



# Journal

Parc naturel régional  
**Haut-Jura**

Une montagne à partager

MAISON DU PARC DU HAUT-JURA - 29 LE VILLAGE - 39310 LAJOUX - TÉL. 03 84 34 12 30 - FAX 03 84 41 24 01 - www.parc-haut-jura.fr

n°48 décembre 2012

## Se déplacer autrement



### DANS CE NUMÉRO

#### ACTUALITÉS DU PARC

P. 2 à 4

Confort met en valeur son patrimoine/Pontarlier, sentinelle du Parc/Coiserette, village au fond de la vallée

#### DOSSIER: apprendre à se déplacer mieux

P. 5 à 9

Parole d'élus/On y va ensemble, le covoiturage version Aude-mars-Piguet/Arcade mise sur le ramassage inter-entreprises par bus/Acheminer et déplacer la clientèle touristique

#### VIE DU PARC

P. 10 à 12

Aux Rousses, économie d'énergie rime avec agriculture/Produits alimentaires de proximité/Pêche et canyoning, la Valserine donne l'exemple/Le beau succès des GTJ

À plusieurs  
c'est meilleur

+41(0)800 25 26 27

(APPEL GRATUIT)



Notre territoire « bouge ». 122 communes, 83 000 habitants, 3 départements, 2 régions, une frontière avec la Suisse... Chaque jour, sur ce territoire 40 000 actifs se déplacent dont un quart sont des frontaliers qui effectuent parfois plus de 150 kms pour aller travailler et passent plus de deux heures dans leur voiture. Des élèves prennent le bus pour aller étudier, des retraités sillonnent le territoire, des artisans rejoignent leurs chantiers, des salariés se rendent dans leurs entreprises, des touristes visitent nos villes, nos villages... Une dynamique, source de richesses, mais également source d'interrogations sur notre mode de vie. A l'heure où de nouveaux modes de déplacements émergent, il est temps de réfléchir et de proposer une autre façon de « bouger » au sein du Parc. C'est notre devoir. C'est notre volonté collective pour qu'ensemble, nous définissions le cadre de nouveaux modèles de vie en commun. Ne refusons pas l'utopie, soyons téméraires, le schéma des déplacements en cours d'élaboration doit être novateur. Dans ce numéro, un dossier est consacré entièrement à ce sujet, capital pour notre avenir.

Notre territoire « bouge ». Les initiatives se multiplient. Le nouveau Gaec des Sports d'Hiver au Bief de la Chaille est un exemple de développement durable, un pari de trois jeunes sur la récupération de chaleur et l'économie d'énergie à 1000 m d'altitude qui mérite d'être salué. Les hébergeurs de la Grande Traversée du Jura « bougent » pour apporter les meilleures prestations aux visiteurs. Les pêcheurs et les canyoneurs de la Valserine « bougent » en signant une charte de bonne conduite où les uns s'engagent à respecter les autres, une première en la matière. Les producteurs alimentaires en circuit court « bougent » et s'organisent pour répondre à la demande croissante des consommateurs. Les communes, petites comme Confort ou Coiserette ou plus importantes comme Pontarlier, « bougent », multiplient les initiatives et les projets...

Toute cette volonté, tout cet attachement à notre territoire constituent notre identité commune, notre vraie richesse. À nous de rendre cette énergie créative pour que chacun trouve de l'intérêt et du plaisir à vivre chez nous.

Jean-Gabriel NAST  
Président du Parc



## Confort met en valeur son patrimoine

Né en 1858 de la partition du village de Lancrans, Confort n'est pas une star du tourisme. C'est par un travail constant sur son patrimoine que la petite commune de la Valserine prépare l'avenir.

**Personne ne sait** vraiment l'origine du nom du village. Et qu'importe, d'ailleurs ? Dans l'immédiat, le maire Michel Jerdelet a d'autres soucis... La petite commune au pied des Monts Jura doit faire face à un accroissement constant de sa population (499 habitants en 1999, 560 au dernier recensement) et à la réduction des surfaces constructibles imposée par le Grenelle 2. Résultat, les prix du foncier flambent : « On atteint 140€ le m<sup>2</sup> et les prix vont encore grimper vu que le Pays de Gex sature ! » Le maire le sait, c'est la vie du village qui va changer : « Le monde rural disparaît. La population qui vient ici est composée de familles de Bellegarde-sur-Valserine ou du Pays de Gex, elles demandent des crèches, des équipements dont les gens du village

n'avaient pas besoin jusqu'à maintenant. » Quelques artisans dont Bastien Bouverot, apiculteur ayant la marque « Parc », pratiquement pas d'industrie, très peu de forêts... Les revenus proviennent essentiellement de l'imposition directe : « Confort est un lieu de passage touristique au pied de la station de Menthieres, pas une destination. » C'est vrai, on y passe à pied, à cheval, en vélo, mais on n'y séjourne pas. Alors, la commune a misé sur son patrimoine en réhabilitant le chalet d'estive de Varambon à 1386 m d'altitude, avec le syndicat intercommunal du massif du Crêt d'Eau et le Parc. Achievé en 2010, doté d'une piste sylvo-pastorale et d'un sentier d'interprétation, ce haut-lieu montagnard est redevenu un chalet d'altitude de réfé-

rence. Autre rénovation, toujours avec le Parc, le four du hameau de la Mulaz et avec le SIVU sur la route forestière du Grand Crêt d'eau, la cabane forestière du Téléphone.

Après avoir investi dans l'assainissement, la commune devra se tourner vers son école : « On a 60 élèves cette année, il a fallu ouvrir d'urgence une classe dans un bâtiment à côté de la maison de retraite. Si l'on veut répondre aux normes d'accessibilité obligatoires en 2015, nous aurons de gros travaux à faire. » Pas de quoi paniquer pour autant, Confort peut compter sur Sœur Rosalie Rendu, l'enfant du pays béatifiée il y a trois ans qui veille consciencieusement sur les lieux... ■



### Le réaménagement de l'ancienne cure

C'est le gros projet qui va occuper l'année qui vient. Avec le soutien technique du Parc, la commune de Confort a décidé de réaménager l'ancienne cure et de la rehausser en créant deux logements communaux à l'étage et un local au rez-de-chaussée. L'originalité

du projet tient à un triple choix. D'abord réaliser un bâtiment basse consommation qui a fait l'objet d'une pré-étude. Ensuite utiliser du bois local pour la construction. Enfin privilégier un chauffage au bois. Ce projet de réhabilitation a été retenu par

l'ADEME et la Région Rhône-Alpes dans le cadre de l'appel à projets « DéfiBat » et participe au programme de la Fédération nationale des Communes Forestières (FNCOFOR) : « 100 constructions publiques en bois local ». Le véritable pari reste, bien en-

tendu, l'appel à des essences locales qui constitue une expérimentation tant les tentatives en la matière sont rares sur le territoire du Parc, mais il n'y a pas de raisons que le bois des montagnes jurassiennes ne soit pas d'aussi bonne qualité que les autres.



