



Strasbourg, 10 avril 2019

CEP-CDCPP (2019) 17F

CONSEIL DE L'EUROPE

CONVENTION EUROPEENNE DU PAYSAGE

10^e CONFERENCE DU CONSEIL DE L'EUROPE SUR

LA CONVENTION EUROPEENNE DU PAYSAGE

Rapport

« Marcher dans le paysage »

Conseil de l'Europe
Palais de l'Europe, Strasbourg
6-7 mai 2019



*Document du Secrétariat Général du Conseil de l'Europe
Direction de la participation démocratique*

Résumé

La Convention européenne du paysage indique dans son Préambule:

« Le paysage...

... participe de manière importante à l'intérêt général, sur les plans culturel, écologique, environnemental et **social**, et ... constitue une ressource favorable à l'activité économique, dont une protection, une gestion et un aménagement appropriés peuvent contribuer à la création d'emplois ;

... concourt à l'élaboration des cultures locales et ... représente une composante fondamentale du patrimoine culturel et naturel ..., contribuant à **l'épanouissement des êtres humains** ... ;

... est partout un élément important de la **qualité de vie des populations** : dans les milieux urbains et dans les campagnes, dans les territoires dégradés comme dans ceux de grande qualité, dans les espaces remarquables comme dans ceux du quotidien ;

... constitue un **élément essentiel du bien-être individuel et social**, et ... sa protection, sa gestion et son aménagement impliquent des droits et des responsabilités pour chacun ».

La [Recommandation CM/Rec\(2017\)7 du Comité des Ministres aux États membres sur la contribution de la Convention européenne du paysage à l'exercice des droits de l'homme et de la démocratie dans une perspective de développement durable](#) adoptée par le Comité des Ministres le 27 septembre 2017 recommande aux gouvernements des États parties à la Convention européenne du paysage :

« a. de considérer l'importance de la qualité et de la diversité des paysages, autant pour **l'esprit et le corps des êtres humains que pour les sociétés**, dans les réflexions et travaux consacrés aux droits de l'homme et à la démocratie, dans une perspective de développement durable ;

b. d'inscrire les politiques du paysage dans la durée, afin qu'elles tiennent compte du cadre de vie commun aux générations présentes et futures ;

c. de développer les politiques du paysage sur l'ensemble du territoire, afin que **les populations puissent profiter de leur cadre de vie** dans la dignité et sans discrimination ;

...

h. d'inscrire le « **paysage** », tel que défini par la Convention, dans les **indicateurs du développement durable** ayant trait aux questions environnementales, **sociales**, culturelles et économiques ; ...»

Cf. Publication [Convention du Conseil de l'Europe sur le paysage : contribution aux droits humains, à la démocratie et au développement durable](#), Editions du Conseil de l'Europe, 2018.

*

Le Rapport « Marcher dans le paysage » a été préparé dans le cadre des travaux du Conseil de l'Europe pour la mise en œuvre de la Convention européenne du paysage, par M. Gerhard Ermischeren qualité d'Expert du Conseil de l'Europe, a pour objet de traiter de l'importance du paysage pour l'épanouissement des êtres humains, conformément au Préambule de la Convention.

La Conférence est invitée à :

- prendre connaissance du Rapport « *Marcher dans le paysage* », préparé dans le cadre des travaux du Conseil de l'Europe pour la mise en œuvre de la Convention européenne du paysage, par M. Gerhard Ermischer en qualité d'Expert du Conseil de l'Europe, qui a pour objet de traiter de l'importance du paysage pour l'épanouissement des êtres humains, conformément au Préambule de la Convention ;
- décider de prendre pleinement en considération les dispositions de la Recommandation CM/Rec(2017)7 du Comité des Ministres aux États membres sur la contribution de la Convention européenne du paysage à l'exercice des droits de l'homme et de la démocratie dans une perspective de développement durable, qui recommande aux gouvernements des États parties à la Convention européenne du paysage : « de considérer l'importance de la qualité et de la diversité des paysages, autant pour l'esprit et le corps des êtres humains que pour les sociétés, dans les réflexions et travaux consacrés aux droits de l'homme et à la démocratie, dans une perspective de développement durable ».

Rapport

« *Marcher dans le paysage* »

*Rapport préparé dans le cadre des travaux du Conseil de l'Europe pour
la mise en œuvre de la Convention européenne du paysage,
par M. Gerhard ERMISCHER, en qualité d'Expert du Conseil de l'Europe*

*M. Gerhard Ermischer est archéologue et historien. Il a joué un rôle actif dans la mise en œuvre du
Projet archéologique Spessart, en Allemagne.*

Introduction

La marche à pied est l'un des moyens les plus intenses d'expérimenter et de comprendre le paysage sous tous ses aspects. Elle permet de prendre conscience de la fragilité du paysage et de l'importance immense de le préserver et de le gérer de manière appropriée. La marche est la façon humaine de se déplacer, sans machines ni moteurs, à une vitesse et à un rythme humains. Elle représente une manière idéale de percevoir, voire de « consommer » le paysage comme quelque chose de beau, de naturel et d'humain.

La vitesse moyenne des transports a radicalement changé depuis l'industrialisation. Les trains, les voitures et les avions se déplacent tellement plus vite qu'un être humain ne pourrait le faire seul, que le paysage que nous traversons se transforme en un défilé de formes floues à travers une fenêtre. La structure et la vitesse de notre mode de transport nous éloignent de notre environnement. C'est tout particulièrement le cas du voyage en avion, au cours duquel nous changeons complètement de perspective, nous nous déplaçons bien au-dessus des nuages, nous regardons la terre du point de vue d'un aigle, mais nous nous déplaçons beaucoup plus haut et beaucoup plus vite qu'aucun aigle ne pourrait jamais voler.

Lorsque nos déplacements sont ralentis par des intempéries, des travaux routiers ou des problèmes techniques et que nous nous déplaçons à la vitesse d'un escargot dans les embouteillages, ou encore lorsque nous attendons une correspondance dans une gare ou un aéroport, nous sommes tellement contrariés par les conséquences du retard que nous prenons rarement le temps, ne serait-ce qu'une seconde, de regarder autour de nous et encore moins d'essayer de comprendre le paysage qui nous entoure.

Le fait est que, souvent, très peu de choses sont visibles, car nous voyageons en train à grande vitesse à travers des tunnels et des vallées artificielles de béton qui nous cachent la vue et, au lieu d'observer, nous fixons nos ordinateurs portables ou smartphones, et parfois même, un écran affichant un paysage virtuel pour lequel il est possible de choisir la saison, une floraison de printemps ou une neige d'hiver...

Cette transformation massive d'expérience au cours des 150 dernières années a également changé le point de vue du public sur la marche. Elle n'est plus envisagée comme la seule façon naturelle de se

déplacer car beaucoup de gens utilisent leur voiture même pour aller chercher un paquet de cigarettes ou une baguette de pain, au distributeur automatique ou au magasin du coin. Les véritables courses se font dans les centres commerciaux en dehors des villes, et même s'ils sont parfois accessibles en bus ou en tramway, on utilise en général sa voiture particulière pour s'y rendre. D'un autre côté, les commerçants en centre-ville protestent régulièrement contre les nouvelles zones piétonnes, craignant une baisse de leur chiffre d'affaires si les clients ne peuvent plus venir en voiture et se garer devant leur porte (même si, en réalité, la plupart d'entre eux passent des heures à tourner autour des magasins à la recherche d'une place de parking). La marche est devenue une activité de loisirs, un passe-temps que l'on pratique juste pour le plaisir, pour sa santé ou même dans le but de faire l'expérience d'un paysage jugé digne d'intérêt. La marche est devenue une activité spécifique, souvent organisée par des clubs et associations de randonnées, professionnalisée par la formation de guides de randonnée certifiés, réalisée avec des équipements adaptés, étudiée scientifiquement et même régie par des normes industrielles.

Ainsi, marcher aujourd'hui est quelque chose de très différent de ce que nos prédécesseurs ont fait pendant des millénaires. C'est une activité de loisirs et, dans notre société à grande vitesse, hautement technologique et compétitive, cela signifie également qu'il s'agit d'une activité professionnalisée, commercialisée et sujette aux tendances. Elle est considérée comme « rétro », nous renvoyant à nos racines et permettant une expérience plus naturelle de notre corps, de notre âme et de l'environnement, qui, vu consciemment, devient paysage. Cette forme de marche, une manière consciente de vivre le paysage, est donc quelque chose de tout à fait nouveau, une chose qui ne pouvait se développer pleinement qu'avec l'industrialisation et les nouvelles technologies des transports. Cependant, ses origines prennent leurs racines loin dans l'histoire. Il est donc judicieux de remonter dans le temps avant d'analyser concrètement les tendances actuelles de la randonnée pédestre.

Petite histoire de la marche à pied

Marcher sur deux pieds est l'une des caractéristiques distinctives de l'être humain. Devenir humain, c'est acquérir la marche debout ; en anthropologie, les signes anatomiques d'un être marchant debout sont l'une des preuves les plus révélatrices d'une humanité pleinement développée, contrairement aux premiers ancêtres de l'Homme qui se déplaçaient à quatre pattes ou marchaient accroupis, utilisant leurs mains pour stabiliser leur position. Les premiers hommes étaient des chasseurs et des cueilleurs, couvrant de longues distances, ils vivaient donc une vie nomade ou, tout du moins, semi-nomade. Ils marchaient à un rythme assez soutenu, un peu comme le jogging ou ce qu'on appelle aujourd'hui la « marche rapide ». Il leur fallait absolument comprendre leur environnement et se déplacer avec les yeux bien ouverts, afin de saisir tous les aspects du paysage environnant, y rechercher les dangers, les sources de nourriture et, bien sûr, les points de repère pour trouver leur chemin. Ils en savaient nécessairement beaucoup plus sur les caractéristiques de leur territoire que les fervents amoureux de la nature et les biologistes les mieux entraînés, ou qu'aucun citoyen moderne lors de sa promenade dominicale. Prenant en compte leur environnement, l'interprétant et le mémorisant, formant une carte mentale des vues, des odeurs, des sons et des autres aspects physiques des terres sur lesquelles ils s'installaient, ils créaient leur propre paysage, tel que nous le définissons aujourd'hui. Bien sûr, ils ne le voyaient pas comme tel, et on peut donc se demander s'ils pensaient réellement à un paysage, mais il est certain que les êtres humains ont exploré et interprété leur environnement en y marchant, même si le concept de paysage a été créé beaucoup plus tard.

Image 1 : *La Sainte Famille*

Au fil des siècles et des millénaires de l'évolution physique et culturelle de l'homme, la marche à pied est restée le principal mode de transport. Jusqu'à l'industrialisation et l'invention du chemin de fer, la vitesse de référence du transport humain à travers les âges a été fixée par la marche. Avant cela d'importantes révolutions avaient eu lieu dans les transports : la domestication de l'âne et du cheval, l'élevage de la mule, l'invention des véhicules à roues, des embarcations et navires pour se déplacer sur l'eau, et la construction des premières voies et pistes en bois qui ont ensuite donné naissance aux routes technologiquement avancées construites par les rois perses et en Chine impériale ou, plus familières aux Européens, à celles construites par l'Empire romain. Malgré tout cela, la vitesse de référence restait celle de la marche à pied. Le transport roulant ou maritime permettait aux gens de déplacer des marchandises plus volumineuses et plus lourdes, en quantités beaucoup plus importantes que celles qui pouvaient être transportées sur le dos d'un humain, mais cela ne changeait pas vraiment la vitesse du transport. Le moyen de transport terrestre le plus efficace pour les charges lourdes était la charrette à bœufs (dans d'autres régions du monde, c'était peut-être l'éléphant), mais ce mode de transport ne permettait même pas d'atteindre la vitesse moyenne d'un piéton. Les attelages et les calèches pouvaient se déplacer un peu plus vite sur une route en bon état, mais les chevaux avaient besoin de se reposer fréquemment. Monter à cheval n'était plus rapide que sur une courte distance, car les chevaux se fatiguent facilement et ont besoin de se reposer encore plus souvent lorsqu'un rythme intense leur est imposé. L'un des systèmes les mieux organisés de communication médiévale à distance était celui des messagers royaux en Angleterre. Ils pouvaient parcourir une cinquantaine de kilomètres par jour, contre un maximum de 30 à 35 kilomètres pour le voyageur moyen : le transport de marchandises lourdes était limité à environ 15 à 20 kilomètres par jour. L'aspect vraiment intéressant des messagers royaux est qu'il y en avait deux sortes : les messagers à pied et les messagers à cheval. Ces deux types de messagers parcouraient la même distance quotidienne, en effet, si les cavaliers démarraient plus rapidement, ils devaient également s'arrêter plus souvent pour reposer leurs chevaux. Quant aux messagers à pied, ils marchaient rapidement et à vitesse constante, couvrant ainsi la même distance dans le même laps de temps.

