

**les sommets
du tourisme**
chamonix mont-blanc



Prix des Sommets du Tourisme 2006

PROJET

**La Station Touristique « Le Paradis de la Nature
«
Voila**

ROUMANIE

Lauracismaru@yahoo.com

Laura Cismaru

Inscription

**CISMARU Laura
Membre fondatrice
Association BLV Fishing Paradise
Str. Trandafirilor F.N.
COM. HARMAN
ROUMANIE**

Nature de l'opération : L'idée de projet d'aménagement du territoire et de développement local conçu pour une région de la commune de Voilà.

Synthèse : Le projet représente une idée de développement touristique durable pour une partie de la commune de Voilà, située dans le département de Brasov, qui propose l'aménagement d'une station touristique « verte », « sans-voiture », avec plusieurs types de tourisme praticables.

*La Commune de Voila
Département de Brasov
Roumanie
Transilvania*

*L'Association BLV
Fishing Paradise
Fagaras, Roumanie*

*La Faculté de
Sciences Économiques
L'Université
Brasov, Roumanie*

PROJET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

LA STATION TOURISTIQUE “LE PARADIS DE LA NATURE” - VOILA

1. Les partenaires

1.1. Un partenariat public-privé

Le projet de développement “La station touristique – Le paradis de la nature – Voila” représente l’une des confirmations du fait que les partenariats public-privés représentent un vrai moteur du développement pour une région et, en même temps, une garantie d’un développement durable qui couvre le coté économique, le coté social aussi bien que celui de l’environnement.

Ce projet est le résultat de la coopération entre le pouvoir public, représenté par la commune de Voila, la société civile, représenté par un ONG, “BLV Fishing Paradise” et une institution d’enseignement supérieur publique, représenté par l’Université Transilvania de Brasov.

Et ce partenariat n’est que le début! L’un des objectifs fixés pour que ce projet puisse devenir une réalité se réfère à l’extension de la liste des partenaires, à la création même de formes associatives qui impulsent l’implication active de la collectivité, des entreprises et d’autres “acteurs” du secteur publique dans cet effort de développement local durable.

1.2. Le rôle et l’importance des partenaires

Une démarche de quantification de l’importance de chacun des trois partenaires nous semble inutile à cause du fait que la force d’un tel partenariat vient exactement du mélange des rôles et des implications des partenaires, qui peuvent varier par rapport à un certain moment ou par rapport à une certaine partie du projet.

1.2.1. La commune de Voila est composée de six villages (Cincsor, Voivodeni, Ludisor, Dridif, Sambata de Jos et Voila). La commune s’étend sur 8250 hectares et compte environ 3000 habitants.

L’importance et le rôle de la commune de Voila dans la mise en pratique de ce projet sont liées à la sensibilisation d’autres organismes publics qui existent au niveau régional ou national pour impulser leur implication aussi bien qu’à l’identification et à l’obtention de financements.

1.2.2. L'Association "BLV Fishing Paradise" est un ONG créé cette année par plusieurs jeunes passionnés de la nature, du sport et du tourisme. La plupart des fondateurs ont passé leur enfance dans cette région et le désir de la développer est très grand, aussi bien que leur degré d'implication. Leurs familles vivent encore dans cette région, une région ayant un haut potentiel touristique qui pourrait leur offrir un niveau de vie nettement supérieur à celui du présent. Chaque année, après les fêtes du Nouvel An, la population souffre d'une réduction de presque la moitié. Les gens vont travailler à l'extérieur de la Roumanie (en Italie, Espagne, Allemagne etc.). Mais ce qui est très important c'est le phénomène, d'ailleurs très intéressant, du retour de cette population nombreuse. Les gens reviennent chaque année pour les vacances d'été et d'hiver. Pendant ces deux courtes périodes, la région est vraiment vivante, le reste de l'année elle seulement... existe. Le retour de ce grand nombre de gens est la preuve du fait que la région est vraiment belle et qu'ils ne peuvent pas la quitter. C'est en même temps un grand espoir qu'ils ont chaque année de trouver des raisons de rester auprès de leurs familles. Ce projet est une offre pour eux, une offre de pouvoir vivre très bien chez eux, sans être obligés de quitter leurs familles et leur amis pour travailler à l'étranger. L'initiative de ce projet leur appartient.

Les fondateurs de cette association sont tous, en même temps, des jeunes chercheurs à l'Université. Par conséquent, l'importance de cet ONG est double: il représente la collectivité, la société civile aussi bien que le côté de la recherche.