## Pontarlier, sentinelle aux portes du Parc

Au nord du territoire, Pontarlier est une « ville porte » dynamique. Paradoxalement, ce dynamisme lié au travail frontalier la rend vulnérable.

**Patrick Genre**, maire de Pontarlier, reconnaît que le terme de « ville porte » ne signifie pas grand chose de concret pour la plupart de ses concitoyens : « C'est une notion un peu abstraite, on a du mal à mettre quelque chose derrière. On est « ville porte » du Parc naturel régional du Haut-Jura, mais on nous a aussi proposé d'être « ville porte » du Parc naturel régional franco-suisse ! Je suis même persuadé que les gens craignent encore que le Parc sanctuarise tout, qu'il soit uniquement tourné vers l'environnement. » Pourtant, le maire de Pontarlier a une idée bien précise sur ce qu'il attend : « Concrètement, on bénéficie de la renommée du Parc, de sa notoriété. C'est une structure cohérente, un trait d'union historique, identitaire. Je pense qu'on pourra s'appuyer sur son ingénierie, sur ses ressources humaines pour un échange de connaissances et de bonnes pratiques sur des thématiques précises : environnement, patrimoine, économie, urbanisme... » Pontarlier s'est développée au rythme de l'emploi frontalier depuis quarante ans. C'est aujourd'hui une ville prospère qui n'est pas une destination touristique en soi, mais qui voit, en tout cas, passer énormément de touristes. À l'entrée d'un corridor

allant du Château de Joux à la source du Doubs en passant par Métabief, la ville et son bassin de vie veulent faire valoir leurs droits : « On fait du lobbying auprès de nos élus pour leur dire qu'on fait partie intégrante de l'Arc jurassien. On n'est pas le Grand Besançon ou Montbéliard, mais on est aussi peuplé et on a davantage d'emplois. On souhaite défendre nos valeurs et notre identité. » Une manière de rappeler que le bassin de Pontarlier bouge : implantation de zones d'activités, défense de la ligne TGV, création d'un club d'entrepreneurs, pépinières d'entreprises... Un mouvement perpétuel, sauf qu'en termes de pouvoir -notamment fiscal- les cantons suisses ont une grosse longueur d'avance !

Pour Patrick Genre, l'objectif reste la création de richesses. On pourrait penser qu'il n'a pas à se plaindre avec des milliers de frontaliers qui passent chaque jour la frontière. Lui n'est pas si euphorique : « Le travail frontalier est une question majeure sur l'ensemble du Parc. Les frontaliers ont dynamisé la région, mais on ne peut pas imaginer être sous perfusion de l'économie suisse ! L'important, c'est de conserver les emplois chez nous. Bien sûr, on est avancé, mais le phénomène frontalier crée des

difficultés, principalement les flux de déplacements aux heures de pointe. Il faut trouver des solutions : le covoiturage, le ferroviaire, les transports en commun... Aujourd'hui, certaines personnes ne veulent plus venir à Pontarlier faire leurs courses parce qu'il est impossible de circuler le soir. On a la chance d'avoir des grandes surfaces, de bons commerces, mais la consommation, c'est le maillon final. Sans entreprises sur le territoire, pas d'hypermarchés. Conserver l'emploi, c'est générer des recettes fiscales, c'est créer de la richesse ! »

De manière pragmatique, Pontarlier travaille déjà de concert avec d'autres collectivités, notamment les Pays du Haut-Doubs, Horloger et du Haut-Jura –et de ce fait le Parc réuni au sein d'une structure. Ces échanges permettent de travailler sur des problèmes communs : économie présentielle, déplacements. Ils permettent surtout de se connaître et la « ville porte » a déjà pris son rôle à bras le corps en intégrant la révision de son plan local d'urbanisme et la mise en place de son agenda 21 dans la philosophie du Parc, ce qui lui va très bien... ■



### Bientôt un livret sur Pontarlier dans le cadre de la collection patrimoine du Parc

Si l'origine de la ville semble difficile à attester clairement avant l'époque gallo-romaine (malgré des traces d'occupation préhistorique aux abords) en revanche depuis le haut Moyen-Âge, la cité est mieux connue, sans doute par la présence d'une voie romaine menant jusqu'à la Suisse. Ensuite, il y aura toutes les vicissitudes liées

aux guerres jusqu'à l'annexion de la Franche-Comté à la France en 1678 par le traité de Nimègue.

On peut objectivement dire que Pontarlier est une ville riche de son passé. Les vestiges sont nombreux qui attestent d'une prospérité qu'elle conserve encore aujourd'hui. Bien sûr, on retient avant tout la porte

Saint-Pierre (XVIII<sup>e</sup>) parce qu'impossible à ne pas voir, l'église Saint Bénigne (XV<sup>e</sup>), le théâtre Bernard Blier, enfant du pays (XIX<sup>e</sup>), l'Hôtel de Ville (XIX<sup>e</sup>), le collège Philippe Grenier (XIX<sup>e</sup>), le palais de justice (XIX<sup>e</sup>), l'hôpital Saint-Joseph (XVIII<sup>e</sup>), le couvent des Augustins (XVIII<sup>e</sup>). Le présent ou le passé récent sont également bien

présents avec les usines Schrader et Nestlé, les distilleries, l'enfilade des bâtisses de la grand-rue, les escaliers extérieurs, le cadran solaire, les portails ou les vitraux. Tout un ensemble à déguster au rythme du flâneur en se laissant porter par le langage des pierres.

## Échos du Parc

PARC NATUREL RÉGIONAL  
JURA VAUDOIS

En obtenant le label Parc d'importance nationale par l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), le Parc naturel régional Jura vaudois, créé en 2010 et soutenu par le canton de Vaud, assure son existence pour 10 ans. Ce label ouvre la porte à une reconnaissance au niveau fédéral pour cette région à forte valeur patrimoniale, ainsi qu'à des financements fédéraux, cantonaux et communaux pour développer des projets (murs en pierres sèches, alpages, labellisation de produits, offres touristiques douces...). Le Parc naturel régional Jura vaudois, ce sont 30 communes, 19% de la superficie du canton de Vaud (530 km<sup>2</sup>) et 31 000 habitants.

> Plus d'informations sur le site : [www.parcjuravaudois.ch](http://www.parcjuravaudois.ch)

...

TRAVAUX  
DE LA LEMME

Les marais de la Lemme font l'objet de travaux de restauration depuis ce printemps. Le 24 octobre dernier, un premier pas a été franchi avec la fin de la première étape de ce chantier unique, à savoir le reméandrement de la Lemme au Chatelet (Fort-du-Plasne) et l'effacement des seuils de la rivière à l'amont de ce secteur reméandré auparavant infranchissables pour la faune piscicole.