Que ce soit à pied, à cheval ou en calèche, les différents moyens de transport dont disposait l'homme à cette époque se déplaçaient plus ou moins à la même vitesse. Cependant, avec les deux derniers, les voyageurs bénéficiaient d'une perspective différente : monter à cheval et regarder les piétons d'en haut

faisait une grande différence, tout comme s'asseoir dans une calèche. Un équipage standard ne permettait pas de se déplacer plus vite ou plus confortablement, sur des routes pleines de nids-de-poule et d'ornières, mais les personnes voyageant en calèche étaient privilégiées et avaient la possibilité d'observer leur environnement d'une manière différente. Dans cet esprit, Johann Wolfgang von Goethe, le célèbre poète et voyageur allemand, a écrit que la seule façon d'admirer un paysage était de marcher. Goethe affirmait qu'on ne pouvait jamais comprendre pleinement le paysage en le regardant à travers la fenêtre d'une calèche. Cette déclaration du début du XVIII^e siècle, peu avant la révolution industrielle, témoigne d'un changement de perspective, d'une nouvelle façon de voir le paysage et de le comprendre, mais également d'une nouvelle manière d'envisager la marche, qui n'était plus considérée par Goethe comme un moyen de transport, mais comme un moyen d'expérimenter, d'appréhender, d'explorer, de voir l'environnement avec un esprit conscient et ouvert, et avec une volonté de l'analyser et le comprendre pleinement. La vision générale du voyage, de l'observation et de l'expérimentation du paysage a été influencée par les publications de l'auteur sur ses voyages en Suisse (1775 et 1779) et en Italie (1786).



Image 2 : *Goethe dans la campagne romaine*

Un tel changement de perspective a transformé la marche en randonnée pédestre. N'étant plus désormais considérée comme un moyen de transport standard, elle est devenue une activité de loisirs, au-delà du simple besoin de se déplacer d'un point A à un point B. Goethe n'a pas été le premier à faire cette transition, mais il fut le premier à associer une manière spécifique et consciente de vivre le paysage avec l'expérience de la marche, au lieu d'utiliser tout autre mode de transport. Dans l'histoire du tourisme et de la randonnée pédestre, le premier Européen à décrire une expérience consciente du paysage et le déplacement (encore une fois, à pied) vers un lieu spécifique dans le but de vivre une expérience particulière fut un autre poète célèbre, l'Italien Francesco Pétrarque. En 1336, il gravit le Mont Ventoux en Provence uniquement pour en apprécier la vue et décrivit son expérience dans le détail. C'est pour cette raison qu'il est considéré comme le mécène du tourisme, de la randonnée et de l'alpinisme.

À l'époque de Goethe, Alexander von Humboldt ne voyageait pas seulement autour du monde pour découvrir la nature, la géologie, les cultures et les paysages, mais il décrivait également comment il escaladait les montagnes et traversait les rivières, non seulement pour explorer de nouvelles

perspectives et acquérir des connaissances, mais également pour être reconnu comme le premier européen à le faire. On relève un aspect compétitif dans son expédition au Chimborazo, ce qui ajoute à la randonnée une dimension que nous ne connaissons que trop bien dans notre société de compétition : l'envie de faire quelque chose de particulier, de stimulant, d'explorer les limites des capacités humaines, d'aller au-delà de ces limites, d'affronter le danger et de vivre une sensation extrême que la vie quotidienne ne peut offrir. Ces aspects sont devenus beaucoup plus importants dans la société d'aujourd'hui qui donne, au minimum, l'illusion de la sécurité et permet une vie sereine et protégée, ce qui était impensable pour toutes les générations précédentes et, bien sûr, pour de nombreuses personnes vivant aujourd'hui dans des lieux comme les zones de conflit.



Image 3 : Friedrich Georg Weitsch – *Alexander von Humboldt*

Rares étaient ceux qui associaient le voyage et la marche et « percevaient » réellement le paysage. Des poètes comme Pétrarque ou Goethe ont parlé de leurs expériences, et Alexander von Humboldt – comme d'autres explorateurs et scientifiques – a évoqué le paysage en tant qu'enseignant et professeur d'université dans ses célèbres conférences. Des peintres comme Pieter Brueghel l'Ancien, Lucas Cranach l'Ancien ou Albrecht Dürer ont transformé leurs expériences en œuvres d'art et développé de nouveaux concepts de paysage, surtout après leurs voyages d'Europe du Nord en Italie, qui leur ont permis d'admirer des vues magnifiques en traversant les Alpes. Mais qui d'autre voyageait avant les temps modernes, et comment percevaient-ils le paysage ?

Il est communément admis que peu de gens voyageaient avant les temps modernes. Bien sûr, une grande proportion de la société ne voyageait jamais en dehors des limites très restreintes de leur propriété familiale immédiate. C'était le cas des nombreux serfs, paysans et ouvriers agricoles liés au seigneur de la terre, qui n'avaient pas le droit de quitter le lieu où ils vivaient, et n'étaient pas libres de

prendre un emploi comme ils le souhaitaient. Beaucoup de paysans libres se rendaient jusqu'à la prochaine ville de marché pour vendre leurs produits et acheter les marchandises nécessaires. Pourtant, les marchés et les foires étaient réguliers et favorisaient les déplacements continus du public, du moins dans un secteur local et régional. Lorsque les historiens se sont intéressés de plus près à la vie quotidienne des générations passées, il est vite devenu évident qu'un grand nombre de personnes issues de toutes les classes de la société voyageaient périodiquement sur de plus grandes distances. C'était vrai pour la classe supérieure de la société : les rois, les ducs et les grands seigneurs de la terre voyageaient continuellement de résidence en résidence, en raison d'un besoin existentiel, non seulement pour assurer leur domination sur le territoire qu'ils contrôlaient par une présence physique périodique, mais aussi parce qu'aucun endroit ne pouvait accueillir leur entourage sur une longue période. Le transport n'était tout simplement pas assez performant pour pouvoir apporter la quantité suffisante de nourriture et d'autres fournitures nécessaires pour subvenir aux besoins de ces équipages sur de longues distances jusqu'à un lieu d'établissement sédentaire. Ainsi donc, voyager d'un endroit à l'autre et manger les provisions disponibles à ces endroits (un peu comme une invasion de sauterelles) était le seul moyen de sustenter ces groupes de nobles et l'ensemble des serviteurs nécessaires au fonctionnement de ces cours.



Image 4 : Reutte – *Équipage de l'empereur Joseph II*

Avant les temps modernes, quelques personnes de haut rang ont donné le ton à la plupart des voyages : au-delà d'une nécessité, c'était un véritable besoin existentiel. Les marchands et les commerçants devaient également se déplacer pour acheter et vendre leurs marchandises – et cela se vérifiait de l'artisan le plus pauvre au marchand noble le plus riche. Les marchands vraiment riches et puissants pouvaient rester dans les villes pendant que le transport des marchandises était effectué par leurs employés. Ces personnes étaient bien plus que de simples transporteurs de marchandises, mais des entreprises logistiques modernes, s'occupant des douanes et des péages, vendant des marchandises en cours de route et présentant des factures finales à l'issue de leur voyage. Ceci étant dit, même les plus grands marchands devaient voyager, pour faire de bonnes affaires ou rendre visite aux grands seigneurs du pays afin d'offrir des prêts et de s'assurer des privilèges et des opportunités commerciales en retour. Les artisans médiévaux et post médiévaux apprenaient leur métier en tant qu'apprentis, dans un lieu défini, avec un maître d'apprentissage désigné. Toutefois, par la suite, ils devaient voyager pour une durée déterminée afin d'acquérir de l'expérience, le titre de compagnon ne s'obtenait pas du jour au lendemain, mais nécessitait l'accomplissement d'un voyage au long cours, souvent deux ou trois ans. Pour beaucoup de compagnons, le voyage ne s'achevait pas au bout de ces trois ans, l'évolution possible était soit de devenir maître (difficile dans la société médiévale des

corporations si le compagnon n'était pas le fils d'un maître), soit de trouver un emploi permanent dans un grand atelier.

Pour beaucoup de gens, voyager était le seul moyen de gagner sa vie, parce qu'ils ne pouvaient pas s'installer, payer le montant nécessaire pour obtenir la citoyenneté et ouvrir leur propre boutique. Au bas de l'échelle sociale, on trouvait également des vagabonds qui gagnaient leur vie en tant qu'artistes mimes, jongleurs, animateurs, chanteurs, en effectuant de petites réparations et en vendant des produits bon marché ; on trouvait même des mendiants, forcés de voyager de villes en villages, de marchés en cours, de palais en monastères, sans lieu fixe où s'installer. Les villes et les villages régulaient l'afflux de ces sans-abris, leur permettant de rester seulement pour une durée déterminée pour laquelle ils devaient obtenir une permission spéciale. Par conséquent, ces gens étaient exclus de la société, forcés de voyager indéfiniment d'un endroit à l'autre pour obtenir une maigre pitance. Les transformations économiques et sociales pouvaient augmenter leur nombre de façon spectaculaire, comme dans l'Angleterre de la fin du Moyen Âge, où les changements climatiques et les conditions économiques favorisaient la production de laine issue de l'élevage de moutons plutôt que les cultures, et où de nombreux serfs et vilains étaient chassés des terres qu'ils occupaient depuis des générations pour vivre dans la rue comme colporteurs, mendiants ou enfin comme bandits de grand chemin et hors-la-loi.

Ces malheureux venaient également gonfler les rangs des soldats et des mercenaires, un autre groupe de personnes qui voyageaient constamment et parcouraient de longues distances. Les pèlerins, autre groupe de personnes représentatif de la plupart des secteurs de la société, voyageaient (principalement en marchant) à travers les routes d'Europe et d'ailleurs, dans un but précis, mais pas pour gagner leur vie. Les pèlerinages commencèrent en Europe au début du Moyen Âge et avaient fréquemment Rome pour destination, mais plus tard également les lieux saints du Proche-Orient, Jérusalem, Bethléem et les lieux de vie et de souffrance du Christ. Saint-Jacques de Compostelle est devenue l'une des principales destinations des pèlerins de toute l'Europe, le chemin de Saint-Jacques étant le premier itinéraire culturel européen du Conseil de l'Europe et l'un des plus plébiscités. Il existait d'autres destinations régionales et nationales comme, par exemple, le sanctuaire de Saint Thomas Beckett à Canterbury qui a inspiré les célèbres Contes de Canterbury de Chaucer, un best-seller médiéval qui met en scène un groupe de pèlerins se rendant ensemble au sanctuaire de Canterbury et se racontant des contes les uns aux autres. Ce livre décrit les pèlerins, leur profession et leur milieu social, ainsi que leurs motivations pour le pèlerinage.



Image 5 : Pilger Amman – *Die Jacobs Brüder* (Les frères Jacob)

Ces dernières n'étaient pas toujours religieuses. Les pamphlets médiévaux mettaient en garde les pèlerins contre les dangers des pèlerinages, les hôtes criminels des auberges douteuses, les hébergements et les reliques surévalués dans les centres de pèlerinage, les voleurs et les bandits de grand chemin, mais également les faux pèlerins qui s'en prenaient à leurs compagnons de voyage, les volant, les assassinant, les escroquant ou les entraînant dans de mauvais coups, par exemple en les encourageant à jouer à des jeux d'argent ou à payer les services de prostituées. Les sources médiévales évoquent les risques néfastes des voyages, comme l'infidélité conjugale, qui était fréquente lors des pèlerinages (souvent due au fait que les prostituées se déguisaient parfois en pèlerins) et le libertinage comme effet secondaire des voyages loin des contraintes sociales régissant le foyer. Les pèlerins étaient un groupe de personnes qui ne se déplaçaient pas seulement d'un point A à un point B le plus rapidement possible, mais qui prenaient également le temps de s'intéresser aux curiosités et aux merveilles du monde sur leur chemin. Les premiers guides de l'Europe médiévale étaient des ouvrages présentant des itinéraires pour les pèlerins, décrivant non seulement les meilleures routes vers Rome ou d'autres destinations célèbres, les auberges, les monastères et autres lieux de convenance et de culte, mais également les lieux particuliers à visiter et les caractéristiques des territoires que les pèlerins devaient traverser, notamment les coutumes et les spécificités des populations rencontrées.

