

**RAADGEVENDE  
INTERPARLEMENTAIRE  
BENELUXRAAD**

---

6 november 2007

**Rondetafelgesprek van de commissie voor  
Economische Aangelegenheden,  
Communicatie en Informatica van de  
Baltische Assemblée over de ontwikkeling  
van het plattelandstoerisme in de  
Baltische Staten,  
Valka, Letland en Valga, Estland,  
7 en 8 juni 2007**

**VERSLAG**

UITGEBRACHT DOOR  
MEVROUW CAHAY-ANDRÉ

**CONSEIL INTERPARLEMENTAIRE  
CONSULTATIF  
DE BENELUX**

---

6 novembre 2007

**Table ronde de la commission  
des Affaires économiques,  
de la Communication et  
de l'Informatique de l'Assemblée balte  
sur le tourisme rural dans les États baltes,  
Valka, Lettonie et Valga, Estonie,  
7 et 8 juin 2007**

**RAPPORT**

PAR  
MME CAHAY-ANDRÉ

Het «*Economic Affairs, Communications and Informatics Committee*» van de Baltische Assemblée organiseerde op 8 juni 2007 te Valka/Valga een rondetafelgesprek over de ontwikkeling van het plattelandstoerisme in de Baltische Staten.

Aan de werkzaamheden werd deelgenomen door vertegenwoordigers van het Beneluxparlement en de *Nordic Council*. Het Beneluxparlement was vertegenwoordigd door mevrouw Cahay-André en de heer Doesburg, leden, en de heer Michiels, secretaris-generaal.

1. Op 7 juni 2007 logeerden de deelnemers aan de werkzaamheden op de Kempeni-boerderij in het Valkadistrict (Letland).

Het vroegere knechtenverblijf van deze boerderij werd omgebouwd tot gastenverblijf, dat zowel aan individuele bezoekers of families als grote groepen onderdak kan bieden. Er is plaats voor maximum 120 personen.

Bij de aankomst op de boerderij geeft de eigenaar een rondleiding en schetst hij de geschiedenis van het bedrijf. Zijn grootvader erfde in 1929 24,71 ha en een aantal gebouwen, waaronder het knechtenverblijf, van het Kempeni-landgoed. Onder het Sovjetregime werd de boerderij gecollectiviseerd. Na de onafhankelijkheid werden de eigendomsrechten van de oude eigenaars hersteld. De eigendom werd nadien door een nieuwe aankoop uitgebreid tot 63 ha.

Gelet op het historisch karakter van het 19de-eeuws knechtenverblijf, de grote ruimte die het bood en de omliggende natuur stapte de boerderij in 1993 in het plattelandstoerisme, eerst als demonstratieboerderij en in 1996 als verblijfsaccommodatie. Inmiddels biedt de boerderij een volledige waaier van diensten aan, waaronder een authentiek badhuis, een picknicksite, een mooie tuin met vuurplaats, maaltijden naar ieders wens, conferentiefaciliteiten, vis- en zwemvijvers, jachtmogelijkheid, winkeltje met artisanale producten, enz.

De spreker schetst vervolgens de evolutie van het aantal bezoekers, dat de eerste jaren exponentieel steeg maar nu licht daalt. De bezoekers zijn zowel individuele reizigers en families als bedrijven, er zijn trouwfeesten, enz.

La commission de l'Assemblée balte des Affaires économiques, de la Communication et de l'Informatique a organisé, le 8 juin 2007 à Valka/Valga, une table ronde sur le développement du tourisme rural dans les États baltes.

Des représentants du Parlement Benelux et du Conseil nordique participaient aux travaux. Le Parlement Benelux était représenté par Mme Cahay-André et M. Doesburg, membres, ainsi que par M. Michiels, secrétaire général.

1. Le 7 juin 2007, les participants aux travaux ont logé à la ferme Kempeni, dans le district de Valka (Lettonie).

L'ancien logement des domestiques de cette ferme a été transformé en une maison d'hôtes pouvant accueillir des visiteurs individuels, des familles ou des grands groupes, avec une capacité maximum de 120 personnes.

À leur arrivée à la ferme, le propriétaire guide les invités sur les lieux et retrace l'histoire de l'exploitation. En 1929, son grand-père a hérité de 24,71 ha et d'une série de bâtiments, dont la maison des domestiques, du domaine Kempeni. La ferme fut collectivisée sous le régime soviétique. Après l'indépendance, les anciens propriétaires ont retrouvé la jouissance de leurs droits. Ensuite, une nouvelle acquisition a fait passer l'étendue du domaine à 63 ha.

En raison du caractère historique du logement des domestiques, datant du 19<sup>ème</sup> siècle, du vaste espace offert et du cadre naturel environnant, la ferme a intégré le tourisme rural en 1993, d'abord comme ferme-pilote puis, en 1996, comme infrastructure d'hébergement. Depuis, la ferme propose une gamme complète d'activités et de services, comme des thermes d'époque, un site pour pique-niques, un beau jardin avec cheminée, des repas variés, des salles de conférences, des étangs de pêche et de baignade, des possibilités de pratiquer la chasse, une boutique de produits artisanaux, etc.