La prochaine étape en 2013-2014 portera sur la restauration de la Lemme dans la zone humide de la Savine (zone des sources).

> suivez le chantier sur : [www.parc-haut-jura.fr](http://www.parc-haut-jura.fr)



## Coiserette, village au fond de la vallée

Sans faire de bruit, Coiserette fait partie des communes historiques du Parc. Avec 55 habitants seulement, ce petit coin au bord du Tacon est tout entier tourné vers Saint-Claude.

**Roland Couty** est un maire atypique. Enfant de la commune, il est parti en 1961. Revenu au pays au moment de la retraite, il a été élu en 2008 après deux mandats d'adjoint: «J'ai fait comme beaucoup, je suis allé chercher du travail ailleurs...» C'est que Coiserette a connu des heures sombres pendant l'occupation, toutes les maisons en bordure de route ont été brûlées en 1944.

Le village a été reconstruit pour partie. Cette tragédie ajoutée à la lente désertification entamée avec le XX<sup>e</sup> siècle a quelque peu figé les choses. De 300 habitants en 1800, la commune est passée à 55 et 80 si l'on compte les résidences secondaires.

Pourtant, sans église (Coiserette dépend de Villard- Saint-Sauveur), sans école et sans possibilité de construire faute de terrain disponible, la commune a pourtant une solide entreprise de matières plastiques. Elle a aussi 120 hectares de prairies sèches classés en zone Natura 2000 à flanc de montagne. L'autre particularité, c'est la dispersion en petits hameaux. Quelques maisons en Berrod, d'autres vers la Croix, à l'Abon-

dance, à la Palud, aux Tapettes... Sur les 33 maisons de la commune, 13 seulement sont au village. Ici, les habitants sont tournés vers Saint-Claude. Coiserette appartient à la communauté de communes Haut-Jura-Saint-Claude et depuis longtemps elle a essayé de lier son avenir à celui de son voisin, mais surtout avec Coyrière. En vain, tout rapprochement s'est soldé par un échec,

c'est peut-être ce qui explique que la commune ait fait partie des 37 pionnières qui ont fondé le Parc en 1986, ce qui lui a permis de bénéficier entre autres du contrat rivière Bienne pour stabiliser le bord du Tacon et nettoyer les rives pour éviter les embâcles au niveau du gazoduc.

Aujourd'hui, le temps s'écoule doucement, le bâtiment de la mairie a été refait il y a quatre ans, la fontaine est restaurée, le four à pain aussi et on l'allume en été pour des retrouvailles locales sachant que Coiserette a une fête paroissiale, elle célèbre Saint-Antoine le 17 janvier, un temps à ne pas faire la fête, mais quand même à manger la chèvre salée... ■

*«la commune a fait partie des 37 pionnières qui ont fondé le Parc en 1986»*

## Un trésor dans les bois

Au-dessus du village, sur le coteau orienté au sud-ouest, Coiserette possède 121 hectares de pelouses sèches, l'un des plus grands espaces de la vallée du Tacon. Ces terrains ont d'abord été déboisés, puis pâturés pendant des siècles, mais l'arrêt de l'agriculture voilà une quarantaine d'années a laissé la place aux genévriers, buis et autres pins sylvestres et épicéas.

Pour protéger ce secteur sur lequel cohabitent lynx, chats sauvages, lézards verts et autres oiseaux (gêlinotte, pic noir, faucon pèlerin, bondrée, autour des palombes, milan, circaète Jean-le-blanc, grand corbeau et passereaux...) un contrat Natura 2000 a été signé entre la Communauté de communes Haut-Jura Saint-Claude et l'Etat, sous la houlette du Parc pour l'assistance technique. Entre 2007 et 2011, le Contrat Natura 2000 a permis de réaliser des travaux de réouverture de pelouses sèches embroussaillées sur 8 ha et à installer les équipements nécessaires au pâturage. 6 kms de clôtures ont été installés ainsi que deux points d'eau destinés aux chevaux koniks polski mis en pâturage pour assurer l'entretien de ces milieux abritant une importante biodiversité.





# Apprendre à se déplacer mieux

Le schéma stratégique des déplacements et des transports sur le territoire du Parc avance. Les premières propositions seront formulées en fin d'année. Un vrai défi, c'est la première fois qu'un Parc naturel se pose cette question...

**Sur le territoire du Parc**, chaque jour 45 220 personnes se déplacent dans le cadre de leur trajet domicile-travail. C'est le cas des 10 000 frontaliers. Ce sont les actifs. Et puis, il y a les résidents, à savoir les jeunes obligés de bouger pour suivre leur scolarité – en général vers les villes portes et au-delà – mais aussi les demandeurs d'emploi, les retraités, les visiteurs. Tout ce petit monde va et vient. Les déplacements journaliers cumulés sur le territoire du Parc correspondent à 8 fois la distance terre-lune, ils sont réalisés à 75% par les voitures. À l'heure où ce type de déplacement devient un luxe (énergie plus chère et plus rare, coût d'achat et d'entretien d'un véhicule, pollution) le Parc a mandaté un bureau d'étude (ITEM) pour préparer un schéma stratégique des déplacements

et des transports sur l'ensemble de son territoire.

Aucune solution ne peut régler à elle seule une problématique de cette taille. De la capacité des uns et des autres à imaginer des solutions à court ou long terme dépend l'avenir du territoire. Si

*“Pas de visions utopiques, mais des propositions pragmatiques, adaptées à tous.”*

la problématique de la mobilité n'est pas de la compétence d'un Parc, elle se répartit entre l'Etat, les Régions, les Départements, les villes et les communautés de communes. Mais le Parc s'est engagé dans le Plan Climat Energie Territorial inscrit dans sa Charte, à diminuer de 50% les Gaz à effet de

serre. Le rôle du Parc est de mettre l'ensemble des signataires de la Charte autour de la table.

Après plusieurs mois de travail, une trentaine de pistes émergent, bousculant parfois les vieux schémas. Citons pêle-mêle la mise en place de navettes de bus autour de bourgs-centres comme à Mouthe ou la création de lignes de bus à la demande (en taxi ou car) en complément des lignes existantes ou le covoiturage ou des déplacements organisés par les entreprises ou, plus ambitieuse, la prolongation du train Nyon / Saint-Cergues jusqu'aux Rousses... En 2013, un catalogue détaillé des actions sera proposé. Pas de visions utopiques, mais des propositions pragmatiques, adaptées à tous. ■

Suivez le projet sur [www.parc-haut-jura.fr](http://www.parc-haut-jura.fr)



*Le Parc compte, hors villes portes, 39273 actifs :*

**57,2 % des actifs** travaillent sur le territoire du Parc

**24,2 % des actifs** travaillent en Suisse dont 1375 dans le Haut-Doubs, 3271 dans le Haut-Jura, 4873 dans l'Ain

**18,6 % des actifs** travaillent hors du Parc et hors Suisse

**13 communes** ont plus de la moitié des actifs qui travaillent en Suisse, 27 communes n'en ont aucun





## Paroles d'élus

### Aller plus loin dans les propositions

Marc Borneck - Co-Président du comité de pilotage transports (Conseiller régional Franche-Comté)