1.2.3. L'Université "Transilvania" de Brasov est une institution d'enseignement supérieur publique fondée en 1940 qui jouit d'un grand prestige en Roumanie aussi bien qu'à l'étranger. Il y a beaucoup de facultés et de spécialisations à l'Université Transilvania. La Faculté de Sciences Économiques fondée en 1990 est l'une d'entre elles. Dans ce projet est impliquée une équipe d'enseignants qui coordonne le Master intitulé "Politiques et stratégies du développement du tourisme". La contribution de cette équipe à la réussite du projet est liée non seulement aux choix stratégiques mais aussi à la recherche et à la rédaction des projets de financement.

2. Le milieu/le cadre et le contexte de la réalisation du projet

Étant donné le fait que pour toute intervention nouvelle, la phase diagnostique est une étape fondamentale, on considère que pour le présent projet est essentielle son intégration dans le milieu naturel, économique et social dont il fait partie.

2.1. Position dans la zone

Le département de Brasov est situé dans le centre de la Roumanie et représente l'une des plus importantes régions de la Roumanie en ce qui concerne le tourisme. L'une des plus connues stations pour les sports d'hiver se trouve tout près de la ville de Brasov. Il est aussi un important centre culturel ayant un très grand potentiel pour un développement de plusieurs formes de tourisme. Il y a beaucoup de ressources naturelles et culturelles insuffisamment ou pas du tout mises en valeur. C'est aussi le cas de la région appelée "Le pays de Fagaras", région située à environ 60 km de la ville de Brasov, la capitale du département. Le centre du Pays de Fagaras est la ville nommée Fagaras, située à environ 70 km de Brasov et à environ 80 km de Sibiu, autre ville très importante de Roumanie, récemment déclarée Capitale Européenne de la Culture. Malgré son grand potentiel pour le développement, qui a fait le sujet de plusieurs études et recherches réalisées par des équipes d'experts internationaux, toute cette région de Fagaras a souffert d'une sorte d'isolation, étant constamment ignorée.

La commune de Voila fait partie du Pays de Fagaras étant située à environ 12 km de la ville de Fagaras vers Sibiu.

2.2. Le potentiel naturel et culturel

Le potentiel naturel et culturel de tout le Pays de Fagaras est immense. À partir d'une très grande diversité de formes de relief, des paysages magnifiques, des rivières, des lacs, des forêts et jusqu'à un riche héritage en ce qui concerne les traditions et les sites culturels, comme les monastères, les églises fortifiées et beaucoup d'autres, représentent tous de très bons atouts pour le développement touristique de la région.

La commune de Voila se trouve dans la partie de centre-nord du pays de Fagaras dans une très belle région de collines et vallées, de forêts de chênes, frênes et hêtres. Elle est traversée par l'une des plus importantes rivières de Roumanie, l'Olt qui forme un lac auprès du barrage de Dridif où il y a aussi une centrale hydroélectrique. Dans le village de Cincsor il y a une ancienne église fortifiée, très belle, qui pourra faire l'objet d'un projet de financement dans le cadre du programme Cultura 2007 du Ministère Roumain de la Culture en collaboration avec l'Union Européenne. Dans la région, il y a encore plusieurs traditions populaires conservées par la communauté locale.

2.3. Le contexte socio-économique

Fournir des données statistiques en ce qui concerne la population de la région et son niveau de vie n'a aucune importance car les statistiques officielles ne révèlent pas la réalité.

La réalité est représentée du fait que presque la moitié de la population travaille à l'extérieur du pays mais sans quitter définitivement la Roumanie, ils gardent leur domicile. Les jeunes qui ne travaillent pas à l'extérieur sont partis à Brasov ou à Sibiu pour trouver des emplois mieux payés ou pour faire des études supérieures. Uniquement pour se faire une idée, la population de la ville de Fagaras représente environ 7% de la population du département de Brasov. Comme on vient de dire, toute cette région de Fagaras a souffert une sorte d'isolation et c'est à cause de ça que le rythme de développement économique n'a pas été très élevé.

Par conséquent, le potentiel humain de la région pourrait être très bon. La condition sine qua non est l'offre d'opportunités réelles de travail pour ceux qui travaillent actuellement à l'étranger mais pas seulement pour eux.

Dans les communes et les villages il y a un autre problème – le vieillissement de la population.

Dans la région a vécu une importante population allemande qui, après la Révolution de 1989 a quitté le pays. Beaucoup de maisons ont été pratiquement abandonnées. Ce qui est très important c'est le fait que cette population allemande a laissé un riche héritage en ce qui concerne la manière de vivre, de se comporter aussi bien qu'en ce qui concerne les traditions, les coutumes etc. Les gens sont de bons travailleurs, très actifs, ordonnés et hospitaliers. C'est aussi le cas des habitants de la commune de Voila.

Menaces

Les plus importantes menaces pour cette région et les collectivités locales sont:

- la pauvreté;
- la dégradation de l'environnement due au degré élevé de l'abandon;
- le vieillissement de la population par le départ des jeunes;
- le risque de perdre les valeurs traditionnelles de la communauté.

