le prix est un

critère très important pour les gens mais c'est comme pour consommer bio, c'est un peu plus cher mais on sait la qualité de ce qu'on paie. Mais c'est facile de dire que des vacances basses émissions c'est systématiquement plus cher, on peut toujours trouver des solutions sachant qu'il faut faire des choix. Comme pour nous, notre offre comme agence de voyages ne couvre pas l'ensemble des demandes potentielles du public, on a aussi fait des choix. » Jean-François Lambert a repris l'agence lorsqu'elle était à genoux, après l'épreuve covid. Ses choix trouvent leur public, en moyenne à 80 % en provenance de Belgique, sinon des Pays-Bas, de France et d'Allemagne, très logiquement les pays voisins. L'agence n'existe qu'en ligne et les « produits » d'Europ'Aventure sont également vendus par d'autres agences. É.R.

Emissions de CO₂ par type de transport

Pour un déplacement d'un passager sur 100 km :

- Train : 1.400 g de CO₂
- Petite voiture : 4.200 g de CO₂
- Voiture standard : 5.500 g de CO₂
- Bus : 6.800 g de CO₂
- Deux roues motorisé : 7.200 g de CO₂
- Avion : 28.500 g de CO₂

Source ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie française)

Voyage se met au vert, lentement

Avec, bien sûr, cette situation un peu schizophrénique, puisqu'on vend aussi des guides sur le Brésil ou l'Argentine. Mais, par exemple, on va parler d'une nouvelle compagnie qui propose la traversée entre la France et la Corse en voilier cet été. Ça a été compliqué pour eux parce qu'ils ont eu des problèmes d'autorisations pour avoir l'accès du transport de passagers. C'est le genre de solutions qu'on guette et qu'on va mettre en avant. D'un autre côté, pour une personne qui a le mal de mer, ce n'est pas une bonne idée.

Vous pensez introduire dans tous vos guides des solutions vertes de ce type ?

Sur les modes de transport, on a déjà tendance à privilégier les modes les plus propres. Mais on ne veut pas mentir non plus. Si on parle d'un petit village perdu, d'une abbaye, de petits coins typiques, il faut que la personne soit prête à s'y rendre, à randonner beaucoup. Il y a aussi un autre problème lié au sur-tourisme : pour s'en extraire, on doit adopter des modèles individuels, donc souvent la voiture. Cette année, un de nos auteurs fait tout en voiture électrique, à vélo électrique ou en mixant les deux avec du train, il racontera comment...

L'Europe est le terrain idéal pour voyager zéro carbone ? Parce qu'il y a plus de trains ou parce qu'il y a une population plus sensibilisée au problème climatique ?

L'idée, c'est « je pars de chez moi et je suis zéro carbone ». C'est pour ça qu'on a conçu des itinéraires et des étapes pas trop longs, en partant de la France. Ce n'est pas juste aller d'un point A à un point B, c'est lier le voyage et le chemin qui fait partie du voyage et les étapes qui enrichissent le voyage. Si on voulait et si la Russie était ouverte, on pourrait rallier la Chine par le transsi-

biérien et la Chine est bien desservie par le train. De là, on peut aussi aller au Japon en bateau...

Est-ce que le principal problème du voyage zéro carbone, finalement, ce n'est pas le coût face aux compagnies aériennes low cost ?

En France, c'est vrai que les trains sont chers. Dans d'autres pays européens, le train est toujours bon marché. En Roumanie, par exemple. Il y a la particularité française liée au TGV qui a été créé pour faire concurrence à l'avion à une époque où l'avion était un produit de luxe et qui s'est substitué à une offre de trains plus lente et plus accessible. La solution face au coût, toujours, c'est le temps. Si on prend le temps, si on prend des trains qui ne sont pas des trains à grande vitesse, que ce soit en Allemagne, en Italie, en Espagne, en France, on arrive à avoir des tarifs beaucoup plus accessibles.

Le débat actuel porte sur le voyage, l'avion, la compensation des émissions CO₂. Les plus radicaux disent qu'il faut tout arrêter.

C'est à chacun de réfléchir à comment il veut voyager. Dans tous les cas, prenez le temps, évitez les lieux trop visités et privilégiez les modes de transport propres. Je sais qu'on n'est pas les mieux placés pour en parler. On ne va pas décourager le voyage qui a des vertus personnelles, de relations avec les autres et de développement au niveau d'un pays. Quand c'est bien mené, bien réfléchi, quand c'est bien partagé, il y a vraiment des vertus au voyage.