**L'enjeu des déplacements** sur le territoire du Parc est double. D'une part, il s'agit de résoudre les difficultés liées aux trajets entre le domicile et le lieu de travail. Il faut reconnaître que les files de voitures à la frontière constituent un vrai problème. Des solutions sont déjà en place, comme les bus affrétés par les industriels suisses pour véhiculer leurs salariés frontaliers ou le covoiturage qui reste pour moi la solution la plus rapide à mettre en œuvre pour améliorer la situation. Il faut savoir que cette pratique divise par trois le coût du transport, c'est plus simple, plus sympathique et moins cher ! D'autres solutions sont à l'étude, par exemple les transports collectifs, mais pour qu'ils soient efficaces, il faut envisager une réorganisation des

horaires de travail qui ne sont pas forcément compatibles. On a d'ailleurs le même problème avec nos trains (TER) qui acheminent

#### *"La mobilité participe au mieux-vivre sur le territoire"*

des élèves arrivant systématiquement en retard de quelques minutes. Une simple adaptation des horaires permettrait de régler ces difficultés. D'autre part, en terme de tourisme, on peut proposer des modes de transport doux comme le vélo. Ces évolutions dans les attentes sont importantes, il faut en tenir compte. Avant même d'envisager les coûts, il y a des ruptures culturelles à opérer. Les horaires à

la carte pour les industriels sont tout à fait possibles, d'autant que les entreprises suisses ne peuvent plus construire de parkings. Le problème, c'est de savoir qui paye. La mobilité participe au mieux-vivre sur le territoire. On n'est pas là pour supprimer la voiture, mais pour tendre à son utilisation optimum. ■

#### TRAVAILLER

#### AUTREMENT DANS LE HAUT-JURA ?

Le Parc du Haut-Jura considère que de nouveaux modes de travail viendront compléter nos habitudes actuelles.

Déjà certains habitants s'engagent dans ce qu'on appelle communément le télétravail.

Une étude est en cours afin d'analyser ces besoins et de pouvoir proposer des offres adaptées.

> Rejoignez-nous sur le blog : [www.teletravail-haut-jura.blogspot.fr](http://www.teletravail-haut-jura.blogspot.fr)



### Innovons dans nos déplacements

Jacques Mercier  
Co-Président du comité de pilotage transports (Conseiller régional Rhône-Alpes)

**L'enjeu des déplacements**, c'est de marier plusieurs dynamiques pas toujours compatibles : l'attractivité, le développement économique, le respect de l'environnement et la liberté de chacun de se déplacer. Trouver le meilleur dénominateur commun est possible si chacun y met du sien. A nous, politiques, de réfléchir de manière globale ; aux collectivités de proposer les bons schémas et à chacun de se remettre en question dans sa mobilité. C'est aussi une réflexion sur notre mode de vie.

Pour moi, il y a trois priorités. D'abord, les trajets entre le domicile et le travail. Il existe des solutions comme le covoiturage, les navettes. Il faut continuer à réfléchir. Ensuite, les flux frontaliers importants en termes

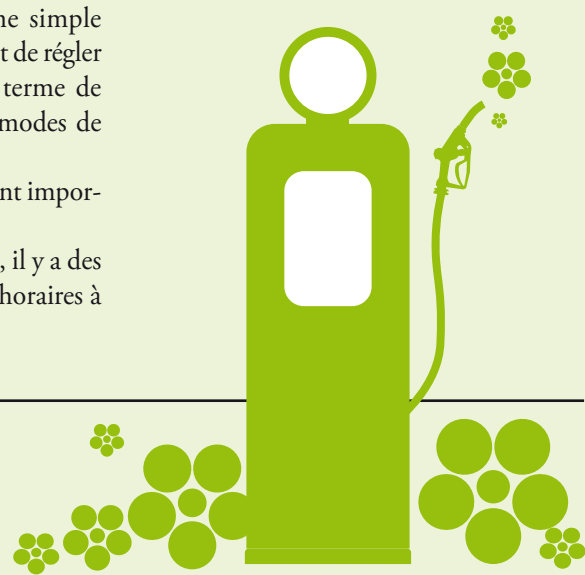
d'impact sur l'économie locale. Une partie des investissements doit se faire dans ce sens, par exemple le prolongement de la ligne Saint-Cergues-la Cure jusqu'aux Rousses. On résoudra le problème quand on proposera aux habitants des solutions plus économiques et pratiques.

#### *"Par nos réalisations montrons aux jeunes générations le chemin à suivre"*

Je pense au Bus à Haut Niveau de Services sur roues sur la RD 1005 dans le Pays de Gex. Enfin, lors des saisons touristiques lorsqu'il y a sur-fréquentation des sites et que les parkings sont saturés, il faudrait

mettre en place des navettes avec un tarif qui inclue le trajet et l'accès aux sites.

Il est vrai qu'il existe une spécificité du Pays de Gex tourné vers Genève. Pour nous, le Parc naturel est un peu notre parc de loisirs, on s'y promène un jour sur sept et les six autres on travaille avec Genève... C'est différent des gens qui habitent au cœur du Parc et qui y travaillent. Il faut faire une étude fine des circulations et trouver des solutions. En tout cas, il y a urgence à se remuer les méninges car, sur le long terme, on ne peut pas miser sur le tout-transport individuel : 20% du temps, le Pays de Gex est en alerte de pollution de l'air ! Par nos réalisations montrons aux jeunes générations le chemin à suivre, ce sont elles qui géreront le pays de demain. ■





## On y va ensemble

2012 aura été l'année de la sensibilisation des entreprises et des salariés. Tout est en place pour qu'en 2013, le projet de développement du covoiturage franco-suisse (\*) sur l'Arc jurassien devienne une réalité.

**Les chiffres sont têtus :** plus de 10000 voitures franchissent chaque jour la frontière sur le territoire du Parc et neuf fois sur dix, le chauffeur est seul... Résultat : des colonnes de véhicules qui bloquent la circulation, polluent et posent des problèmes de sécurité. Une priorité des deux côtés de la frontière tant la situation est devenue invivable. C'est dans cet esprit d'urgence que le projet de développement du covoiturage transfrontalier a été lancé en 2011 et si 2012 a été l'année de la mise en place des outils, 2013 sera celle de l'expérimentation, à condition que les frontaliers eux-mêmes se sentent concernés!