C'est à cause de ces menaces que s'impose l'adoption des stratégies concernant:

- la lutte contre le vieillissement de la population – stratégie de vieillissement actif;
- la stimulation de la participation au marché du travail des travailleurs âgés et des femmes;
- l'aménagement durable du territoire;
- la formation continue;

- la préservation des valeurs traditionnelles et culturelles.
Le projet de développement “La station touristique – Le paradis de la nature – Voila” touche chaque type des stratégie qu’on vient de présenter.

3. La description du projet de développement durable

3.1. Description générale

Le projet de développement “La station touristique – Le paradis de la nature – Voila” représente avant tout un essai de valorisation touristique du territoire et, comme toute ouverture d’un territoire vers l’extérieur, il implique un effort de développement local.

Actuellement dans le monde entier, on assiste à une évolution des comportements et des attentes de touristes de plus en plus nombreux, par exemple, le retour à la nature. Étant donné ce fait, aussi bien que le potentiel naturel et culturel de la région, un projet de développement touristique ne peut s’inscrire que dans la ligne du tourisme “vert”. C’est à cette cause que le projet prévoit la réalisation d’une station touristique “sans-voiture”, d’une station touristique “verte” en ce qui concerne les transports et pas seulement. L’initiative “car-free city” est déjà très connue dans le monde entier et le meilleur exemple que cela peut vraiment marcher est la ville de Venise qui est aimée par tout le monde, même s’il n’y a pas de voiture.

Cette station touristique s’appelle “Le Paradis de la nature” et elle s’étend sur environ 40 hectares, étant située sur le territoire de la commune de Voila sur la rive droite de l’Olt. La station est formée d’un ensemble de composantes décrites au-dessous. La station n’a pas de patron. La bonne marche de l’activité à l’intérieur de la station est assurée par une Association “Le paradis de la nature”, dont les membres sont les organismes impliqués directement, par exemple, les entreprises privées qui fonctionnent dans l’enceinte, la Mairie de Voila, des associations professionnelles des paysans, d’autres associations impliquées etc.

3.2. Description par composantes

3.2.1. Village de pêcheurs

À l’entrée de la station touristique, du côté gauche, est emplanté un ensemble touristique destiné aux pêcheurs. Il est situé plus exactement dans la région où une autre petite rivière, le Cincsor, rejoint l’Olt.

À l’entrée de cet ensemble, qu’on a nommé “Le village des pêcheurs”, est organisé un centre à louage pour ceux qui veulent louer des barques.

L’ensemble est composé d’une quarantaine de petites cabanes pour les touristes qui pratiquent le “tourisme de pêche”. Les cabanes sont composées d’une chambre, une salle de bain, une petite cuisine et d’une veranda extérieure. Le mobilier est rustique.

Au centre de l’ensemble de cabanes est prévu un restaurant où on sert des plats de poisson. La capacité du restaurant est d’environ 80 personnes. Le restaurant a deux terrasses extérieures qui s’ouvrent au long des deux rivières.

On a aussi trouvé comme étant nécessaire un magasin pour les pêcheurs avec des divers produits qui puissent intéresser un touriste venu pour la pêche: des ustensiles, des équipements, des vêtements, des amorces etc.

Il y a aussi deux zones aménagées avec des pontons pour la pêche sportive et pour les concours de pêche organisés pour les touristes intéressés et pour autres sportifs aussi.

Dans le village des pêcheurs se trouve aussi un bureau de l’Association BLV Fishing Paradise où, les touristes qui désirent peuvent devenir membres. Les employés de l’Association s’occupent de la surveillance de toute activité de pêche dans la région. En même temps, c’est l’Association qui organise les concours de pêche sportive.

Étant donnée la passion, l'intérêt et l'implication active pour le domaine de la pêche des membres fondateurs de l'Association BLV Fishing Paradise, plusieurs projets sont prévus pour préserver la biodiversité en ce qui concerne les différents espèces de poissons qui vivent dans ces eaux (par exemple, peupler les eaux avec des différentes espèces de poissons, mesurer et maintenir la qualité des eaux, etc). Dans ces eaux vivent des espèces très différentes de poissons, par exemple: le carpe, le carassin, le meunier, le brochet, le gardon ordinaire, la brème, la silure ou la perche. Quelques dizaines d'années avant il y avait aussi d'autres espèces de poissons qui vivaient dans ces eaux, comme par exemple la truite. L'Association va aussi essayer de repeupler les eaux avec ces espèces et suivre l'évolution.

Dans le village des pêcheurs existe aussi un bureau de reception, ouvert 24 heures sur 24.