Le rang social des pèlerins et leur manière de voyager étaient aussi diversifiés que la société de l'époque. Tout comme les randonneurs modernes, qui varient des amoureux de la nature emportant le moins possible avec eux à ceux qui marchent confortablement d'un hôtel quatre étoiles à un autre sans avoir à se soucier de leurs bagages, les modes de voyage des pèlerins de l'époque médiévale et post médiévale variaient énormément. Bien sûr, il reste peu de vestiges de la plupart des pèlerinages, si ce n'est les nombreux insignes de pèlerin délivrés dans les sanctuaires sacrés, simples et taillés dans l'os ou dans l'ivoire, ou encore moulés dans le plomb et ornés de bijoux, qui témoignent que tout comme aujourd'hui, le marché aux souvenirs s'adressait à toutes les origines et à toutes les bourses. Stephan Praun III, issu d'une riche famille de marchands nobles de Nuremberg, s'est rendu à Saint-Jacques de Compostelle en 1571 et à Jérusalem en 1585. Il représente le gentleman pèlerin de manière frappante. Son costume de pèlerin était fait des meilleurs matériaux et taillé sur mesure pour lui. Ses bâtons de pèlerin étaient incrustés de nacre, et son chapeau était garni non seulement de coquillages mais aussi de bâtons de pèlerin miniatures taillés dans l'ivoire. Il a fait réaliser un portrait de lui-même en tenue

de pèlerin dans toute sa splendeur et sa famille a conservé ses vêtements et son équipement dans le trésor familial. Aujourd'hui, son costume est exposé au *Germanisches Nationalmuseum* (Musée national allemand) à Nuremberg. Cette exemple illustre la manière dont une famille patricienne ascendante utilise le pèlerinage comme moyen de propagande, afin d'affirmer sa grandeur et son influence dans l'un des centres économiques de l'Europe.

Les pèlerinages pouvaient offrir aux curieux une excuse pour voyager, et les sources médiévales suggèrent que ce n'était pas si rare. Cependant, pour la plupart des pèlerins, les paysages et les expériences rencontrés le long du chemin n'étaient qu'un spectacle parallèle. Le véritable but du pèlerinage était d'atteindre un des lieux saints de vénération pour obtenir la mansuétude et l'absolution de leurs péchés, ou de crimes graves, comme les homicides involontaires, pour lesquels les coupables pouvaient être condamnés à un pèlerinage afin d'expier leurs fautes.

Certaines périodes de notre histoire ont vu voyager des gens pour des raisons que l'on pourrait qualifier de touristiques, dans le but de découvrir le monde, différents modes de vie et diverses cultures, mais aussi pour établir et renforcer les réseaux sociaux existants. C'est un phénomène qui n'existait que dans la haute bourgeoisie et qui atteint son apogée avec le « Grand tour », aux XVII^e et XVIII^e siècles, lorsque les jeunes hommes étaient envoyés par leur famille pour de longs voyages en Europe et en Méditerranée, généralement avec un tuteur, afin d'apprendre et d'étudier. De telles visites duraient un an ou deux, coûtaient très cher, étaient très instructives et, espérait-on, préparaient les fils de l'aristocratie, des riches marchands ou des banquiers à diriger l'entreprise familiale avec une vision plus large du monde. Il est intéressant de noter que de tels parcours initiatiques étaient également courants dans l'Antiquité romaine, où les fils de l'élite sénatoriale et des banquiers et commerçants les plus riches devaient se lancer dans quelque chose de très similaire au « Grand tour » (à l'échelle du vaste territoire de l'Empire romain), afin de se préparer à diriger l'affaire familiale ou à entrer dans l'administration romaine, carrières qui les conduiraient également vers de longs voyages. Une telle entreprise était rendue possible grâce au réseau de liens familiaux et au système romain de routes et de voies bien construites, parsemées d'hôtels particuliers et d'auberges. Il n'est pas surprenant de retrouver certaines similarités entre le premier guide touristique de l'antiquité romaine et la description de la Grèce par Pausanias. Les premiers romans de voyage ont été produits par des auteurs de langue grecque de la partie orientale de l'Empire romain, principalement à Alexandrie. C'étaient des romans audacieux, remplis d'héritières perdues, de pirates et de miracles, mais à bien des égards, ils ressemblaient beaucoup aux romans de voyage modernes.

De la marche à la randonnée – les effets de l'industrialisation

Au cours des différentes périodes de notre histoire, seule une petite proportion de personnes a réellement réfléchi sur le paysage en tant que tel et a vécu la promenade au cœur de ce dernier comme une expérience unique, à chérir et à décrire, à peindre ou à mettre en musique : il s'agissait généralement d'artistes, de membres instruits de la haute société, de philosophes et de penseurs, de scientifiques et d'explorateurs avant-gardistes. Tout comme le reste du monde, cette situation a radicalement changée avec l'industrialisation. L'évolution la plus visible et la plus concrète a été la modification de la vitesse de déplacement. Jusqu'alors, la vitesse de la marche dictait celle des transports, des communications et des échanges, et rythmait la vie. La situation a complètement changé avec l'invention de la machine à vapeur et du chemin de fer. Même au temps des premiers chemins de fer, qui roulaient à environ 30 kilomètres à l'heure, les locomotives à vapeur parcouraient la même distance en une heure qu'un voyageur la parcourait à pied (ou à cheval, ou en voiture) en une

journée complète. Les pessimistes ont alors déclaré que le corps humain n'était pas fait pour supporter une vitesse aussi incroyable et que les gens mourraient en voyageant à plus de 30 kilomètres à l'heure. Comme nous le savons, ces diseurs de bonnes aventures se sont trompés, et en quelques décennies, non seulement le réseau ferroviaire couvrait toute l'Europe et l'Amérique, mais les trains circulaient à deux ou trois fois cette vitesse.



Image 6 : Menzel – *Berlin-Potsdam Railway*

Le train a changé la manière de voyager et de percevoir le temps. Avant son invention, l'heure d'un lieu précis était fixée par le soleil, le cadran solaire définissant midi comme le milieu de la journée. Toutes les horloges mécaniques – horloges d'église et toute montre portée par un individu – étaient réglées en fonction du coucher du soleil. L'heure était donc différente à Munich et à Francfort, à Londres et à Exeter, à Paris et à Reims. Ce n'était pas un problème et personne ne s'en préoccupait, sauf les navigateurs qui parcouraient les mers. Désormais, alors que l'on parcourait facilement une distance quotidienne, au minimum 10 fois plus importante que par le passé, les différences devenaient évidentes. C'était un problème pour les compagnies ferroviaires, car les trains devaient circuler selon des horaires programmés, mais comment calculer et publier des horaires avec une heure différente dans chaque gare ? Les compagnies de chemin de fer ont donc inventé une heure normalisée, l'heure ferroviaire, qui était la même à travers tout un territoire. Par conséquent, l'heure indiquée par l'horloge de la gare et l'heure affichées sur l'horaire étaient différentes de l'heure de la ville ou du village. C'est ainsi que l'heure ferroviaire s'est répandue de la gare aux villes, et que le temps s'est uniformisé sur de vastes étendues. Le temps ne suivait plus le cours naturel du soleil, mais un cours créé artificiellement. Cela a été facilité par les exigences des grandes usines, attirant des travailleurs distants, exerçant leur métier selon un horaire programmé avec une heure de début, des pauses et des heures de fin fixes. Avec l'invention du télégraphe et la première communication en temps réel sur de grandes distances, l'heure normalisée est devenue encore plus importante pour l'économie et la finance, les marchés boursiers et les traders.



Image 7 : Coalbrookdale Grand entrepôt

Aujourd'hui, l'heure normalisée est si naturelle que nous ne pouvons plus imaginer la révolution que cela représentait au XIX^e siècle. Elle a modifié le mode de vie des gens autant que les nouvelles usines avec leurs machines et leurs tapis mécaniques. Elle a également entraîné un contre-mouvement, un élan de nostalgie pour le « bon vieux temps ». L'accent a été mis sur l'évolution radicale du paysage, aussi bien urbain que rural. Avant la révolution industrielle, la plupart des Européens vivaient à la campagne. La plupart des villes n'étaient que de grands villages et les vraies villes comme Londres, Paris, Cologne ou Nuremberg étaient rares. Soudain, envahies par les travailleurs pauvres, les petites villes se sont transformées en mégalofoles, comme Liverpool ou Manchester. En l'espace d'une seule génération, de nouveaux centres urbains sont apparus, transformant une zone rurale comme la vallée de la Ruhr en un centre d'activité industrielle et un réseau de villes plus grandes que la majeure partie des villes européennes, seulement quelques décennies auparavant. Après seulement deux générations, l'exode rural vers les villes, où la majorité des Européens vivaient désormais, a complètement renversé le modèle historique de peuplement et a également créé une pression sur l'agriculture, qui a dû fournir davantage de nourriture à un plus grand nombre de personnes, avec une population active fortement réduite. En conséquence, l'agriculture a été industrialisée et mécanisée : utilisation de machines à vapeur dans les champs et les granges, agrandissement des champs, disparition des haies et des murs, remplacement des modèles traditionnels de cultures et de bois par des systèmes de champs plus vastes aux cultures uniques, importation d'engrais depuis l'outremer afin d'accélérer la croissance des cultures.



Image 8 : Menzel – *Blick of Hinterhäuser*

Quand on regarde la littérature européenne de l'époque, on peut voir ce changement se refléter dans une élégie de la perte, décrivant un passé glorifié, où les gens vivaient à un rythme beaucoup plus lent. Cette vie avait été remplacée par quelque chose d'inhumain, qui suivait le tic-tac de l'horloge et les exigences des machines et des moteurs, au lieu des besoins humains. Cette impression du temps qui devenait le moteur autocratique de l'humanité et de la vitesse comme symbole d'un présent inhumain allait de pair avec la découverte du paysage comme acteur majeur du bien-être de l'homme. Ce paysage changeait, lui aussi, de manière radicale et rapide. Ces deux facteurs se sont réunis dans un nouveau passe-temps : la randonnée pédestre. Ainsi, le souci du paysage et du mode de vie des habitants des zones rurales est devenu une préoccupation majeure pour les personnes songeant à fuir les centres industriels surpeuplés et pollués, le commerce, et cette nouvelle vie urbaine et accélérée. Paradoxalement, ces personnes pouvaient atteindre le précieux paysage des zones rurales, des forêts, des plateaux et des montagnes grâce au chemin de fer, un moyen de transport plus rapide, leur permettant d'atteindre leurs destinations de loisirs en un court laps de temps, si court, en fait, qu'il était possible de marcher à la campagne un dimanche, après avoir quitté la ville tôt le matin, et de rentrer le soir même, à temps pour commencer une semaine de travail productive dès lundi matin.

La marche n'était plus le seul moyen de transport, la seule façon de voyager, d'aller en pèlerinage, de faire des affaires et du commerce, de visiter des foires et de faire toutes les autres activités productives et ciblées de la vie quotidienne, mais elle s'était transformée en randonnée, un passe-temps, une activité de loisirs, qui était considérée comme un modèle alternatif aux chaînes de production et au trafic industrialisé, combiné à une expérience de la nature, du paysage et du monde rural qui devait être protégée. En même temps, c'était une activité d'abord destinée aux gens qui en avaient les moyens, souvent des citoyens aisés et des bourgeois, et plus tard également à ceux qui avaient besoin d'améliorer leur santé et de trouver un peu de répit dans leur rythme de travail effréné. Toutefois, les trains modernes étaient utilisés à la fois par les riches bourgeois et les travailleurs pauvres pour se rendre dans les zones de loisirs, quoique dans des classes différentes, de la première classe dans les wagons Pullman à la troisième classe, dans des voitures à toit ouvert.