Souple, multiple, économe d'argent et d'éner-

(\*) projet INTERREG monté et co-financé par 8 partenaires de l'Arc jurassien français (Parc naturel régional du Haut-Jura, Pays Horloger, Pays du Haut-Doubs) et suisses (Association pour le développement économique de la Vallée de Joux, l'Association pour le développement du Nord Vaudois, l'Agglomération urbaine du Doubs et le canton du Jura)

gie, complémentaire aux transports publics, ce système repose sur une mise en réseau des besoins. Une plateforme téléphonique permet aux frontaliers d'être mis en relation directement avec un partenaire sur simple identification (appel gratuit depuis la France : 0041800252627 et la Suisse : 0800252627). Le site internet ([www.covoiturage-arcjurassien.com](http://www.covoiturage-arcjurassien.com)) apporte également les informations nécessaires et une vingtaine de parkings (15 sur le Jura et 5 sur le Doubs) seront signalés. Les salariés et les entreprises ont été informés toute l'année. L'objectif affiché est de passer de moins de 10% de covoiturations actuellement à 20% au moins dès l'an prochain!



### Le covoiturage, version Audemars-Piguet

Au Brassus, Audemars-Piguet, a déjà tenté d'organiser le transport des frontaliers par bus. L'entreprise a dû stopper au bout d'un an. Plus personne ne le prenait...

Vincent Schneider, directeur des ressources humaines, croit au covoiturage : « Il y a déjà eu des initiatives d'entreprises. La différence, c'est qu'aujourd'hui on s'est tous unis autour d'un projet commun de la Chaux de Fonds à la Vallée de Joux. » Quoi qu'il en soit, la situation ne peut plus durer : « La concentration du trafic sur des heures spécifiques diminue l'attractivité de l'offre de nos entreprises. Le personnel va-t-il accepter de faire 40 minutes de voiture le matin et le soir et ne pas arriver à se garer sur place ? » Le problème est bien là pour les employeurs suisses limités administrativement par

les normes en vigueur, qui n'autorisent aucune dérogation dans la Vallée pour la construction de places de parking supplémentaires. Vincent Schneider a beau le déplorer, c'est une réalité : « La loi ne tient pas compte du fait

*« Ce projet fait appel au bon sens de chacun, il existe un potentiel d'économies pour tous. »*

qu'on se trouve dans une région périphérique mal desservie par les transports publics, nous avons un gros problème de parkings ! » C'est donc un panel de propositions qu'il imagine : « Le covoiturage, mais aussi une part de transports en commun, la flexi-

bilisation des horaires et pourquoi pas le télétravail, certains collaborateurs ne sont pas forcés de passer 5 jours ouvrables dans l'entreprise. Une autre direction, encore : des logements disponibles sur place avec une fisca-

lité et des loyers attractifs pour que les gens habitent ici, les villages y travaillent, mais ne sont pas encore tous prêts. Et puis, le Conseil général du Jura a proposé d'accueillir des entreprises suisses en France, c'est une solution ! » Il refuse la décision ul-

time : « Je détesterais arriver à devoir faire payer les parkings. » Malgré la complexité du problème, Vincent Schneider reste optimiste : « Je ne crois pas à une conversion à 100%, on a fait beaucoup d'information, mais on ne change pas les habitudes comme ça, il faudra du temps. Ce projet fait appel au bon sens de chacun, il existe un potentiel d'économies pour tous. Je crois à la fibre écologique des jeunes générations. De toute façon, aux heures de pointe on est déjà entré dans un problème qui dépasse le raisonnable. Il faut changer les choses très vite ! » ■

Déplacements comptabilisés dans le Parc et ses villes portes :

**4 500**

véhicules/jour à la Cure et Bois d'Amont

**9 480**

véhicules/jour à Jougue

**19 000**

véhicules/jour à Ferney et Prévessin-Moëns-Meyrin

**11 000**

véhicules/jour à Divonne



## Arcade mise sur un ramassage inter-entreprises par bus



Transporter les salariés depuis chez eux jusqu'à leur entreprise le matin et le soir. C'est le pari que relève la communauté de communes Arcade pour faciliter les déplacements du personnel.

**Avec 2200 salariés** sur le bassin de Morez, l'industrie de la lunette pèse lourd mais elle fait appel à une main d'œuvre qui vient de Saint-Laurent, de Longchaumois, de la Chaumusse et même de Champagnole... Rien de surprenant, dans ces conditions, que le transport des salariés ait été la revendication première des chefs d'entreprises interrogés voilà presque deux ans. Pourtant, poser le problème ne suffit pas, les déplacements professionnels représentent un casse-tête depuis près de deux générations et il n'a jamais pu être résolu!

La communauté de communes Arcade a décidé de prendre le problème à bras-le-corps. Tout a commencé après le Silmo 2011. C'est à ce moment qu'un questionnaire a été adressé aux neuf entreprises de plus de 20 salariés (Thierry, Logo, TSM, Albin-Paget, Fidela, CP Lux Composants, LPS, l'Amy, Julbo, UNT, Oxybis). Des questions simples impliquant des réponses claires: comment vous rendez-vous sur votre lieu de travail? Connaissez-vous le coût mensuel de votre transport? Seriez-vous intéressé par un transport en commun? Quels sont vos horaires? Seriez-vous prêt à participer au coût du transport collectif? Quel lieu de ramassage? Première surprise, les réponses ont été nombreuses: plus de 200. Seconde surprise, les gens ne

savent pas ce que leur coûtent leurs déplacements (après calcul, un véhicule 5 CV revient à 491€ par mois et 6CV à 515€).

Une analyse plus fine montre que le problème est particulièrement complexe. Jacqueline Laroche, adjointe au maire de Morez, déléguée communautaire chargée des transports ne le cache pas: «La volonté est là, mais au fur et à mesure qu'on va avancer dans ce projet, il y aura de la perte. Quand on va proposer une participation financière, certains vont refuser. Le

*“C'est au printemps 2013 que les premières navettes devaient fonctionner”*

problème des déplacements se pose depuis longtemps, mais rien n'a été fait. Pourtant, les entreprises sont demandeuses.» A l'issue des premières rencontres, il a été décidé de travailler sur l'axe Champagnole-Saint-Laurent-Morbier-Morez avec un arrêt à la Chaumusse. Un autre axe Longchaumois-Morez a été identifié, il ne concerne que huit personnes, un minibus pourrait être mis en place.

Le projet consiste à mettre en place deux bus le matin avec départ de Champagnole à 6h et 6h35 et retour le soir depuis Mo-

rez à 16h05 et 17h05 du lundi au jeudi. Le vendredi les retours de font à 11h05 et 11h50. Le problème majeur, ce sont les horaires. Dans les entreprises, le travail commence à 7h, 7h30 ou 8h, certaines terminent à 16h, d'autres à 17h et quelques-unes font une pause de 1h pour le déjeuner... Pour les entreprises, cela implique de réorganiser les horaires en interne. Ce sera donc au syndicat des lunetiers que reviendra la délicate mission de trouver un consensus. Pour tout dire, d'autres pistes que le bus ont été explorées, mais le covoiturage n'a guère remporté de succès. Quant au train, mission impossible, les horaires ne correspondent pas!