3.2.2. Centre pour l'apprentissage des métiers traditionnels

Au nord-ouest de la station, a la proximité du village de Cincsor, est aménagé un centre pour les touristes qui désirent connaître et apprendre les métiers traditionnels des habitants de la région. Dans ce sens, sont prévus: une "maison" des boulangers, une "maison" des tisseurs, une ferme et un centre d'apprentissage des danses populaires traditionnelles. Les "professeurs" seront les membres de la communauté.

Dans la même enceinte est prévu un restaurant ou on sert des plats traditionnels roumains. La cuisine roumaine est reconnue et très appréciée pour la diversité de ses plats traditionnels.

3.2.3. Parc naturel pour les enfants

Dans le voisinage du centre pour l'apprentissage des métiers traditionnels, toujours dans le nord de la station, est aménagé un centre destiné aux enfants.

Le centre est composé par: un petit parc de divertissement (des berceaux, des toboggans, des espaces a sable etc), un parc naturel dans lequel les enfants peuvent se promener et voir, même toucher des jeunes animaux (des chèvres, des chevreuils, des écureuils etc), une petite ferme pour les enfants où ils peuvent connaître et même expérimenter la vie dans une ferme et les activités qu'elle suppose. Près du parc de divertissement est prévue une confiserie-pâtisserie où on sert des gateaux et des produits de pâtisseries préparés en respectant des recettes traditionnelles roumaines.

Dans le centre pour les enfants il y a aussi un bureau d'une Association écologique, où les enfants peuvent suivre des cours a courte durée ou qui pourrait organiser des concours. Il y a aussi une Association d'animateurs pour enfants qui pourrait organiser beaucoup d'activités de divertissement.

3.2.4. Centre d'équitation

Situé dans le nord-est de la station, le centre d'équitation est destiné aux touristes qui aiment le sport et les chevaux.

Dans la région il y a une forte tradition en ce qui concerne l'élevage des chevaux avec l'haras royal de Sambata qui a appartenu à la reine Marie-Thérèse.

Le centre d'équitation est composé par: deux écuries, un centre d'équitation où les touristes peuvent apprendre à monter à cheval, un centre destiné aux concours, un petit bar-restaurant et un espace très généreux destiné à l'équitation proprement dite, avec plusieurs tracés marqués qui peuvent être suivis par les touristes

3.2.5. L'ensemble/complexe de villas et piste pour les sports d'hiver

Dans le reste de la station, c'est a dire dans le centre et le sud-est, on a prévu des villas, pensions touristiques, un centre sportif (bowling, piscine couverte, tennis, football etc) dans la même enceinte avec un centre SPA-Wellness (sauna, massage, fitness etc), des petits restaurants, des magasins, une foire populaire avec des produits des artisans, un petit marché avec des produits agricoles, un bureau de l'agence de tourisme "Le paradis de la

nature” qui pourrait, entre autres, organiser le séjour des touristes dans toute la région, un cabinet médical, et une piste pour les sports d’hiver (ski, traineaux).

4. Modalités de transport

La mobilité est un droit du citoyen européen (et pas seulement), par conséquent, la mobilité est un droit du touriste.

La station touristique “Le paradis de la nature – Voila” est une station “no-car”/”sans voiture”, est une station “verte”. C’est le premier projet de ce type en Roumanie. Toute la zone est intacte, “pure”, “vierge”. Le projet part a zero. C’est pour ça que l’objectif “no car” est vraiment très réaliste.

Le principal problème à résoudre regarde la “co-modalité des transports”, ce qui signifie de trouver la combinaison optimale de différents modes de transport a l’intérieur de la station.

L’essentiel c’est le fait que tout ce qui existe à l’intérieur de la station, les transports y compris, doit respecter un règle d’or: être très proche de la nature, de ce que signifie espace rural et tranquillité. On ne parle pas d’une station de luxe, mais d’un espace destiné aux gens qui aiment surtout la nature pure, qui aiment les sports et qui veulent en quelque sorte retrouver des racines, trouver du calme, du silence, de tranquillité, qui désirent se reposer d’une manière active.

Les moyens de transport de l’intérieur de la station touristique doivent, en même temps, respecter une autre règle: ils doivent offrir aux voyageurs (touristes) une expérience agréable.

Un aspect intéressant est lié au fait que dans les réseaux de transport du milieu rural, la présente station y inclue, les standards de haute performance ne sont pas un impératif, comme par exemple la vitesse, le grand confort etc.

Pour les courtes distances, mais pas seulement, les touristes peuvent recourir plutôt au vélo ou à la marche. Cela ne veut pas dire qu’il n’y a pas de touristes sportifs qui aiment parcourir des distances plus longues à pied ou au velo.