Le développement des associations de randonnées

Cette tendance à voyager de la ville à la campagne pour découvrir le paysage a également conduit à la création des premières associations de randonnées. Dans les années 1860 et 1870, les premières associations ont vu le jour, notamment en France et en Scandinavie, mais également en Allemagne et en Autriche (qui comprenait alors la Bohême et la République tchèque – qui reste aujourd’hui l’un des hauts lieux de la randonnée et des associations de randonnées). Les clubs et associations ont été fondés en grand nombre à cette époque. Les premières associations de randonnée pédestre ont été créées par des citoyens aisés vivant en ville. C’était tout naturel, car les randonneurs étaient principalement les citoyens les plus riches, fuyant la pollution des villes pour l’air plus sain de la campagne voisine. Soucieux du paysage et des nombreuses mutations de leur propre environnement, à la recherche d’un lieu de villégiature sain et d’une culture traditionnelle de bonne qualité, ils s’intéressèrent à la protection de la nature, au maintien des cultures et de l’artisanat traditionnels et à la préservation des structures agricoles. Ils offrirent rapidement différentes opportunités aux habitants, les dissuadant ainsi de quitter la campagne pour s’installer en ville. C’est ce qui explique l’éventail d’intérêts unique des associations de randonnées qui existent encore aujourd’hui. Elles se distinguent en alliant protection de la nature et de l’environnement, protection culturelle, intérêt pour les savoir-faire traditionnels et le folklore, mais également pour le développement du tourisme comme source de revenus pour la population locale et en termes d’infrastructures pour les randonneurs. Pour faire une randonnée, les gens ont besoin de cartes fiables, ils aiment marcher sur des sentiers bien entretenus et balisés et ils peuvent même souhaiter avoir une personne formée professionnellement – ou au minimum qualifiée – capable de les guider à travers la campagne et de les ramener en toute sécurité, tout en leur commentant le paysage.

La randonnée est ainsi devenue une activité de loisirs. Comme toutes les activités de loisirs modernes, elle doit cependant être bien planifiée et disposer d’une certaine infrastructure. Bien qu’offrant un moyen d’échapper au stress quotidien, la randonnée se devait quand même de suivre l’horloge, car les gens devaient être de retour à la gare à l’heure pour le train, afin de rentrer chez eux pour reprendre leurs tâches quotidiennes. Les fondateurs des premières associations de randonnée étaient principalement des apothicaires, des médecins, des enseignants, de petits entrepreneurs, des commis et des fonctionnaires. Bien que la randonnée ait lieu à la campagne, mais sans trop s’éloigner, car les zones de randonnée devaient être atteintes rapidement par le train (et plus tard par le bus ou la voiture), ce sont les villes qui accueillaient les associations. Lorsque, en pleine expansion, les organisations de la classe ouvrière – partis ouvriers et syndicats – ont découvert que la randonnée était un bon loisir pour leurs membres, elles ont fondé leurs propres associations de randonnée, non seulement par fierté de classe, mais également parce que les associations existantes prenaient la forme de clubs assez fermés de citoyens aisés et n’ouvraient pas leurs adhésions aux ouvriers. D’autres groupes qui se sentaient victimes de discrimination ont fait de même, et c’est ainsi qu’à la fin du XIX^e siècle, de nombreuses associations juives de randonnées ont vu le jour.

Les associations de randonnées se distinguent des associations d’alpinistes qui ont été fondées à la même époque. Ces dernières étaient destinées à la pratique d’un sport beaucoup plus exigeant que la randonnée, en montagne, comme dans les Hautes Alpes. Alors que les membres des associations de randonnées vivaient à proximité des zones qu’ils utilisaient pour la randonnée et développaient ainsi une relation très forte avec leur région, les associations d’alpinistes ont été fondées loin de leur région de destination (par exemple, les membres des associations à Hambourg ou Berlin, en Allemagne du Nord, partaient en expédition à Berchtesgaden, en Allemagne du Sud). Les refuges qu’elles

construisaient et les pistes qu'elles entretenaient étaient éloignées et leurs membres ne séjournaient dans la région qu'une seule fois par an pendant leurs congés principaux. Leurs exigences à l'égard des infrastructures touristiques étaient donc différentes. En Autriche, en Allemagne, en France et en Italie, les associations d'alpinistes ont également été prises dans les tendances nationalistes de leur époque, formant en partie des structures paramilitaires d'où les forces spécialisées de leurs armées respectives ont ensuite été tirées. La compétition entre les clubs et les nations, pour savoir qui serait le premier à maîtriser un sommet spécifique dans les Hautes Alpes ou à découvrir une nouvelle piste vers un sommet célèbre, a été un élément moteur de leur développement. Les associations de randonnées étaient moins compétitrices, plus attirées par une activité de loisirs agréable, à proximité. Elles étaient plus intéressées par le paysage et le développement local.

En ce sens, la randonnée – nouvelle activité de loisirs – est devenue une véritable « promenade dans le paysage ». On considérait alors que la marche à pied permettait une expérimentation intensive du paysage, qui se perdait dans les moyens de transport mécanisés. D'une certaine façon, ce n'est que lorsque cette perte s'est ressentie que la marche est devenue une activité spécifique, méritant réflexion. Ce n'était plus un moyen naturel de passer d'un point A à un point B, mais plutôt une activité particulière, consciente, planifiée et chargée de sens. C'était une parenthèse de la vie quotidienne en ville, bonne pour la santé, mais c'était également une activité culturelle, une manière d'être proche de la nature, dont les gens de la génération précédente n'avaient pas besoin, car ils vivaient au sein de la nature et en faisaient l'expérience au quotidien, ils n'avaient jamais eu aucune raison de penser que c'était quelque chose d'extraordinaire. Désormais, faire l'expérience de la nature était devenu une activité consciente, un acte spécifique pour en apprendre davantage sur l'environnement, la manière dont une forêt était gérée ou dont les récoltes étaient cultivées, comment les animaux étaient élevés et comment un environnement devenait un paysage grâce aux activités et aux concepts humains. La randonnée était devenue à la fois une aventure, un sport et un passe-temps. Il fallait également désormais s'y préparer, avec des chaussures spécialement prévue pour la randonnée, des vêtements de plein air, une protection toutes saisons, des provisions, la planification d'excursions, l'achat de cartes, la planification du voyage aller-retour vers le site de randonnée, l'éventuelle embauche d'un guide et la découverte des hôtels et restaurants ou des refuges dans la forêt ou sur les collines.

Au sein des associations, la randonnée était à la fois une expérience sociale (marcher ensemble, en groupes organisés) et une opportunité pour améliorer les itinéraires, aider à construire des sentiers, les marquer et les baliser, les entretenir, organiser des projets de protection de la nature, étudier les traditions locales et le folklore, collecter des souvenirs et même créer des musées locaux, des associations touristiques ou organiser des foires artisanales. Il devint clair que la randonnée pédestre permettait aux voyageurs de découvrir le paysage mais qu'ils avaient également besoin de cartes, de guides imprimés et de guides accompagnateurs formés ; l'offre de ces services étant devenue une activité majeure des associations de randonnées.

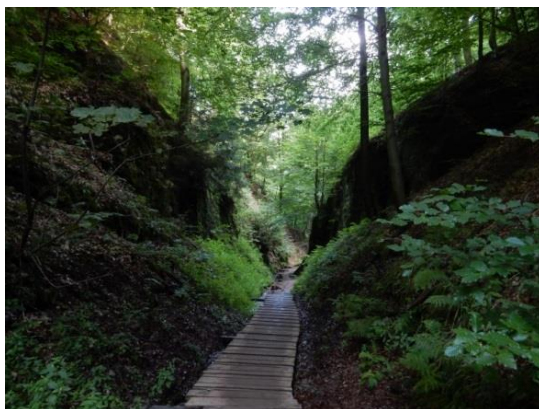


Image 9 : *Chemin de randonnée de Drachenschlucht*

Cet aspect est encore fort présent aujourd'hui, puisque la Fédération Européenne de la Randonnée Pédestre délivre des agréments pour les guides de randonnée formés, connus sous le nom de *Walk Leaders*. Dans le référentiel qui régit cet agrément, la capacité de communiquer sur le paysage est un élément majeur. Les *Walk Leaders* doivent non seulement posséder des compétences techniques, comme la lecture de cartes, l'orientation ou l'utilisation du GPS, mais ils doivent également connaître le paysage régional et savoir communiquer ces connaissances aux personnes qu'ils accompagnent, d'une manière pratique et adaptée à leur expérience. Vivre le paysage avec tous ses sens est considéré comme la quintessence de la randonnée, bien plus que de parcourir de grandes distances et d'escalader les hauteurs.

Les sentiers pédestres aménagés par les premières associations de randonnées constituent l'épine dorsale du réseau européen moderne de randonnées pédestres. Bien sûr, certains sentiers ont dû être abandonnés et de nouveaux sentiers ont vu le jour, mais le système de base est toujours en place, très semblable aux voies ferroviaires aménagées à la même époque. Bien que de nombreux nouveaux sentiers aient été créés, les associations de randonnée pédestre utilisent également des routes historiques comme base de départ de leurs parcours. Ces routes existaient déjà, et beaucoup tombaient en désuétude, tandis que le chemin de fer, et plus tard les routes, autoroutes et voies rapides dessinaient de nouvelles trajectoires pour de nouvelles technologies. Ces routes comprenaient des connexions à longue distance qui avaient été les principales routes commerciales ou voies de pèlerinage pendant des siècles. Elles ont donc offert un tracé naturel pour les trajets longue distance. La plupart des sentiers de randonnée ont été aménagés dans une zone restreinte clairement définie (comme sur les nombreux plateaux européens), sous la forme de circuits ou d'excursions à la journée reliant entre elles plusieurs gares ferroviaires, pour permettre aux randonneurs de débiter leur expédition dans une gare A et de l'achever dans une gare B avant de reprendre le train pour rentrer chez eux. Comme la plupart d'entre eux faisaient de la randonnée le dimanche et les jours fériés, rompant avec la routine d'une semaine de travail de six jours, les routes ne s'étendaient pas sur des centaines de kilomètres. Ce n'est que lorsque la randonnée a commencé à devenir une activité de loisirs plus stimulante, s'étalant sur une semaine de vacances pour parcourir une distance plus longue et permettre ainsi au marcheur d'explorer une étendue plus vaste, que ces sentiers de longue distance sont devenus une priorité pour les associations de randonneurs. Cependant, les sentiers existants étaient principalement locaux et régionaux, elles ne pouvaient pas les prendre en charge. Cette tâche a donc été attribuée aux associations de randonnée pédestre nationales qui se sont constituées en fédérations à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle.



Image 10 : *Sentier de randonnée le long de la Ceinture verte*

La randonnée pédestre de longue distance a gagné en popularité avec le développement de la société industrialisée, ainsi qu'avec la tendance des voitures particulières dans les années 1920. Aujourd'hui, un réseau de sentiers longue distance s'étend dans toute l'Europe. Il est régi par la Fédération Européenne de la Randonnée Pédestre et marqué d'une lettre E et d'un numéro indiquant un Sentier européen. Avec la chute du rideau de fer, les associations de randonnées ont pu être réformées, dans l'ancien empire soviétique et dans les nouveaux États indépendants d'Europe de l'Est, de la région baltique à la Grèce et Malte, de l'Espagne à la Pologne et de l'Écosse à la Sicile. Les chemins de pèlerinage d'antan sont également devenus de plus en plus populaires et le Conseil de l'Europe a donné le ton avec les itinéraires culturels européens qui suivent l'ancien chemin de Saint-Jacques de Compostelle¹. Un réseau d'itinéraires pour le Chemin de Saint-Jacques s'est développé autour de l'itinéraire culturel officiel et la randonnée pédestre vers cette destination est récemment devenue un phénomène de masse. D'autres routes de pèlerinage sont également devenues populaires, ainsi que les routes empruntées par les communautés chrétiennes persécutées, comme les Vaudois et les Albigeois. De nos jours, les touristes ne se contentent pas de suivre ces sentiers en voiture ou en autocar, en visitant les principales attractions le long des anciennes routes, mais ils parcourent à pied l'ensemble du chemin ou une grande partie de celui-ci : ils se rapprochent souvent de l'expérience des pèlerins médiévaux, ne cherchant peut-être pas Dieu, mais plutôt eux-mêmes, ne cherchant pas l'absolution et la mansuétude de l'église mais la purification du corps et de l'âme dans une situation extrême, achevant ainsi une réalisation qui paraissait autrefois évidente et qui est désormais particulière : parcourir le paysage non seulement pendant quelques heures mais pendant plusieurs jours, voire des semaines.