C'est au printemps 2013 que les premières navettes devaient fonctionner (sur un principe de carte pour fidéliser les utilisateurs) car il n'est pas question de tenter l'expérience en hiver. D'ici là, il faudra refaire une enquête pour savoir le nombre exact de salariés intéressés et le coût définitif par personne. De toute façon, les transporteurs sont partants, ils sont trois à avoir fournis des devis. Jurabus est même prêt à étudier la mise en place d'une ligne nouvelle ouverte à tous et si ce projet donne satisfaction, il pourra être ouvert à toutes les entreprises du bassin, quelle que soit leur taille et leur domaine d'activité... ■

**Transports collectifs hors villes portes :**

**23 %**

57 communes, soit 23% de la population, n'ont aucune offre de transport collectif

**27 %**

de la population n'a pas la possibilité d'effectuer un aller-retour vers une destination dans la journée



### Thierry SA à Morbier fait son parking

**Suite à son extension**, l'entreprise morberande compte aujourd'hui 140 salariés dont plusieurs dizaines viennent de très loin et si autrefois les employeurs locaux avaient organisé des navettes pour transporter leurs salariés, la formule s'est arrêtée avec l'arrivée

des 35 heures et une organisation horaire à la carte pour chaque entreprise. Pour faire face aux besoins, Thierry SA a choisi de construire son propre parking de 50 places, un investissement important qui n'empêche pas le directeur Joël Thierry d'espérer une

solution le plus vite possible: «Les entreprises suisses transportent leurs salariés français par bus. Pour nos employés, le covoiturage se fait très peu et les déplacements coûtent très chers. Nous sommes vraiment intéressés.»





# Acheminer et déplacer la clientèle touristique

L'étude engagée par le Parc sur l'éco-mobilité touristique vise à trouver les meilleures façons de rendre le territoire accessible aux clientèles de groupe et de leur proposer des déplacements doux.

**Il est intéressant** de souligner que les 43 villages et centres de vacances sur le territoire du Parc représentent 60% de l'hébergement marchand et 36% des lits touristiques et que 80% de la clientèle accède à ces structures en voiture individuelle. Autrement dit, si l'activité touristique constitue un levier économique pour le territoire, elle reste dépendante des problématiques d'accès aux lieux d'hébergements. Premières pointées du doigt, les gares qui ne jouent plus leur rôle d'accueil. Si Bellegarde demeure la gare de destination au départ de Paris et du sud, en revanche elle est beaucoup moins pratique pour les gens du nord davantage attirés par Morez ou Vallorbe. Hélas, à Morez les trains sont rares et les horaires peu pratiques et Vallorbe commence à faire les frais de liaisons directes avec Genève... Comment acheminer les touristes depuis les gares jusqu'aux centres d'hébergement sans surcoût insurmontable, sans risques pendant les périodes hivernales et dans un maximum de confort. C'est la question à

laquelle l'étude du Cabinet Indiggo sur l'accessibilité des touristes au Haut-Jura devra répondre dans quelques mois. Pour l'instant, des pistes sont avancées, mais elles doivent tenir compte des clientèles touristiques très différentes d'un lieu à l'autre et de leurs habitudes ou envies, très disparates elles aussi. La route en complément du train peut constituer une réponse à cette problématique, mais sous quelle forme : faut-il privilégier, dès le lieu de départ des touristes, des bus longue distance? L'expérience a été menée depuis Dijon avec une formule incluant le transport et le forfait. Ce système de car privé pourrait être très attractif pour une clientèle plus lointaine qui pourrait même utiliser des bus couchettes. Par ailleurs est-il judicieux de mettre en place des lignes virtuelles de la gare aux lieux d'hébergement avec un circuit adapté aux réservations ou alors faut-il privilégier un transport à la demande entre les lieux d'hébergement? Pour l'instant, l'enquête n'est pas close. Ce qui est certain, c'est que

l'acheminement n'est qu'une partie du problème... Une fois sur place, il reste à régler la difficulté des déplacements locaux pour des gens sans véhicule : navettes de bus à la demande, location de voitures, taxis. Les lignes de bus existantes pourraient de ce fait être amenées à évoluer. Toutes ces questions sont fondamentales pour l'avenir économique. Elles supposent de trouver des réponses innovantes et d'intégrer des impératifs liés à ces nouveaux modes de transport, au travail en réseau entre hébergeurs, à leur financement de façon à proposer une offre de mobilité douce dans un territoire marqué par le respect de l'environnement. ■

## Échos du Parc

### DEMANDEZ LE GUIDE DE L'ÉCO-MOBILITÉ

Laisser sa voiture au garage, prendre le train pour rejoindre les Montagnes du Jura, puis un bus pour accéder au départ des Grandes Traversées du Jura, réaliser ses étapes à pied, à vélo, à ski ou à raquette puis regagner son domicile par les transports en commun, c'est possible ! Selon votre destination et votre pratique, des solutions existent pour réaliser une GTJ complète ou partielle sans recours à votre véhicule personnel. Ce guide recense pratique par pratique, l'ensemble du réseau de transport en commun français et suisse (train et bus) en connexion avec les itinéraires GTJ.

> Plus d'informations sur le site : [www.gty.asso.fr](http://www.gty.asso.fr)



## Et les déplacements doux ?

Peut-on proposer aux visiteurs une fois sur place une offre touristique qui ne repose pas que sur des déplacements automobiles? C'est ce qu'on appelle l'offre de service de mobilité douce, basée essentiellement sur le vélo à assistance électrique. Dans la vallée de la Valsérine, le Parc a acheté des vélos mis au service

des touristes grâce à un réseau de loueurs. C'est une autre manière de découvrir le territoire, à un autre rythme, entièrement à la carte. Une offre qui allie l'activité physique et ludique. D'autres lieux sont étudiés pour que le vélo électrique devienne un véritable outil au service du visiteur.





## Tout simplement

**L'idée :** produire du lait en rationalisant les techniques dans un souci d'économie d'énergie et de préservation de la facture carbone.

**L'enjeu :** accroître la production et diminuer les coûts avec de meilleures conditions de travail.

**Les partenaires :** La Chambre d'Agriculture qui a réalisé le diagnostic thermique. Le Parc, animateur du programme européen Leader sur son territoire pour la définition des investissements, le montage et le suivi du projet jusqu'à sa réalisation (y compris les subventions).

**Les techniques choisies :** la récupération de chaleur dégagée lors du refroidissement du lait (de 37° à 4°) dans le tank de stockage, à savoir la production d'1/2 litre d'eau chaude à 55° pour 1 litre de lait refroidi. La diminution de la consommation d'énergie de l'éclairage par la pose d'ampoules basse consommation. L'installation d'une cuve de récupération de l'eau de pluie de 80m<sup>3</sup>. L'installation d'un séchoir solaire pour le fourrage.