Un autre aspect qu’on veut souligner concerne l’utilisation des sources d’énergie renouvelables pour assurer la demande de chaleur, d’électricité et, éventuellement dans le futur, de carburant, c’est à dire: le vent, l’eau et la biomasse. Actuellement, auprès du barrage de Dridif fonctionne une centrale a hydroénergie. La mairie de Voila developpe un projet pour l’aménagement d’une ferme éolienne dans la region. Dans ce sens, la politique énergétique de l’Union Européenne sera une grande aide pour la mise en pratique de ce projet. Il y a aussi d’autres technologies modernes qui peuvent être utilisées, par exemple il existent des centrales pour le chauffage qui fonctionnent à base de bio-combustibles (des résidus de bois, par exemple). Ce concept de l’utilisation des sources d’énergie renouvelables ne fait que souligner l’idée fondamentale du projet – la réalisation d’une station touristique VERTE.

4.1. Modalités de transport utilisées a l’intérieur de la station touristique

4.1.1. “Mocani□a” – le moyen de transport comme attraction

“Mocanita” représente un moyen de transport par rail. C’est une sorte de petit train à voie ferré étroite qui était utilisé en Roumanie pour amener les ouvriers à des exploitations forestières trouvées dans les forêts des montagnes et pour y arriver il n’y avait pas d’autre route. L’ancienne locomotive de “Mocanita” utilisait le charbon ou le bois, étant un moyen de transportation très polluante. C’est ainsi qu’on a changé la source d’énergie et on a décidé de remplacer le bois ou le charbon avec le courant électrique.

Le tracé de “Mocanita” relie les principaux objectifs touristiques de la station. La gare est située tout près de l’entrée de la station. Il y a plusieurs stations: village des pêcheurs,

village de Cincsor (pour ceux qui désirent visiter l'ancienne église fortifiée ou le site archéologique "Le camp fortifié Roman de Gradiste"), centre pour l'apprentissage des métiers traditionnels, parc naturel pour les enfants, centre d'équitation, centre de la station. À cause du relief, la voie ferrée n'arrive pas à la piste de ski, mais il y a d'autres moyens de transport pour y arriver pendant l'hiver (comme les chariots à chevaux).

À cause de l'histoire de ce moyen de transportation, à l'intérieur de la station peut être aménagé un petit musée destiné à la présentation de "Mocanita" et d'autres tracés qui existent encore en Roumanie.

Ce moyen de transport satisfait en même temps des besoins de mobilité aussi bien que ceux de curiosité, d'attraction touristique en soi.

4.1.2. Embarcations

Dans la catégorie des embarcations, les touristes peuvent utiliser des barques et des hydrobicyclettes. Il y a un espace d'agrement sur le lac d'accumulation pour les barques et les hydrobicyclettes et un espace destiné à la pêche sur les deux rivières, l'Olt et le Cincsor, avec des limites territoriales. On n'utilise pas des barques à moteur sauf, dans le futur, pour des barques avec des moteurs qui utilisent des biocarburants. La source d'énergie est donc représentée, pour le moment, par l'homme.

4.1.3. Chevaux

Les chevaux représentent la source d'énergie pour deux types de mobilité: celle qui utilise les chariots (les traîneaux, pendant l'hiver) et l'équitation.

4.1.4. Chariots

Les chariots représentent l'un des principaux moyens de transport à l'intérieur de la station touristique, aussi bien pour les personnes que pour les marchandises.

Le chariot est un moyen de transport qui est encore très utilisé dans les zones rurales de la Roumanie par les paysans pour le transport des marchandises et des personnes. Malgré l'interdiction par la législation roumaine de la circulation des chariots sur des routes importantes, on voit encore souvent ce type de moyen de transportation même sur des routes nationales.

Les traîneaux trainés par des chevaux pendant l'hiver représentent en même temps un moyen d'attraction pour les touristes. Il y a aussi d'autres régions en Roumanie où on pratique ce type de transportation comme attraction pendant la période d'hiver.

4.1.5. Bicyclettes

Les bicyclettes peuvent servir à deux buts différents: la promenade ou l'activité sportive. Il y a des tracés marqués pour les touristes qui veulent utiliser les bicyclettes comme moyen de transport, avec une description du degré de difficulté.

4.1.6. Mobilité à pied

Pour la mobilité à pied, à l'intérieur de la station touristique sont prévus des tracés destinés seulement à la promenade à pied.

4.2. Le trafic dans la station

Tout d'abord, il faut souligner le fait que dans chaque ensemble important de la station il y a un bureau/centre où les touristes peuvent commander un chariot ou prendre à louage une bicyclette ou, tout simplement, obtenir des informations vis-à-vis des modalités de transportation ou des objectifs touristiques de la station.

Pour régler le problème du trafic à l'intérieur de la station on a prévu l'aménagement des tracés destinés à chaque moyen de transport. Par conséquent, on aura des tracés pour les bicyclettes, des tracés pour les chariots, des tracés pour la "mobilité à pied" ou des tracés pour la promenade à pied. Dans toute la station il y a des cartes pour l'orientation.