Les sentiers de longue distance qui traversent l'Europe sont le signe d'une Europe unificatrice (sinon unie) et constituent un défi pour les associations de randonnée. Régis par la fédération européenne, ils nécessitent une coopération entre les associations de randonnée nationales. Toutefois, le travail de signalisation et d'entretien des sentiers relève concrètement de la responsabilité de l'association

1. L'Institut européen des itinéraires culturels et l'Accord partiel élargi sur les itinéraires culturels présentent un grand intérêt pour les associations de randonnées et les randonneurs individuels.

régionale et locale – organe historique au cœur du mouvement autour de la randonnée – et des organisations indépendantes en tant que telles. Cela exige beaucoup de planification et de communication, mais aide également à dépasser les frontières : en rouvrant et en donnant vie à des itinéraires de randonnée historiques entre l’Autriche ou l’Allemagne d’un côté et la République tchèque de l’autre. Dans la région frontalière entre l’Allemagne et la France, où l’Association de la Forêt Noire (*Schwazwaldverein*) s’occupe de nombreux sentiers, le logo de l’Association est visible sur les sentiers de randonnée et les panneaux de signalisation, en Alsace et à travers la ville de Strasbourg. Lorsque la Fédération Européenne de la Randonnée Pédestre a organisé le premier Eurorando, un événement européen de randonnée pédestre qui a lieu tous les cinq ans dans un pays d’Europe différent, cela s’est fait par l’intermédiaire des associations sœurs régionales en Allemagne et en France, dans la région de Strasbourg. Cet événement a également été organisé en étroite coopération avec le Conseil de l’Europe et la manifestation principale a eu lieu à Strasbourg. En mémoire de cet événement, un monument a été érigé dans le parc de l’Orangerie, juste en face du Palais de l’Europe, le bâtiment principal du Conseil de l’Europe. Une peinture murale d’un randonneur peinte par l’artiste alsacien Tomi Ungerer lui rend également hommage dans l’un des couloirs, à l’intérieur du palais.



Image 11 : *Monument Euro Rando*

Marcher dans le paysage – une impression

Le paysage a été défini par Alexander von Humboldt comme « l’ensemble de tous les aspects d’un territoire, tels que perçus par l’homme ». Cette définition est reprise presque mot pour mot par la Convention européenne du paysage du Conseil de l’Europe (STE n°176). Expérimenter cet « ensemble de tous les aspects d’un territoire » est le grand avantage de marcher dans le paysage. Avant la révolution industrielle, cette idée était déjà exprimée par les artistes, bien avant qu’un débat conscient sur le paysage n’ait débuté. Quand Ambrogio Lorenzetti a peint son célèbre tableau pour le Palazzo Pubblico de Sienne, décrivant les conséquences pour le paysage d’un bon et d’un mauvais gouvernement, il avait déjà compris qu’il existait un paysage urbain et un paysage rural. Il a exprimé

très clairement le lien entre le paysage et l'homme. Le thème de ses fresques exprime la conviction profonde que les actions humaines ont un impact massif sur le paysage, pas seulement physique. Une perception positive ou négative se reflète dans le paysage autant que sur les personnes qui y vivent. Le paysage est la toile vivante sur laquelle se joue la vie humaine.



Image 12 : Ambrogio Lorenzetti

Pieter Brueghel l'Ancien est considéré comme le père de la peinture de paysage et son art a contribué à façonner le terme de paysage et sa compréhension moderne. Dans son œuvre, le paysage et l'homme sont inséparables. Dans son célèbre tableau *Paysage avec la chute d'Icare*, le peintre met trois personnes au premier plan : le plus imposant est le laboureur qui façonne le paysage avec sa charrue, près de lui se trouve un berger avec son troupeau de moutons, et enfin un pêcheur assis sur un promontoire, tenant sa canne à pêche au-dessus de la mer. Le véritable sens du titre du tableau est caché dans le coin inférieur droit, on y aperçoit Icare, tombé du ciel, qui n'est visible que sous la forme d'une paire de jambes disparaissant dans la mer. Les peintures énigmatiques de Brueghel étaient un dilemme pour ses contemporains et posent toujours un véritable casse-tête intellectuel pour quiconque veut comprendre leur signification profonde. Le paysage présenté est une scène pleine de surprises, où se joue l'histoire de l'humanité.



Image 13. : Pieter Brueghel – *Paysage avec la chute d'Icare*

Pour les peintres romantiques, cette mise en scène du paysage semblait la plus naturelle. Dans son tableau le plus connu, *Le Voyageur contemplant une mer de nuages* (*Wanderer über dem Nebelmeer*), Casper David Friedrich, célèbre peintre romantique allemand, met en scène un randonneur seul au cœur du paysage. Le randonneur apparaît comme une personne solitaire qui est parvenu à atteindre le sommet de la montagne (dans une tenue de ville inadaptée) et admire, bien au-dessus des nuages, un panorama de haute montagne spectaculaire. Le randonneur se tient dos au spectateur, personnage solitaire, héroïque, profond dans sa pensée mais également symbole du paysage en mutation de l'ère industrielle, qui ne restera pas longtemps le même.

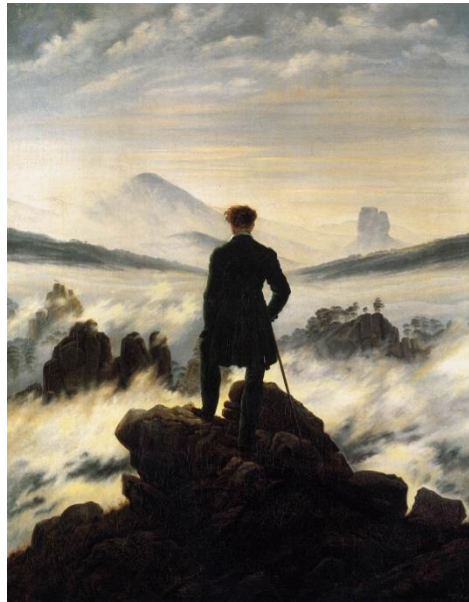


Image 14 : Caspar David Friedrich :
Le Voyageur contemplant une mer de nuages

Carl Spitzweg, quant à lui, regarde l'homme dans le paysage d'une manière beaucoup plus ironique et terre à terre. Dans son tableau *La promenade du dimanche*, il dépeint une famille de citadins aisés lors de sa promenade du dimanche dans un paysage pastoral. La ville n'est visible qu'à l'horizon : la famille se promène dans un champ de blé, soulignant le caractère rural du paysage qu'elle a choisi pour ce moment de détente. Le soleil est chaud : le patriarche, qui guide la famille, a enlevé sa veste et ouvert son gilet qui laisse apparaître un ventre proéminent ; son haut-de-forme repose sur sa canne et lui sert de parasol. Les dames portent leurs ombrelles et leurs chapeaux de paille à larges bords pour les protéger des assauts de la nature. La petite fille tenant la main de son père est presque complètement cachée par le maïs ; la fille aînée marche sereinement, tenant un bouquet de fleurs, tandis que le fils s'est éloigné du groupe et chasse joyeusement les papillons avec son filet. Voici une représentation des bons bourgeois partant à la campagne pour respirer de l'air pur, expérimenter la nature et profiter d'un paysage rural intact, au cours d'une escapade loin des rigueurs de la vie citadine.



Image 15 : Carl Spitzweg : *La promenade du dimanche*

Avec l'industrialisation, l'intérêt pour le paysage, son histoire et ses particularités s'est accru. Il ne s'agissait plus seulement d'un petit groupe de jeunes hommes qui pouvaient faire le grand tour des pays étrangers. C'est là qu'a commencé le tourisme, les gens fortunés pouvaient voyager confortablement en train à travers l'Europe et visiter des lieux empreints de romantisme et de poésie. Spitzweg a retranscrit l'image parfaite de ces premiers touristes dans son tableau *Anglais à la campagne*. Il y dépeint le paysage ensoleillé de l'attente, avec des collines vallonnées au premier plan et des montagnes à l'arrière-plan, des ruines antiques et des plantes méditerranéennes. Le Cicéron (le guide touristique) montre du doigt quelques fragments antiques juste devant lui et fait de grands gestes de la main droite, tandis que le père est debout, figé dans son pantalon à carreaux et son chapeau à large bord, consultant le guide ouvert dans sa main et testant visiblement l'exactitude des informations fournies par son accompagnateur. Sa femme est debout à côté de lui, des lunettes de soleil teintées sur le nez et un carnet de croquis sous le bras. La fille s'est déjà éloignée de ses parents et du guide loquace pour dessiner dans son propre carnet. Leur chauffeur d'autocar se tient à l'écart, prend sa pause et s'ennuie visiblement beaucoup. Remplacez le guide imprimé par une tablette, le carnet de croquis par un smartphone et ce tableau pourrait représenter une scène contemporaine. Les gens qui se promènent dans ce paysage s'attendent à voir exactement ce qui répondra à leurs attentes – un trait humain typique, surtout lorsqu'il s'agit de consommer le paysage. Ajouter une éolienne à cette représentation ferait l'objet de nombreux débats aujourd'hui.



Image 16 : Carl Spitzweg – *Anglais dans la campagne*

Certains peintres ont suivi l'exemple des poètes folkloriques qui dépeignaient le paysage « préservé et sain » du passé, tandis que d'autres étaient fascinés par le changement radical qui se produisait sous leurs yeux. Adolf von Menzel est devenu célèbre pour ses peintures historiques, en particulier celles qui représentent Frédéric le Grand dans mille et une poses et décors historiques différents. En tant qu'artiste, il était fasciné par la transformation du paysage. Il peignait l'avancée de Berlin sur la campagne, le complexe industriel noir et fumant en arrière-plan et les habitations des pauvres au premier plan, s'étendant de plus en plus loin du centre-ville historique. Ailleurs, il dépeignait le train fumant et rougeoyant qui roulait sur ses rails de la grande ville vers la campagne, coupée en deux par la voie de chemin de fer. D'autres ont peint les compagnons d'autrefois, des peintures romantiques représentant de jeunes hommes marchant à travers un paysage « médiéval », de petite ville en petite ville, pour apprendre leur métier et portant des costumes à l'ancienne rappelant aux spectateurs une époque meilleure, où le temps était plus lent et où le changement était invisible.

Cette tendance se retrouve également dans des chansons de randonnée populaires comme la chanson allemande *Es klappert die Mühle am rauschenden Bach* (Il cliquette, le moulin, sur le ruisseau bruissant) qui évoque une technologie moderne au XVI^e siècle devenue le symbole de la transformation au XIX^e siècle – époque à laquelle le moulin à eau démodé a été remplacé par des machines à vapeur, où les moulins industriels produisant la farine ont pris la place du meunier dans son moulin à la périphérie de la ville, et où le pain pour les ouvriers était produit en masse par des boulangeries de grande taille. L'image idyllique de l'ancien temps était quelque chose de recherché et d'attendu par les citadins qui se rendaient à la campagne pour leur randonnée du dimanche. C'est encore le cas aujourd'hui, lorsque d'anciens moulins à eau sont restaurés avec amour, que de vieux moulins à vent sont transformés en restaurants et que les chemins de randonnées sont certifiés de qualité ou de qualité supérieure pour l'industrie touristique, lorsqu'ils sont soigneusement aménagés pour éviter toute « perturbation » moderne et suivent une piste pittoresque et magnifique, donnant au minimum l'illusion d'un paysage naturel ou historique.

Cette évolution n'est cependant pas inéluctable et l'on peut présenter différentes « façons de marcher dans le paysage » de manière durable. Au cours des 20 dernières années, le projet archéologique Spessart a permis la création de près de 100 sentiers thématiques dans la Spessart, une région de montagne au cœur de l'Allemagne². Les activités ont été développées avec l'association régionale de randonnée pédestre, la Spessartbund (Spessart-Union).