**Les résultats :** la réduction de la facture énergétique. L'accroissement de la qualité du fourrage et des qualités gustatives du fromage. La diminution des charges financières. L'amélioration quotidienne des conditions de travail.

# Aux Rousses, économie d'énergie rime avec agriculture

À 1000 m d'altitude, le Gaec des Sports d'Hiver fait aujourd'hui figure de référence en matière énergétique pour l'agriculture d'élevage sur le territoire du Parc.

En 2008, quand Sébastien Michel et son épouse décident de reprendre la ferme de leurs parents en Gaec, ils n'imaginent pas vraiment l'aventure qui les attend. Pourtant, leur projet « familial » va vite prendre une tout autre dimension puisque la même année, leurs voisins - agriculteurs eux aussi - partent en retraite: « On travaillait tous pour la coopérative des Rousses, comme on s'entendait bien on a demandé au frère de ma femme s'il était prêt à se joindre à nous. On a racheté les terrains ». Le Gaec des Sports d'Hiver (en évocation de la station) est né ainsi, il pèse 250 hectares pour 750 000 litres de lait à comté (le tiers de la production de la coopérative), 100 vaches laitières et 40 veaux. Seul souci, la place... La ferme des parents à l'entrée du village, trop petite et vétuste, ne fait pas l'affaire. Il faut envisager le déménagement. C'est au Bief de la Chaille qu'ils vont s'installer, au milieu de leurs champs!

« Du coup, on a imaginé un projet de reconstruction (salle de traite, stabulation, hangar) qui soit rationnel dans la manière

de travailler et le plus autonome possible en énergie. On est allé voir ce qui se faisait ailleurs et avec l'aide technique du Parc, on a choisi un système qui nous permet de chauffer la salle de traite et l'eau chaude sanitaire grâce à l'énergie récupérée par la chaleur du lait, à sécher le foin par la récupération de chaleur en été et l'installation de deux ventilateurs. Une cuve de 80m<sup>3</sup> récupère l'eau de pluie pour laver les locaux... » Les travaux, tout juste achevés cet été, ont déjà démontré leur intérêt. Les monceaux de foin récupérés en vrac sont placés dans trois cellules et séchés par l'air chaud en deux fois moins de temps qu'à l'ordinaire, un détail qui compte à cette altitude-là: « On rentre même du foin humide qu'on n'aurait pas pu stocker sans risquer d'y mettre le feu! » Autres avantages: l'amélioration de la qualité du fourrage, la réduction des compléments alimentaires aux animaux et à l'arrivée, un comté de meilleure qualité...

Alors, même si l'investissement total (160 233€) est important, les aides prove-

nant du programme européen LEADER (40 524€) et du Ministère de l'Agriculture (33 156€) le ramènent bon an, mal an à 1M d'euros. Un risque que Sébastien Michel et ses collègues semblent heureux de prendre: « C'est une idée qu'on avait dès le départ et franchement, ça nous facilite la vie. On peut même partir en vacances et mon beau-frère est double actif... Aujourd'hui, on va travailler à grossir le troupeau et améliorer nos alpages sur la route de Lamoura! » ■

> Pour en savoir plus :  
[www.parc-haut-jura.fr](http://www.parc-haut-jura.fr)





## Produits alimentaires de proximité : l'autre monde !

L'enquête menée sur les circuits de distributions des produits alimentaires locaux fait tomber bien des idées reçues et offre de vraies perspectives...

**Comment rapprocher** l'offre et la demande dans ce grand univers qu'on appelle globalement les « circuits courts » ? C'est le but de l'enquête lancée par le Parc sur l'ensemble du territoire, une enquête qui, dans sa première étape, apporte des informations essentielles sur l'état actuel de ce « marché » potentiel. D'abord, les initiatives locales sont nombreuses, AMAP (\*) bien sûr (le client achète chaque semaine un « panier » à un producteur), mais aussi des spécialistes de toutes sortes... En face, de grosses -et parfois très grosses- demandes des particuliers, mais aussi de structures collec-

tives. Et puis, des producteurs en AOC ou produits fermiers plus ou moins bien connus.

Mais l'enquête dit d'autres choses. Par exemple, sur les 466 exploitations répertoriées sur le territoire du Parc, la moitié seulement sont en production de lait à comté ! Le reste - miel, fromages de chèvres, de vaches, charcuterie, petits fruits- est vendu sur les marchés, en direct ou par des biocoops.

Autres enseignements, les consommateurs qui trouvent souvent les prix élevés, ne connaissent pas toujours les points de vente et souhaitent faire leurs courses

en un seul endroit. Voilà pourquoi 24% d'entre eux achètent sur les marchés. Quant aux collectivités ou centres d'hébergement, les producteurs peu organisés pour répondre à leur besoin.

Malgré tout, la demande existe et elle progresse... La seconde étape du travail doit proposer des pistes d'actions pour mettre en relation l'offre et la demande, pistes qui devraient répondre aux questions d'approvisionnement, des types de produits, des coûts... ■

(\*) Association pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne



## Pêche et canyoning, la Valserine donne l'exemple

La charte signée par les responsables du groupement de pêche Valserine et ceux de l'Association de Gestion et d'Équipement des Sites de Spéléologie, d'Escalade et de Canyonisme de l'Ain (AGESSEC) démontre que les sports d'eau, sous certaines conditions, peuvent se conjuguer avec le respect des activités de pêche sans altérer la qualité environnementale des rivières.

**Belles rivières** que la Semine et la Valserine ! Belles parce qu'elles offrent aux amateurs d'émotions des canyons classés en terrains d'aventure, c'est-à-dire que les pratiquants s'engagent sous leur propre responsabilité dans un univers parfaitement sauvage et souvent dangereux. Ces difficultés sont très prisées par les spécialistes, en amont ou en aval d'Orvaz ou dans les marmites de géants de Saint-Germain-de-Joux... Belles parce que les eaux ont encore une qualité exceptionnelle où les truites sauvages se reproduisent sans besoin d'aleviner(\*). D'ailleurs, le Parc participe à la dynamique de mise en place d'un label « Ri-

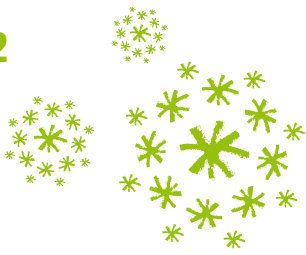
vières sauvages »...