Chaque tracé est prévu d'un certain nom et d'une certaine couleur et les tracés sont tous marqués.

En ce qui concerne le petit train touristique, "Mocani □a", on a prévu l'établissement d'horraires, affichés à l'intérieur de la station.

Pour les embarcations, les touristes qui prennent à louage une barque ou une hydrobicyclette reçoivent des règles qu'ils doivent respecter. Il y a un espace destiné aux hydrobicyclettes (sur le lac d'accumulation) et un espace destiné à la pêche. Il y a aussi des limites territoriales qu'il ne faut pas dépasser.

4.3. Modalités de transport du lieu d'origine à la station touristique

Pour le transport du lieu d'origine à la station il y a plusieurs modalités combinées.

À Sibiu il y a un aéroport international et, en quelques années on aura un autre à Brasov aussi.

De Sibiu ou de Brasov, on peut utiliser le train ou le transport en commun pour arriver jusqu'à Voila. Ce voyage dure environ une heure, une heure et demie.

On peut conseiller les touristes d'utiliser des modes de transport en commun plutôt qu'individuels aussi bien que d'essayer de recourir plutôt au rail qu'à la route.

Tenant compte de la distance courte entre la station touristique et l'aéroport, au bout d'un certain temps, l'agence de tourisme de la station pourra mettre à la disposition des touristes internationaux qui arrivent à l'aéroport une ligne de transport en commun composée de véhicules "verts", véhicules à propulsion écologique.

Il existe aussi la possibilité de faire tout le voyage en utilisant le train. Le problème réside dans la nécessité de changer de train à Sibiu ou à Brasov pour arriver jusqu'à Voila.

La gare de Voila se trouve à 3 km par rapport à la station touristique.

La mairie organisera aussi un espace de parking destiné aux touristes qui choisissent d'y arriver en voiture privée, aussi bien que pour les véhicules du transport en commun.

Entre l'espace de parking ou la gare et la station touristique le déplacement inclut deux moyens de transportation: chariot et barque.

5. La promotion du projet

En ce qui concerne la promotion de la station touristique "Le paradis de la nature – Voila", outre les modalités traditionnelles de promotion touristique, l'équipe du projet a essayé de trouver une modalité originale. C'est ainsi qu'on a pensé à la création d'une agence propre de tourisme qui puisse commercialiser les paquets touristiques de la région, notamment par l'Internet. L'agence pourra conclure des partenariats avec d'autres agences de tourisme internes et notamment étrangères pour assurer la promotion et la vente des produits et les paquets touristiques du Pays de Fagaras. Au bout d'un certain temps, le domaine couvert par l'agence pourrait s'élargir et, en même temps, se spécialiser sur la commercialisation des paquets touristiques "verts" de Roumanie. L'offre de l'agence sera présente aux plus importants foirs internationaux du tourisme.

Une autre modalité originale de promotion est constituée par la présentation de ce projet comme un exemple de bonnes pratiques dans le tourisme à toutes les occasions possibles, par exemple à des conférences internationales.

La troisième modalité, déjà commune, de promotion est représentée par la réalisation d'un site web de la station touristique "Le paradis de la nature – Voila".

6. Objectifs

Les objectifs qui se trouvent dans ce chapitre représentent un mélange d'objectifs généraux du développement local et des objectifs de la réussite du projet, le présent projet n'étant qu'une partie composante du développement durable de la région. Leur groupement à court, moyen ou long terme n'a qu'une valeur d'orientation.

6.1. Objectifs à court terme

Un objectif très important pour la réussite de ce projet vise la collaboration avec l'Université afin de:

- établir la stratégie et le plan d'action pour la mise an pratique du projet "La station touristique – Le paradis de la nature – Voila";
- trouver de nouveaux modes d'utilisation plus efficace des ressources naturelles, culturelles et humaines qui existent dans la région;
- réaliser des stratégies, politiques et plans d'action pour le developpement durable de la région;
- assurer la maîtrise des nouvelles technologies – comme les technologies de l'information et de la communication, les modes alternatifs de production énergétique, les produits et processus à faible incidence environnementale, les nouveaux carburants et technologies des transports, etc.

L'implication active d'autres partenaires dans le projet "La station touristique – Le paradis de la nature – Voila" représente un autre objectif très important fixé par l'équipe pour la réussite du projet. Il est un objectif à court-terme mais il reste valable à moyen et long terme aussi. Les pouvoirs publics seront toujours une composante importante mais le développement durable ne peut relever exclusivement de l'action publique. Toutes les parties prenantes, les entreprises et les citoyens notamment doivent être habilités et incités à faire proposer des idées nouvelles et innovantes sur la façon de faire face aux problèmes qui se posent et de saisir les opportunités qui se présentent.