Image 17 : Ouverture du Sentier culturel à Marktbreit

Tous ces sentiers ont été élaborés avec la population locale, permettant ainsi à la communauté d'exprimer ce qui était important pour elle dans son propre paysage. La plupart des sentiers sont des sentiers de randonnée pédestre, avec quelques pistes cyclables. Tous ne traversent pas les paysages les plus beaux ou les mieux « préservés » de leurs localités. Souvent, les gens ont voulu montrer ce qui était important pour eux, à savoir, un complexe industriel comme principal employeur et force motrice de la région, le réservoir desservant la grande ville à 30 kilomètres de distance, une ancienne mine ou encore l'empiètement des bois sur les anciennes terres agricoles. Dans le cas de Mainaschaff, arrondissement voisin de la ville d'Aschaffenburg, il s'agissait de l'autoroute construite dans les années 1950, du lac artificiel de l'ancienne carrière qui fournissait du gravier pour l'autoroute, des immeubles d'habitation qui y ont été construits une fois l'autoroute terminée, ainsi que des premiers immeubles de grande hauteur dans les environs, qui dominent encore le paysage. Au début, beaucoup de gens disaient qu'il était fou de mettre une autoroute et des immeubles d'appartements modernes au cœur d'un sentier de randonnée, mais c'est devenu l'un des chemins les plus réussis jusqu'ici. La population locale, les habitants de la région et les touristes visitent maintenant ce sentier. Le plus important, c'est que les guides locaux racontent l'histoire de l'autoroute et de la construction des immeubles, les querelles et les luttes qui ont suivi, et comment le village s'est transformé avec

2. Ce projet régional d'amélioration de la qualité de vie dans la région de Spessart a été conduit en 1994-1995 par un groupe de chercheurs dans différents domaines : biologistes, géographes, géologues, historiens, archéologues, scientifiques de la culture et défenseurs de la nature. Le projet s'est transformé en association caritative en 1998. Cette dernière a créé, avec des bénévoles locaux, des sentiers thématiques appelés « Sentiers culturels européens ». Ces sentiers sont principalement destinés aux citoyens de la région, qui peuvent ainsi explorer et étudier ensemble leur paysage local, le rendre visible et partager leurs connaissances avec les habitants et les visiteurs. Dès le départ, ces sentiers ont été conçus pour « marcher dans le paysage ».

Cette association n'est pas seulement dédiée à la randonnée pédestre en tant que sport, elle œuvre également à la protection du patrimoine et de la nature, à l'entretien du paysage et à la communication à son sujet, à la création d'infrastructures pour le tourisme et à la promotion des produits locaux – en substance, elle s'intéresse à tous les aspects du paysage.

l'arrivée de tous les nouveaux habitants de la métropole de Francfort, attirés par les appartements modernes, le cadre de vie et le réseau autoroutier.

Les gens aiment avoir la cerise sur le gâteau. En marchant dans le paysage, ils peuvent l'explorer, découvrir son histoire et celle de ses habitants, mais ils peuvent également en apprendre plus sur le paysage contemporain et les défis et enjeux auxquels il doit faire face. Les gens explorent le paysage qui a tant changé pendant la révolution industrielle, un paysage de mines de charbon et de structures d'acier, célèbre pour sa suie noire, ses odeurs et son bruit. C'est un paysage qui est, une fois de plus, en profonde mutation. La désindustrialisation a laissé ces bassins industriels et ces structures massives à l'abandon ou en déclin. Désormais, les rivières ne sont plus empoisonnées et l'air est respirable. Le ciel bleu et les rivières et ruisseaux propres offrent des parcours agréables. Mais les plus intéressants, les sentiers que les gens aiment vraiment suivre, sont ceux qui mènent aux ruines gigantesques des anciens complexes industriels, vestiges d'une ère industrielle obsolète. C'est le charme de la décadence, mais aussi la fascination d'un changement aussi radical, d'un paysage en transition et, dans ce cas-ci, d'un paysage dans sa deuxième transition, qui est passé de rural à industriel, à quelque chose de complètement nouveau, qui s'apparente au loisir. Les visiteurs qui se promènent dans ce paysage peuvent se demander comment gérer un tel changement, comment le paysage devrait être utilisé à l'avenir et comment l'appréhender aujourd'hui.



Image 18 : *De la Ruhr industrielle au parc de loisirs*

Ces sentiers qui traversent un panorama en mutation profonde font référence au paysage tel que défini par la Convention européenne du paysage ; cette dernière stipule que le paysage n'est pas seulement rural, naturel ou historique, d'une beauté exceptionnelle, scénique ou simplement un cadre de loisirs, mais qu'il peut également être urbain, industriel, dégradé et problématique. Les immenses fosses laissées par l'exploitation à ciel ouvert du lignite exigent autant de bonne gestion et de planification que les paysages protégés.

Marcher dans le paysage industriel

Il n'y a pas de meilleure façon de comprendre un vaste paysage industriel, surtout lorsqu'il est en pleine mutation, que de le traverser. Par exemple, lors de la désindustrialisation de la Ruhr, la pureté de l'air et la propreté du paysage ont permis la création de sentiers de randonnée et de pistes cyclables

qui sont devenus très populaires. En 2010, l'ensemble du district de la Ruhr est devenu une capitale européenne de la culture. La plus populaire de toutes les activités de l'année a été la randonnée sur l'autoroute de la Ruhr. Cette autoroute, qui traverse le conglomérat urbain de la Ruhr, est devenue l'une des autoroutes les plus « peuplées » d'Europe. En temps normal, les voitures conduisent pare-chocs contre pare-chocs, à la vitesse d'un escargot, dans des embouteillages permanents ; une caricature de la notion d'autoroute, qui, à la base, est destinée à déplacer rapidement les véhicules d'un point A à un point B. En principe, il devrait être possible d'étudier le paysage par les fenêtres d'une voiture, mais souvent les gens sont trop distraits et ne voient que la masse des véhicules devant eux.

En cas de fermeture d'une autoroute, les riverains peuvent installer des tables et informer les voisins de leurs projets, en offrant nourriture et boissons aux piétons qui se promènent sur la voie. Les autoroutes peuvent devenir un sentier de promenade, un lieu de rencontre, d'échange et de réseautage, un immense espace de promenade et de dialogue. C'est ce qui s'est passé dans la région de la Ruhr et, bien des années plus tard, les gens parlent encore de l'événement et de la façon dont il a changé leur vie, comment sont nées de nouvelles amitiés, de nouvelles idées de projets, comment les gens s'y sont rencontrés pour la première fois, comment les voisins s'y sont croisés par accident, comment ils ont repris possession de leur environnement, ce qui les a poussés à changer, à agir dans ce paysage en pleine mutation, avec ses enjeux économiques et sociaux, ses préoccupations et ses problématiques en nombre.

Parcourir les sentiers thématiques à travers le paysage industriel est également le meilleur moyen de comprendre l'importance des changements en cours et les défis posés par le patrimoine industriel. La dimension réelle des complexes miniers, des hangars en acier, des réservoirs de carburants, des campements de travailleurs aujourd'hui abandonnés et en attente de réhabilitation, ne peut jamais être véritablement évalué lorsque l'on roule à travers un tel paysage. Avec la lenteur de la marche et la perspective d'une personne se tenant debout, sans protection, devant ces structures, elles deviennent impressionnantes. Comme l'a dit un jour un chef d'État conservateur au sujet de la mine Zollverein (justement l'un des complexes industriels désormais inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO) : « Si nous décidions de conserver l'ensemble de cette structure unique, cela absorberait la totalité de notre budget d'année en année, et ce ne serait même pas suffisant. Il faut passer devant les immenses halls en briques, à travers les constructions en acier des tours minières et des fours à fusion du fer pour bien comprendre ce défi et commencer à réfléchir à ce qu'il faut en faire. La transformation de certaines structures en centres commerciaux, musées et galeries d'art, restaurants, bars et centres de loisirs a été un succès, mais cela ne couvre qu'une partie minime de cette région et de son incroyable patrimoine industriel. »



Image 19 : Site industriel abandonné de la Ruhr

Bien sûr, la mère patrie de l'industrialisation est le Royaume-Uni et la désindustrialisation y a commencé plus tôt que sur le continent. Ce fut également le berceau de l'histoire et de l'archéologie industrielle, et à ce titre, il n'est donc pas surprenant que ce soit ici que les premiers centres touristiques aient été ouverts dans d'anciens complexes industriels et que les nombreux chemins publics aient servi à créer des sentiers thématiques à travers ces sites du patrimoine industriel. Les Llechwedd Slate Caverns, dans le district d'extraction de l'ardoise dans le nord du Pays de Galles, en sont un bel exemple. Il est facile d'y visiter le musée, les mines de démonstration et le centre touristique, tous impressionnants. Cependant, pour bien comprendre ce paysage d'ardoise, il faut parcourir les sentiers publics. Par exemple, les visiteurs peuvent atteindre Blaneau Ffestiniog à bord d'une locomotive à vapeur historique circulant le long de la voie ferrée construite pour transporter l'ardoise des montagnes jusqu'aux ports, mais ce n'est qu'en marchant à travers ce paysage, en grimpant sur les nombreux échaliers construits en moellons d'ardoise, que l'on peut voir les petites maisons en ardoise des paysans qui ont colonisé les terres publiques au XVIII^e siècle et ont dû lutter pour leur droit à y vivre quand celles-ci furent privatisées par le Parlement et remises aux riches magnats des mines qui exigeaient désormais un loyer de leur part.



Image 20 : Pays de Galles : paysage d'ardoise

Ce n'est qu'en se promenant à pied dans ce paysage que l'on peut apprécier pleinement la manière dont il a été transformé par l'extraction de l'ardoise : des mares artificielles, des kilomètres et des kilomètres de murs de pierre entourant des champs, de multiples petites maisons en ardoise, des remblais (construits en ardoise) pour les chemins de fer, d'énormes collines de moellons d'ardoises. On peut ressentir la transformation, les maisons des paysans, aujourd'hui abandonnées, tombent en ruines mais certaines d'entre elles ont été rénovées pour devenir des maisons de vacances. La réhabilitation de ces anciens villages les transforment profondément : ils ne sont plus gris ardoise mais arborent des couleurs vives, les murs sont crépis et peints en blanc, les portes et fenêtres sont rouge vif, bleues ou vertes, taches brillantes dans ce paysage gris de bruyère, de garrigue et d'ardoise. Puis le visiteur se rend dans une chapelle méthodiste typique, mais en se rapprochant, il voit soudain une statue de la Vierge Marie et des images de saints sur les murs. Seul le randonneur apprendra, au cours d'une discussion informelle, que cette chapelle abandonnée a été réhabilitée par une petite communauté de moines grecs orthodoxes. En marchant, au milieu de nulle part, le visiteur aperçoit une cabine téléphonique rouge vif, l'une des cabines historiques typiques qui ont été remplacées par des structures grises mais qui sont désormais obsolètes, à l'époque des téléphones mobiles. Elle se dresse, ici, dans ce paysage d'ardoise, avec quelques moutons à proximité dans une ruelle de campagne où aucune voiture n'est visible, dans aucune direction, et où aucune maison ou village ne semble être à proximité. En s'approchant de la cabine téléphonique, le promeneur se demande ce qu'elle fait ici. Curieux de savoir si elle fonctionne, le marcheur entre à l'intérieur. Lorsqu'il s'aperçoit qu'elle est en service, le voyageur reste pensif encore longtemps en continuant à progresser. De telles énigmes du paysage ne peuvent pas être résolues en marchant, mais on en trouve tellement qui seraient restées ignorées en utilisant d'autres moyens de déplacement dans le paysage.



Image 21 : Pays de Galles : paysage d'ardoise

En se promenant dans le paysage, le randonneur pourra également découvrir des trésors cachés et des sites intéressants qui ne sont accessibles qu'à pied. La vallée d'Elsava dans la région de Spessart en est un bon exemple. Là-bas, le projet archéologique Spessart a permis d'entreprendre des fouilles et des recherches archéologiques, ainsi que la création d'un sentier thématique sur la production de fer dans cette vallée. Le long d'un sentier piétonnier et d'une piste cyclable qui longent la rive de la voie ferrée abandonnée, le promeneur passe devant le site d'excavation d'un broyeur à marteaux hydraulique, bâti par la famille Rexroth au XVII^e siècle et protégé par un petit château. Le randonneur pourra redécouvrir l'histoire de ces structures grâce aux panneaux d'informations ou à un guide touristique. Ce moulin, qui a été opérationnel jusqu'au début du XX^e siècle, est aujourd'hui une maison privée et

n'est donc pas accessible. En suivant le sentier de randonnée, on traverse le ruisseau et on peut trouver une mare, des granges et des dépendances abandonnées, appartenant à l'ancien complexe industriel. En grim pant sur le flanc de la vallée, on a une vue magnifique sur l'ensemble du complexe, et la promenade se termine au cimetière privé caché de la famille Rexroth, datant du XIX^e siècle. Comme les barons de l'acier en Angleterre, la famille Rexroth a créé son propre lieu de sépulture privé, d'une manière très particulière. Il s'agit d'un cimetière entouré par un mur circulaire autour duquel 12 chênes ont été plantés. Il est constitué de monuments en fonte produits dans les usines Rexroth. Le cimetière est toujours utilisé par la famille Rexroth et la dernière inhumation a eu lieu tout récemment. Il est ouvert au public mais bien caché de la vue, et ne peut être exploré que par ceux qui marchent dans le paysage.