On le devine, le souci, c'est d'offrir aux uns la possibilité de pratiquer leur passion et aux autres... également ! Après plusieurs réunions animées par le Parc, une forme de « partage » des rivières a été décidée et formalisée par une charte qui engage chacun à préserver la qualité biologique, exceptionnelle de cet endroit. Les « canyoneurs » ne pratiqueront que le canyoning (pas de marche aquatique) et uniquement du 1<sup>er</sup> mai au 31 octobre, c'est-à-dire en dehors des périodes de fraies des truites, et de 9h30 à 17h, soit en dehors des heures favorables à la pêche avec, l'obligation de marcher sur les berges

dès que le niveau d'eau ne permet plus de nager ou de flotter, ceci pour ne pas piétiner la faune et les fonds aquatiques. Evidemment, engagement aussi à ne pas laisser sur place de déchets. Les deux associations ont également participé à une journée de formation sur le biotope de la rivière organisée par les représentants de la pêche et le Parc. Une charte qui pourrait servir de base à d'autres signatures, le Parc ne manque pas de sites où pêcheurs et canyoneurs peuvent se croiser... ■

(\*) Action d'introduire de jeunes poissons pour repeupler une rivière.





## Maison du Parc

## EXPOSITION

Du 14 septembre au 5 janvier 2013 à la Maison du Parc à Lajoux, une exposition « **Du nouveau dans les paysages du Haut-Jura** » présente les projets finalistes et les lauréats des concours organisés dans chacune des trois catégories : mobilier de repos et contemplation, couverts de récupération des eaux de pluie en estive, abri pastoral de bergers en bois. L'exposition témoigne du travail réalisé par les étudiants et leurs enseignants, les artisans et les concepteurs (85 candidats issus de trois lycées professionnels). Elle rend compte des possibilités de renouvellement de ce type d'aménagements rencontrés généralement en alpages.

## LABEL TOURISME ET HANDICAP



L'exposition permanente à la Maison du Parc a pour objectif de faire découvrir le Haut-Jura de manière ludique et interactive à travers une présentation faisant appel au toucher, à l'odorat, à la vue et à l'écoute. Ces prestations liées au handicap (exposition accessible par ascenseur, espaces favorisant une découverte par tâtonnement, bornes permettant des niveaux de lecture adaptés à tous...) ont valu à la Maison du Parc d'obtenir le label Tourisme et Handicap.

> [www.parc-haut-jura.fr](http://www.parc-haut-jura.fr)

ISSN 0989-5795

Dépôt légal : 4<sup>e</sup> trimestre 2012

Éditeur : Parc naturel régional du Haut-Jura

Directeur de publication : Jean-Gabriel Nast

Rédaction : Armand Spicher

Impression : IPS à Reyrioux

Maquette : Studio Lautrec

Crédits photos : PNRHJ/G. Benoit à la

Guillaume, L. Gaignerot, C. Le Pennec,

T. Petit, M. Vercez, A. Spicher, P. Louvrier,

J. Barlet, P. Durllet, P. Andlauer, L.P.

Mareschal, A-S. Vincent, F. Thurel/Tinka®

– Fotolia/Parc Jura Vaudois / N-D. Sémio

Agence Indiggo/J. Carrot

Réalisé avec l'aide financière du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, des Régions (Franche-Comté, Rhône Alpes), des Départements (Ain, Doubs, Jura), des communautés de communes et des communes du Parc.

Imprimé sur papier recyclé



## Le beau succès des GTJ

Créée officiellement en 1999, l'association des GTJ propose de traverser le massif du Jura du nord au sud. Une grande idée qui mêle dans une même démarche sport, découverte et convivialité.

### Aujourd'hui, les Grandes Traversées du Jura

constituent une offre touristique majeure pour le massif jurassien, que ce soit en été ou en hiver. Six itinéraires, chacun basé sur une pratique sportive différente. VTT, vélo, randonnée et cheval en été. Ski de fond et raquette en hiver. Quel que soit le choix, la démarche est la même : traverser les montagnes jurassiennes à son rythme, choisir l'hébergement qui convient, prendre le temps de flâner, de discuter avec les hôtes, découvrir une histoire, une identité, un environnement et des savoir-faire exceptionnels.

Les GTJ s'étendent sur plus de 500km de Montbéliard, tout au nord de la Franche-Comté, jusqu'à Arbignieu dans l'Ain (Bu-

gey). Trois départements traversés : le Doubs, le Jura, l'Ain. Deux régions concernées : Franche-Comté et Rhône-Alpes. Un Parc naturel régional, celui du Haut-Jura. Des montagnes, des forêts, des lacs, des cascades, des vallées et même des vignobles. Des villes et des villages au caractère bien trempé : Chapelle-des-Bois, Bois d'Amont, Lajoux... Des traditions uniques : fromage, lunette, jouet, pipe, vins... Et, surtout, 152 hébergeurs disséminés tout au long des itinéraires, depuis le refuge isolé jusqu'au gîte d'étape en passant par l'hôtel ou le centre de vacances, sans oublier l'auberge, la chambre d'hôtes ou le camping.

Ce qui fait le succès des GTJ, c'est d'abord la possibilité d'escapades à la

carte (400 km environ d'itinéraires à vélo, VTT ou à pied ; 500km à cheval et 180km en raquettes ou à ski de fond pour des séjours à la journée, au week-end ou à la semaine, voire plus...) C'est aussi l'attention portée par les hébergeurs qui mettent à disposition salles de séchage, transport de bagages, entretien du matériel, conseils et gastronomie locale. C'est enfin l'ensemble des topoguides, revues, site internet et brochures distribués par le réseau des offices de tourisme et le Parc. Un concept qui représente en 2012 plus de 20 000 nuitées. ■

Pour plus d'informations [www.gtj.asso.fr](http://www.gtj.asso.fr)



### La Dalue : le bonheur au bout du chemin

Entretien avec Estelle Perrier.

**Huit cent mètres** d'une toute petite route pour arriver à une magnifique bâtisse dont le maître des lieux vous avertit qu'elle servit d'école en 1761. Bienvenue à la Dalue, à 1 240m d'altitude, quelque part sur la commune de Bellecombe... Le chien jappe, la façade décorée de bûches de bois respire l'hospitalité, les plaques du guide du Routard rappellent

que le lieu est prisé. Estelle Perrier ouvre la porte. La Dalue (mot local qui signifie dalle) est une ancienne ferme avec deux habitations et une étable au milieu. Estelle l'a repris à son père en 2008. C'est lui qui, moniteur de ski à ses heures perdues dès 1978, s'est recyclé dans le tourisme en 1987, accueillant et accompagnant les premiers randonneurs :

« Je ne voulais pas que la ferme soit vendue, j'ai abandonné mon travail à Saint-Lupicin et je suis venue ici. C'était le bon moment ! » Aujourd'hui, la ferme a été réaménagée. Deux dortoirs, quatre chambres, un espace campeur permettent d'accueillir une trentaine de personnes. Les pistes de fond et de raquettes passent devant la maison, le GR de Pays

aussi. De quoi attirer les randonneurs, surtout en hiver qui représente 70% de l'activité de l'année. Le réseau des GTJ, internet et le bouche à oreille font le reste : « J'aime l'accueil, l'indépendance. Je vois beaucoup de monde, des gens seuls ou des familles qui viennent chercher le calme. Je pense que je vais faire ça encore longtemps ! » ■