Un objectif très important réside dans l'incitation des citoyens, membres de la communauté locale/régionale, à changer de comportement. Ces gens doivent être convaincus du fait que ça vaut la peine de rester dans la région et d'y travailler. Le tourisme est une véritable chance pour resoudre le problème social. Ceux qui ont accumulé un petit capital en travaillant a l'étranger peuvent alors l'investir et gagner de plus. Le respect des valeurs locales, la création d'une identité locale/régionale sont très importantes pour le réussite d'une telle démarche de développement local/régional.

6.2. Objectifs à terme moyen

L'un des principaux objectifs à terme moyen fixé par ce projet est lié au problème social. Cet objectif a plusieurs composantes parmi lesquelles on peut nommer:

- l'aquisition de compétences nouvelles par les collectivités locales;
- la création d'endroits de travail;
- la réduction de la pauvreté;
- le développement de l'initiative privée;
- la création d'endroits de travail pour les catégories sociales vulnérables (les paysans âgés, les femmes), etc.

L'idéal serait de trouver une dynamique qui puisse assurer en meme temps: la croissance économique, le bien-être social et la protection de l'environnement.

D'autres objectifs à terme moyen pourraient être:

- la conclusion d'un accord avec les communes voisines sur le réduction du trafic auto;
- l'introduction d' une taxe "verte";
- essayer de trouver une forme de coopération décentralisée fondée sur une relation de territoire à territoire entre collectivités et acteurs de ces territoires – dans ce sens, la création d'une Association (ONG) avec les communes voisines et pas seulement ayant comme principal but le développement durable de la région serait la formule idéale;
- l'élaboration d'un code de conduite du touriste dans une station touristique "verte".

6.3. Objectifs à long terme

La mobilité est essentielle pour la prospérité de la région mais les incidences négatives de la mobilité en termes de consommation d'énergie et de qualité de l'environnement doivent être réduites en assurant une mobilité plus respectueuse de l'environnement. Une solution envisagerait l'utilisation combinée des modes de transport, créer les meilleures synergies entre transport routier, ferroviaire et fluvial. L'objectif serait ainsi celui de trouver un système de transports qui réponde aux besoins économiques, sociaux et environnementaux de la région.

Le fait que la demande de transports augmente en même temps que la croissance économique est une réalité bien connue. L'objectif fixé, à partir de cette réalité qu'on vient d'énoncer c'est d'empêcher cette tendance ou, mieux, de trouver des moyens pour assurer des transports durables pour remplacer les transports qui polluent et pour couvrir l'entière demande de transportations. On peut aussi essayer de réduire le besoin de transport dans la région (par exemple par l'utilisation de l'Internet).

L'acquisition de véhicules "verts" ou de véhicules à propulsion écologique représente un autre objectif à long terme à cause des coûts élevés qu'il implique. L'initiative de l'U.E., "Voiture intelligente", vise à promouvoir l'introduction de nouvelles technologies pour des véhicules plus intelligents, plus sûrs et plus propres. À l'aide des programmes européens dans ce domaine, cette région pourra procurer ce type de véhicules pour le transport en commun, par exemple. On pourra assurer ainsi le développement des systèmes de transports en commun qui utilisent des véhicules plus "propres" (qui utilisent les biocarburants ou les piles à hydrogène).

Atténuer la pollution de l'air au niveau local – est un objectif à long terme pour toute la région.

L'un des principaux objectifs de tout projet de développement durable de la région, à court, moyen et long terme est celui de préserver les valeurs traditionnelles de la communauté.

7. Les sources de financement

Étant donnée la dimension très réduite du projet qu'on vient de présenter, on peut le considérer plutôt comme une idée de développement régional. Il contient beaucoup d'éléments composants et pour chaque objectif ou activité touristique de l'ensemble peut être réalisé un projet et estimé des coûts, séparément.

En tout cas, l'idée fondamentale, applicable à tous les projets des objectifs/activités touristiques c'est qu'il faut faire un usage optimal des fonds structurels en faveur du développement durable de la région.

Étant donné le fait que la Roumanie sera membre à pleins droits de l'Union Européenne à partir du 1er janvier 2007, la politique de cohésion, les fonds structurels représentent une chance énorme pour le développement des régions. En ce qui concerne le projet de la station touristique "Le paradis de la nature – Voila", une très grande variété de projets peut être réalisée afin d'avoir accès aux fonds structurels sur presque toutes leurs composantes. En fonction du type d'activité et de la nature du celui qui réalise le projet (publique ou/et privé), des sources de financement peuvent être constituées par: le Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader), l'initiative Lader II+, le Fonds européen pour la pêche, le Fonds social européen ou le Fonds européen de développement régional.