Image 22 : *Cimetière Rexroth Spessart*

D'autres lieux ont été conçus en pensant aux visiteurs. La vallée d'Ironbridge en Angleterre en est un exemple. Situé à Coalbrookdale, dans les West Midlands, c'est le berceau de l'industrialisation, où Abraham Darby a fondu du fer pour la première fois avec du coke, et non du charbon de bois, en 1713. Cette nouvelle technologie a permis de remplacer le bois (c'est-à-dire le charbon de bois) par de la houille, ce qui a entraîné l'explosion de la production de fer, la mécanisation et toutes les autres conséquences de la révolution industrielle. Plus tard, la famille Darby décida de construire le premier pont au-dessus d'une gorge en utilisant uniquement du fer et montra ainsi l'énorme potentiel du fer et de la fonte comme matériaux de travail. Ils descendirent la rivière en bateau pour trouver un endroit où leur pont serait visible des deux côtés, le plus longtemps et le plus loin possible, aussi bien pour les voyageurs en bateau qu'à pied. Le pont a ensuite été érigé à l'endroit choisi, aujourd'hui devenu le village d'Iron Bridge. Des peintures ont été créées à partir des croquis de la construction du pont et montrent le pont en place bien avant son achèvement, ces images ont été utilisées à titre promotionnel. De ce fait, une fois le pont ouvert, il a attiré de nombreux visiteurs et a prouvé le succès de la publicité, permettant le développement du nouveau village autour des pubs et auberges destinés aux touristes. Aujourd'hui, ce site est classé au patrimoine mondial de l'UNESCO et attire encore de nombreux visiteurs. Encore une fois, la meilleure façon de faire l'expérience du pont est la même qu'il y a deux siècles : en empruntant le sentier pédestre le long de la rivière et en traversant le pont (qui n'est maintenant accessible qu'aux piétons). Ceux qui suivent le sentier trouveront de nombreux vestiges de l'ère industrielle : des fours à coke, des poteries, des ports charbonniers, des rampes, des canaux et des ponts en fer qui racontent l'histoire de l'industrialisation, ainsi que de la désindustrialisation des temps modernes. Il vaut mieux, bien sûr, faire l'expérience avec un guide

compétent qui saura faire revivre les fours à coke, les fours à vapeur et les marteaux bruyants, en peignant un tableau coloré d'une époque où la vallée romantique (et, assez tranquille le long du sentier) était le foyer d'une production industrielle. Les nombreux pubs et auberges historiques le long du chemin sont un bonus, où le randonneur pourra goûter la bière et la nourriture locales et compléter son expérience du paysage ; et, s'il est chanceux, il aura même l'occasion de rencontrer une harmonie Barbershop, ajoutant ainsi une tradition locale très typique à son aventure. Alors que le pont d'Iron Bridge – hommage monumental, fascinant et grandiose à l'industrialisation – reste aujourd'hui un parcours de choix pour les randonneurs curieux, de nombreux monuments moins spectaculaires de l'époque sont encore visibles dans le paysage, et certains sont même en lien direct avec la randonnée pédestre. Les panneaux de signalisation en fonte érigés au XIX^e siècle par les premières associations de randonnée pour marquer les sentiers, en sont un magnifique exemple.



Image 23 : Coalbrookdale – *Ironbridge*

Les panneaux en fonte du Spessart constituent également un cas particulier. Ils ont été créés par l'usine Rexroth car, à l'époque, la doyenne de la famille s'intéressait à la randonnée et voulait contribuer au développement du tourisme dans la région, pour aider à créer une nouvelle source de revenus pour la population qui souffrait en grande partie de la pauvreté. Les panneaux de signalisation, situés aux carrefours importants des principaux sentiers de randonnée pédestre, ont été ornés de bois de cerf en fonte sur le dessus, pour les rendre plus visibles. Certains sont encore en place aujourd'hui.



Image 24 : Panneaux de signalisation Rexroth Spessart

Marcher dans le paysage industriel

Compte tenu de la définition holistique du paysage, les paysages urbains doivent être considérés en tant que tels. Toutefois, dans plusieurs pays, les administrations chargées de l'aménagement du paysage et de l'urbanisme sont distinctes, habituellement situées dans différents ministères et agences. Dans les universités, le paysagisme et l'urbanisme font souvent l'objet de programmes séparés. Cependant, il n'existe pratiquement aucune différence entre les deux et les besoins, les défis et les méthodes sont les mêmes, ou du moins très similaires.

Les premiers sentiers de randonnée longue distance traversaient les villes et les villages. Mais dans les années 1960, ces routes ont été modifiées et les sentiers ont quitté les zones urbaines, contournant, dans la mesure du possible, les villes et les villages. Cela s'explique par l'augmentation du trafic automobile et par le fait qu'il était devenu très difficile de traverser les zones urbaines. Les chemins de promenade étaient souvent coupés par les voies rapides et les autoroutes, et il était désagréable de marcher le long des routes principales dans un air dense et pollué. Cette situation est de nouveau sur le point de changer: la plupart des villes s'enorgueillissent d'avoir de vastes zones piétonnes, et pas seulement dans leurs vieux centres-villes. Des ceintures vertes et des voies vertes ont été construites et sont prévues pour offrir des espaces de loisirs aux citoyens et créer des ponts de communication, elles peuvent également être utilisées par les randonneurs de longue distance. Ainsi, ces derniers peuvent à nouveau traverser les villes et les villages.

En outre, les gens ont commencé à considérer les villes comme des paysages. Les deux secteurs touristiques en plein essor que sont le tourisme rural (souvent lié à la randonnée) et le tourisme urbain ont longtemps été considérés comme des branches complètement différentes, les touristes des zones rurales recherchant la nature et la tranquillité, tandis que les touristes des villes privilégient la culture et le divertissement. Mais ce n'est pas si simple, car les touristes de chacune de ces catégories recherchent des choses très différentes. De nouveaux concepts sont en cours d'élaboration : il existe de nombreuses initiatives locales et régionales qui trouvent leurs sources dans les racines populaires et sont parfois promues par de grandes organisations non gouvernementales (ONG). Ces initiatives envisagent le paysage urbain sous un angle nouveau et différent. Elles ont pour ambition de donner aux habitants et aux visiteurs un aperçu du fonctionnement de leur ville et de leur transmettre les histoires passionnantes qui se déroulent en coulisses. Les visites guidées sont conçues de manière

innovante par rapport aux visites habituelles s'intéressant aux églises et aux palais, aux lieux historiques et aux lieux de naissance d'éminents personnages. Désormais, à Bruxelles, les visiteurs peuvent suivre une excursion sur le thème du lobbying, au cours de laquelle des guides qualifiés accompagnent les touristes dans les institutions de l'Union européenne, les immeubles de bureaux des grandes entreprises et organisations, les lieux de rencontre traditionnels et les restaurants et cafés pour lobbyistes, tout en leur racontant comment la politique est influencée par le lobbying.

Il existe malheureusement dans de nombreuses capitales des circuits couvrant la corruption et l'utilisation abusive de l'argent des contribuables, mais il est également possible de trouver des excursions sur le thème de l'art de rue ou de l'art souterrain, des parties invisibles d'une ville, comme le réseau d'égouts, ou sur différents types de marchés et de brocantes. Au cours de ces visites, les histoires inédites des villes, des classes populaires, des exclus de la société sont révélées.

Marcher à travers la ville peut également apporter une perspective complètement nouvelle et révéler des endroits qu'on ne s'attendrait pas à y trouver. Par exemple, à Oslo, les randonneurs peuvent prendre le tram jusqu'au lac Mariadalsvannet et entrer dans la vallée de l'Akerselva. Un sentier de randonnée démarre à l'entrée magnifique (et assez rurale) du lac et traverse une belle vallée fluviale, avec parfois au loin le léger bruit de la circulation, unique signe pour le promeneur qu'il n'est pas vraiment au cœur d'une vallée isolée mais traverse en réalité une ville, protégé par les rives et les arbres. L'itinéraire passe par des barrages, des moulins anciens et enfin par les premiers bâtiments d'usine historiques établis le long de la rivière ; de temps en temps, des arbres révèlent les silhouettes lointaines d'immeubles d'habitation et de structures urbaines au-dessus de la vallée. Puis le promeneur retombe dans une rêverie qui semble être la nature à l'état pur, avant que les structures industrielles historiques n'apparaissent et que les silhouettes d'immeubles de grande hauteur ne deviennent plus fréquentes. Viennent ensuite les immenses bâtiments en briques des anciennes usines, les premiers bâtiments en béton juste sur la rive et, enfin, tout à coup, la rivière se transforme en un canal flanqué de rangées d'immeubles d'habitation. Mais le paysage change constamment, il se transforme en parc avec des bâtiments traditionnels scandinaves en bois, une spectaculaire chute d'eau, d'anciens bâtiments industriels en briques réhabilités en centre culturel, un paysage champêtre avec un pont historique en fer, puis soudain un énorme immeuble en béton, et derrière lui tout un quartier urbain plein d'ateliers d'artistes, de galeries et pubs, avec des œuvres installées sur la rivière et ses abords, et des musées d'art. La promenade traverse enfin le centre historique de la ville, jusqu'à ce que la rivière disparaisse sous terre à la gare, pour finir sa course dans la mer.



Images 25-26 : *Oslo Akerselva et Oslo Nydalen*

Marcher dans le paysage urbain offre une incroyable variété de paysages à explorer et, ce qui est encore plus intéressant, ce sont les différents niveaux que l'on peut trouver dans un même paysage urbain. Comme de plus en plus de gens s'intéressent à ce type de marche, cela représente également un défi pour les associations de randonnées traditionnelles. La plupart de leurs membres considèrent encore la randonnée comme une activité pratiquée dans le paysage rural, dans les collines et les montagnes, dans les régions montagneuses ou dans les zones côtières, et non dans les villes et villages. Mais de plus en plus de sentiers thématiques apparaissent dans les villes, souvent initiés par des groupes locaux, et des initiatives locales proposent des circuits spécifiques pour sensibiliser les gens à leur situation et à leurs intérêts.

De nouveaux cours de formation sont conçus pour les guides de randonnées afin de les former à devenir Walk Leaders, afin de créer et d'animer des circuits fascinants à travers le paysage urbain (quelque chose qui intéresse tout particulièrement les plus jeunes). Pour les anciennes associations de randonnée pédestre ainsi que pour les initiatives locales ad hoc, les groupes de citoyens locaux et de nombreux autres acteurs de l'environnement urbain, c'est l'occasion d'explorer les villes d'un point de vue non conventionnel

En Andorre, par exemple, le randonneur peut grimper jusqu'à Andorre-la-Vieille pour atteindre le Rec del Solà, un sentier thématique qui longe la montagne et offre des vues spectaculaires sur la ville. Mieux encore, il peut admirer, depuis les hauteurs, l'agglomération de villes aux centres historiques variés ainsi que la mégalopole moderne qui s'est faufilée dans la vallée étroite. Le sentier suit un petit canal et traverse des jardins en terrasse traditionnels qui s'étendent à travers le flanc escarpé de la montagne au-dessus de la ville. Il donne sur des gravières, des filets en acier massifs et des piliers en béton qui stabilisent le flanc abrupt de la montagne et protègent le développement urbain en contrebas contre les glissements de terrain. Les panneaux, tout au long du chemin, informent le visiteur sur les changements des modes de peuplement, de l'agriculture et de l'utilisation des terres, ainsi que sur les conséquences du changement climatique dans cet environnement des plus vulnérables. Marcher le long d'un tel sentier n'est pas seulement un bon exercice physique (il y a beaucoup de marches et de rues escarpées pour accéder à l'entrée du sentier), c'est aussi une belle promenade et une expérience éducative. Certes très différente de ce que l'on pourrait attendre d'une promenade dans le paysage urbain, la combinaison d'un sentier de randonnée traditionnel à flanc de montagne et de l'exploration d'une ville vue d'en-haut est des plus stimulantes.