Privilégier le train, exclure l'avion, c'est se priver des îles et les couvrir injustement du tourisme, non ?

Le transport collectif, quand il est bien rempli, est une optimisation des coûts carbone. Il faut voir aussi les efforts

réalisés dans le domaine aérien. Mais les choses doivent peut-être d'abord retrouver leur coût réel (infrastructure, carburant, émissions...), ce qui ne me semble pas le cas pour les voyages en avion. Aller à Madagascar ou au Cap-Vert, ce n'est pas anodin et on ne devrait pas y aller pour quatre ou cinq jours.

Fondamentalement, le premier ennemi du zéro carbone, n'est-ce pas les moyens dont on dispose ? La tentation du low cost est tellement grande. N'est-ce pas plus facile de réfléchir et d'être à zéro carbone quand on a de l'argent ?

Nous, ce qu'on met aussi en avant, c'est l'aspect micro-aventure, accessible à tous. Voyager près de chez soi avec des trains qui ne sont pas à grande vitesse, choisir le vélo et découvrir des paysages incroyables.

Mais si vous allez en Turquie, en Tunisie, au Maroc, la vie sur place coûte moins cher. Cherchez un hôtel bon marché à proximité de chez vous... Donc, c'est aller moins loin et en plus ça coûte plus cher...

Je n'ai pas la réponse là-dessus. On est pour que les gens construisent leur voyage en autonomie. On leur met le maximum de clés en main, également pour trouver des solutions selon leur budget. Il y a des moyens de voyager moins cher, certaines auberges de jeunesse ont bien changé et certaines restent bon marché. Moi, à Tokyo, j'ai dormi en auberge de jeunesse et en pension. On peut toujours trouver. Bien sûr, tu prends l'avion pour y aller mais tu restes longtemps sur place et tu fais tout en train. Là, on n'est pas zéro carbone parce qu'il faut aller sur place. C'est le maillon qu'on n'arrive pas à changer, à moins d'avoir vraiment beaucoup de temps.

La frustration des agences devant l'offre ferroviaire

L'agence Connections est spécialisée dans la vente de billets d'avion et de circuits dans des offres lointaines. A priori pas vraiment le client idéal pour parler voyages verts. « On constate néanmoins que chez nos clients il y a une prise de conscience », explique Frank Bosteels, porte-parole de l'agence. Une prise de conscience globale mais qui ne pousse pas encore les candidats au voyage à se renseigner sur le type d'avion, plus ou moins moderne donc plus ou moins polluant. « Les gens n'ont pas cette connaissance technique des avions », poursuit-il. « Mais par contre il y a un regain d'intérêt réel pour le train ».

Avant de nuancer immédiatement : « Pour nous, organisateurs de voyages, ce qu'on peut offrir en train nous frustre. Pour répondre à une demande de rendre le voyage plus vert, globalement, l'offre commerciale des chemins de fer est une ineptie. D'un point de vue opérationnel, voyager en train, c'est plus ou moins OK, c'est du côté commercial que ça coince. D'abord, c'est excessivement cher, puis c'est très compliqué pour composer avec

différents opérateurs ferroviaires. Chacun a son propre système de réservation. Il manque un système global de distribution, un GDS comme dans l'aviation, un moteur harmonisé qui permette de faire des réservations cohérentes, qui tienne compte des places disponibles, etc. Le chemin de fer européen fonctionne encore avec une logique commerciale du siècle passé. Voire celui d'avant. Et je ne parle pas de l'impossibilité de combiner vol et train. On veut supprimer les vols courts, très bien, mais c'est très compliqué. Quand un client doit partir de Paris ou d'Amsterdam, les solutions en train ne sont pas suffisamment développées. » Frank Bosteels insiste, ce ne sont pas les solutions qui manquent mais bien la possibilité de les exploiter. « Aujourd'hui, si tu prends un TGV vers l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, c'est à tes risques et périls. Si ton train a du retard ou qu'il est annulé et que tu rates ton vol, c'est perdu pour toi. Seule Air France propose des enregistrements combinés train-avion, sinon, pour toutes les autres possibilités, c'est à se taper la tête contre les murs. » É.R.



L'idée, c'est « je pars de chez moi et je suis zéro carbone ». C'est pour ça qu'on a conçu des itinéraires et des étapes pas trop longs, en partant de la France

”