D'autres sources de financement pourraient être constituées par des grants ou des cofinancements pour certains projets obtenus de la part des ministères compétents, des autorités publiques du département ou d'autres organismes internationaux.

Le potentiel de développement du tourisme pour la Roumanie est très grand. Certaines études ont placé récemment la Roumanie sur la 4-eme place en ce qui concerne le rythme de croissance comme indicateur du développement du secteur du tourisme. À

l'occasion de sa visite en Roumanie, le plus grand expert du monde en marketing, Phillip Kotler, a accordé à la Roumanie trois chances de grande réussite. L'une des trois a été le tourisme.

C'est à cause de toutes ces raisons que l'équipe est très optimiste en ce qui concerne le degré de réussite du projet "La station touristique – Le paradis de la nature – Voila", même s'il ne vise pas le tourisme de masse, mais une niche composée par les gens intéressés à pratiquer le tourisme vert.

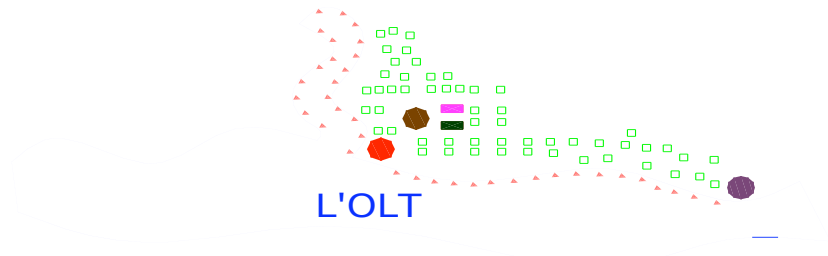
Annexes:

Annexe no.1 Ensemble par composantes

Annexe no.2 Position de la station touristique dans le département de Brasov

Annexe no.3 Idées d'aménagement des composantes

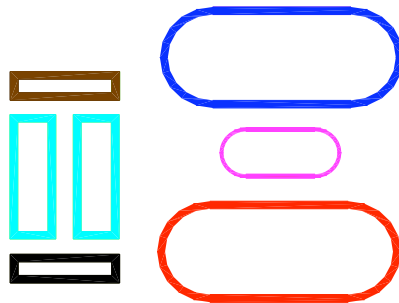
VILLAGE DE PECHEURS



Legende:

- Magasin de pecheurs
- Cabans de pecheurs
- Centre a louer des barques et hydro-bicyclettes
- Pontons
- Bureau reception

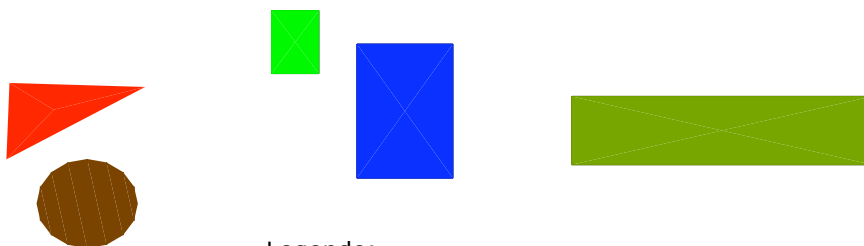
CENTRU D'EQUITATION



Legende:

- Les ecuries
- Depot des fourrages
- Centre a louage des chariots
- Espace reserve aux concours
- Ecole d'equitation
- Bar-restaurant

PARC NATUREL POUR LES ENFANTS



Legende:

- Confiserie-patisserie
- Parc de divertissement
- Association ecologique
- Association d'animateurs
- Ferme

Annexe no.4 Moyens de transportation utilisés dans la station (quelques exemples)

MOCANITA

BARQUES

CHARIOTS

CHEVAUX

BICYCLETTES

Annexe no.5 Photos de la région qui fait l'objet du projet

Le barrage de Dridif, le lac d'accumulation et l'Olt

L'ancienne église fortifiée de Cincsor

Annexe no.6 Membres de l'équipe du projet:

1. Comune de Voila

M. Ovidiu SERBAN, maire

2. BLV Fishing Paradise

- M. Vasile-Bogdan DAN, chef de reception au complexe hotelier Aro Palace de Brasov, deuxieme annee, Master "Politiques et strategies du developpement du tourisme";
- Mme. Laura CISMARU, chef de bureau au Senat de la Roumanie, premiere annee au Doctorat, domaine - marketing touristique;
- M. Bogdan SULEA, manager d'une entreprise de constructions civiles, troisieme annee au Doctorat, domaine - constructions civiles.

3. Université Transilvania de Brasov

- Prof.univ.ec. Ana ISPAS, coordonatrice du Master "Politiques et strategies du developpement du tourisme";
- Prof.univ.ec. Gabriel BRATUCU;
- Lect.univ.ec. Andreea NEACSU.