Image 27 : Andorre-la-Vieille

Promenade organisée dans le paysage

Les associations de randonnée pédestre sont assez anciennes, beaucoup d'entre elles remontent à environ 150 ans. Elles sont le produit de l'industrialisation et du développement de la société civile, la société bourgeoise, en ce sens qu'elles reflètent le développement social de leur époque et qu'elles ont

été fondées principalement par des citoyens aisés des grandes villes et municipalités. Leur intention n'était pas seulement de créer, fournir et entretenir les infrastructures nécessaires à la randonnée, mais également de préserver le patrimoine culturel, les traditions locales et le folklore, de protéger la nature et d'améliorer la situation économique des sites de randonnée, particulièrement en accroissant leur potentiel touristique. Elles étaient le miroir de la situation sociale de l'époque, ce qui explique qu'elles étaient fondées et fréquentées principalement par des hommes de statut social élevé et excluaient ceux qui ne correspondaient pas à ce profil. Cela a conduit à la création d'associations de randonnées spécifiquement destinées aux travailleurs, aux ouvriers et aux petits artisans qui étaient exclus des organisations bourgeoises, ainsi qu'à la naissance d'associations de randonnées juives. Les objectifs de ces associations différaient quelque peu. Tandis que les associations bourgeoises se concentraient davantage sur le patrimoine culturel, les organisations ouvrières se sont très rapidement consacrées à la protection de la nature et la fourniture de logements bon marché à leurs membres. Les associations d'alpinisme et d'escalade en haute montagne étaient davantage axées sur le sport, y compris en introduisant la notion de compétition dans les activités sportives.

Ces différences ont aujourd'hui été effacées. Bien que les associations d'alpinisme soient encore plus axées sur le sport que les autres, elles s'occupent toutes du patrimoine culturel et naturel, ainsi que des aspects économiques, sociaux et touristiques, et sont, en ce sens, de véritables associations de paysage. Ces organisations sont également confrontées aux changements et développements sociaux de la société d'aujourd'hui : la dimension de genre, ainsi que les exigences d'une société vieillissante et la tendance à l'individualisation des activités de loisirs, et surtout, les défis d'une société numérique dans une activité très physique. La randonnée s'est autant diversifiée que la société. Beaucoup de gens, y compris les personnes âgées et les jeunes familles, considèrent la randonnée pédestre comme un loisir sain pour les fins de semaine et les vacances. Ils recherchent des sentiers bien signalisés et entretenus, dans leur voisinage, pas trop longs, pas trop difficiles et faciles d'accès. Malheureusement, cela signifie qu'il est habituellement plus facile de s'y rendre en voiture particulière, car les transports publics ne sont souvent pas adaptés (surtout le week-end et les jours fériés) pour accueillir les randonneurs qui souhaiteraient partir d'un point A et revenir ensuite depuis un point B. Cette évolution a favorisé les circuits.

Les grandes fédérations, tant au niveau européen que national, ont favorisé les sentiers de longue distance, tandis que les organisations locales et régionales ont tendance à se concentrer sur les sentiers plus courts, en particulier les circuits. Cela peut sembler naturel, mais a également conduit à des conflits, car ce sont ces organisations qui délivrent les licences qualité des sentiers. Les critères définis pour les sentiers de longue distance ne conviennent pas vraiment aux sentiers plus courts, qui sont surtout fréquentés par les personnes âgées, les jeunes familles avec enfants et les marcheurs du dimanche, moins bien formés. Le critère le plus important pour la qualité des chemins est traditionnellement leur état naturel. Les sentiers naturels sont considérés comme les plus précieux et les plus favorables aux randonneurs. Bien que cela se vérifie pour les itinéraires de longue distance, et même pour les randonneurs de courte distance bien entraînés, ce n'est pas vrai pour les autres groupes, y compris les personnes à mobilité réduite. Il a donc fallu élaborer de nouveaux critères pour ces sentiers courts, en mettant davantage l'accent sur l'expérience du paysage et en permettant des surfaces lisses, voire artificielles, et des pentes limitées.

Aujourd'hui, toutes sortes de randonneurs empruntent les sentiers pédestres. Certains marchent sur des sentiers de longue distance, mais font transporter leurs bagages d'un hôtel de luxe à un autre (offrant souvent des installations de spa et une excellente cuisine). Les randonneurs peuvent dépenser beaucoup d'argent en vêtements et accessoires de randonnée fonctionnels. Cependant, il existe

également une nouvelle tendance qui consiste à revenir à une expérience de nature pure, à faire du trekking et à passer la nuit à la belle étoile, avec juste un sac de couchage ou une simple tente. Dans notre monde très peuplé et très réglementé, cela peut être très difficile sans enfreindre un certain nombre de lois et de réglementations. Les associations de randonnées pédestres, en collaboration avec les autorités locales et, par exemple, les administrations forestières de l'État, conçoivent des lodges de trekking qui sont agréés par l'administration de la protection de la nature et respectent toutes les réglementations nécessaires. Les randonneurs peuvent réserver ces hébergements sur internet et, moyennant un petit supplément, recevoir les coordonnées GPS de ceux se trouvant sur leur itinéraire. Ce système permet une certaine régulation, évite la surpopulation des lodges de trekking et permet de réduire le nombre de randonneurs en dehors des sentiers balisés. Cela permet également aux randonneurs d'allumer un feu et de cuisiner dans ces lieux prévus pour, à condition qu'il n'y ait pas d'alerte spécifique en cas de sécheresse, et que les horaires définis soient respectés. Les associations de randonnées se sont également adaptées aux demandes actuelles, en révisant le programme de formation des guides de randonnées et des guides touristiques agréés, et en proposant des formations complémentaires relatives aux programmes de santé ou aux nouvelles tendances spécifiques telles que les randonnées urbaines. Tous ces développements reflètent notre société et son évolution.



Image 28 : *Formation de guides paysagistes, Rhön*

Le plus grand défi aujourd'hui est de réagir à l'individualisation du XXI^e siècle au sein des structures du XIX^e siècle. Bien que les réglementations et les structures des associations traditionnelles n'aient pas beaucoup changé, les questions d'assurance, de santé et de sécurité et les nouvelles lois fiscales, sociales et du travail sont devenues beaucoup plus complexes et exigent donc une administration professionnelle. Le plus grand atout des associations de randonnée pédestre reste leur vision holistique du paysage et leur manière de combiner la préservation de la culture, la protection de la nature et le réseautage social. En ce sens, la marche dans le paysage, et en particulier lorsqu'elle est organisée, fait partie intégrante du paysage dans son ensemble. La réciproque se vérifie parfaitement, puisque le paysage dans son ensemble fait partie intégrante de la randonnée. À ce jour, on n'a toujours pas trouvé de meilleure façon de découvrir le paysage.

Conclusion

Avant l'adoption de la Convention européenne du paysage et depuis lors, le Conseil de l'Europe a publié plusieurs conventions qui traitent du patrimoine culturel et naturel, mais toutes traitent également des objets : patrimoine archéologique et architectural, valeur du patrimoine culturel,

protection des biens culturels, etc. La Convention européenne du paysage est unique parce qu'elle traite non seulement de l'objet : le paysage et comment le gérer, le développer et l'améliorer, mais aussi du sujet : l'être humain. Cette convention établit expressément le fait que le paysage n'est pas seulement un mélange de phénomènes naturels et culturels, mais qu'il est façonné et défini par la perception humaine.

C'est l'aspect le plus important de cette convention, parce qu'elle reconnaît l'importance de l'être humain dans le paysage, non seulement en tant que promoteur, gardien ou éventuellement destructeur du paysage, mais également en termes de perception, parce que c'est notre idée du paysage qui le façonne et influe inexorablement sur notre façon de le traiter. La perception humaine peut être étudiée scientifiquement, en fonction des différents contextes culturels et sociaux, de l'éducation, du groupe d'âge et d'autres facteurs, car chaque groupe voit le paysage différemment. Derrière tout cela se cache, en fin de compte, l'expérience et la perception uniques et personnelles du paysage par l'individu.

Quelle meilleure façon de percevoir le paysage qu'en marchant ? La randonnée permet d'expérimenter le paysage avec l'ensemble des cinq sens, en marchant d'une manière et à une vitesse naturelles à travers le paysage. Cette activité peut être une expérience forte et même très émouvante et personnelle, comme en ont témoigné tant de poètes et de peintres, surtout à l'époque romantique, mais elle peut également être un événement très social. Les gens qui marchent ensemble, qu'il s'agisse de familles, d'amis ou d'un groupe aléatoire de randonneurs, marchent, échangent des idées et forment un réseau, au moins pendant la durée de la randonnée.

Bibliographie

Wanderzwang – Wanderlust : Formen der Raum- und Sozialerfahrung zwischen Aufklärung und Frühindustrialisierung, in Hallesche Beiträge zur europäischen Aufklärung, 11, Albrecht W, Kertscher H-J (éditeurs), Tübingen, 1999.

Wandern - Die Entdeckung der Langsamkeit. Tourisme aktuell Fakten-Trends-Nachrichten Heft, Baden-Württemberg, Baden-Württemberg Tourismus Marketing, 2008.

Reisekultur : Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus, Bausinger H, Beyrer K (éditeurs), Munich, 1991.

Das Buch der Vaganten, Boehncke H, Johannismeier R, Cologne, 1987.

Alltagsleben im Mittelalter, Borst O Francfort, 1983.

Handbuch 1 - Wandern Zur Ausbildung von Wanderführerinnen und Wanderführern, Schwäbischer Albverein im Auftrag des Deutschen Wanderverbandes, Deutscher Wanderverband, 1^{ère} édition, 2012.

Digging up history : A case study from the Spessart (Germany), G. Ermischer, 2012, in : Integrating Archaeology : Science – Wish – Reality : Social Role, Possibilities and Perspectives of Classical Studies, Römisch-Germanische Kommission des Deutschen Archäologischen Instituts, pp. 35-40, Schücker N. (éditeur).

Archäologisches Spessart-Projekt e.V. : ein Fallbeispiel zur Vermittlung der Kulturlandschaft und des kulturellen Erbes im bürgerschaftlichen Engagement, G. Ermischer, 2013, in : *Baukultur und Denkmalpflege vermitteln : Beispiele, Methoden, Strategien*, 2013, p. 12-18, Bund für Heimat und Umwelt Deutschland (éditeurs).

Telling the Story, Understanding the Landscape and Identity Building - A case study from the Spessart, G. Ermischer, 2016, in : *Understanding Each Other's Heritage Challenges for Heritage Communication in a Globalized World, Symposium and Workshop Proceedings*, pp. 19-47, Crescini H, Vileikis O (éditeurs).

Institut Européen du Tourisme de l'Université de Trèves (2010), *Grundlagenuntersuchung Freizeit- und Urlaubsmarkt Wandern. Forschungsbericht Nr. 591*, Deutscher Wanderverband, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi), Berlin.

Mensch und Umwelt im Mittelalter, 1996, Hermann B (Ed.), 1996 in : *Straße und Weg im Mittelalter als Lebensraum und Vermittle* (pp. 207-223), Denecke D.

Renaissance Barock : Kunst und Kultur vom 16. Bis zum 18. Jahrhundert, Hess D et Hirschfelder D (éditeurs) 2010, in : *Pilgerfahrt und Prestige : Reisen nach Jerusalem und Santiago de Compostela*, (pp. 167-177), Zander-Seidel J.

Ansichten der Natur, A. von Humboldt, Berlin, 1807.

Kosmos. Entwurf einer physischen Weltbeschreibung, A. von Humboldt, 2004. Épilogue d'Ottmar Ette et Oliver Lubrich, Eichborn Verlag, Francfort-sur-le-Main,.

Chaucer - Die Canterbury Tales, Lehnert M. Winkler, Munich, 1985.

Die Besteigung des Mont Ventoux (traduction), F. Pétrarque, Francfort.

Fernwandern und Pilgern in Europa, Über die Renaissance der Reise zu Fuß, J. Specht, 2009, Eichstätter Tourismuswissenschaftliche Beiträge 11, München, Vienne.

Der Mensch im deutschen Mittelalter, A. Waas, Wiesbaden, 1996.

Fédération Européenne de la Randonnée Pédestre :

Anglais : www.era-ewv-ferp.com/frontpage

Français : www.era-ewv-ferp.com/fr/accueil

Allemand : www.era-ewv-ferp.com/de/startseite

Association allemande de randonnée (Deutscher Wanderverband)

www.wanderverband.de/conpresso/_rubric/index.php?rubric=Startseite