Quant au nombre de visiteurs, le propriétaire explique qu'après avoir affiché une croissance exponentielle au cours des premières années, il accuse aujourd'hui une légère baisse. Il s'agit aussi bien de voyageurs individuels et de familles que d'entreprises; des noces et autres fêtes y sont aussi organisées.

De boerderij produceert zelf de meeste van de producten die nodig zijn voor de keuken, waaronder vis, schapenvlees, rundvlees en zuivelproducten. Wat niet zelf gekweekt of geproduceerd wordt, wordt geruild met de omliggende boerderijen of lokaal aangekocht.

Ondanks de lichte terugval van het aantal overnachtingen blijft het bedrijf rendabel omdat de prijzen wat zijn verhoogd, maar vooral omdat het in grote mate *self-sufficient* is.

Een probleem dat zou kunnen rijzen, is dat van de nodige werkrachten om de boerderij draaiend te houden. Landarbeiders worden schaars, de mensen trekken meer en meer weg naar gebieden waar of kiezen voor beroepen waarmee meer te verdienen valt dan op het land. Ze zoeken ook meer en meer hun heil in het buitenland nu de Baltische landen deel uitmaken van de Europese Unie.

Het bedrijf maakt formeel gezien maar een zeer beperkte winst, maar dat heeft te maken met het feit dat de inkomsten zo goed als volledig worden geherinvesteerd in het bedrijf, zoals laatst nog voor het bouwen van een grote stal waarvan de verdieping dienst doet als conferentieruimte.

Tot slot geeft de eigenaar nog aan dat een bedrijf als het zijne maar goed kan functioneren als het goede relaties onderhoudt met de overheid, met zijn burens en dorpsgenoten, met zijn bankiers, met zijn potentiële cliënten, waaronder de bedrijven, en als men kan rekenen op trouw en bekwaam personeel.

2. Het rondetafelgesprek vindt plaats te Valka, Letland, op 8 juni 2007, onder het voorzitterschap van de heer *Vents Armands Krauklis*, voorzitter van de organiserende commissie van de Baltische Assemblee.

**De heer Krauklis** verwelkomt de aanwezige parlementsleden en experts. Hij geeft aan dat de werkzaamheden van het rondetafelgesprek vooral zullen handelen over het *Via Hanseatica*-project. Dat project streeft naar de ontwikkeling van een kwalitatief hoogstaande wegverbinding die loopt van Lübeck (Polen) tot Sint-Petersburg (Rusland) en daarbij de drie Baltische Staten doorkruist (Lübeck-Gdansk-Kaliningrad-Riga-Valga-Tartu-Narva-Sint-Petersburg).

Deze route zou niet alleen een belangrijke bijdrage moeten leveren voor het ontsluiten van

La ferme produit la plupart des produits nécessaires en cuisine, comme le poisson, la viande d'agneau et de bœuf ou les produits laitiers. Les denrées qui ne peuvent pas être cultivées ou produites sur place sont échangées avec les exploitations agricoles voisines ou achetées sur les marchés locaux.

Malgré la légère diminution du nombre de nuitées, l'entreprise reste rentable grâce à une petite augmentation des prix et, surtout, parce qu'elle est économiquement autosuffisante dans une large mesure.

La main d'œuvre nécessaire pour assurer le fonctionnement de l'exploitation pourrait constituer un problème. Les ouvriers agricoles se font rares car, de plus en plus, les habitants émigrent vers des régions où les salaires sont plus élevés qu'à la campagne, ou ils préfèrent exercer des métiers plus rentables. Ils sont aussi de plus en plus nombreux à partir à l'étranger, à présent que les États baltes ont intégré l'Union européenne.

Sur le papier, l'entreprise réalise un bénéfice très restreint car ses revenus sont quasi entièrement réinvestis, comme ce fut encore le cas récemment pour la construction d'une grande écurie dont l'étage sert de salle de conférence.

Pour conclure, le propriétaire ajoute qu'une entreprise comme la sienne ne peut fonctionner que si elle entretient de bonnes relations avec les autorités, avec ses voisins et les habitants du village, avec les banques et les clients potentiels, dont les entreprises, et si elle peut s'appuyer sur du personnel compétent et loyal.

2. La table ronde a lieu à Valka (Lettonie) le 8 juin 2007 sous la présidence de M. *Vents Armands Krauklis*, président de la commission organisatrice de l'Assemblée balte.

**M. Krauklis** souhaite la bienvenue aux parlementaires et aux experts présents. Il indique que les travaux de la table ronde porteront surtout sur le projet *Via Hanseatica*. Celui-ci a pour objectif de développer une liaison routière de haute qualité entre Lübeck (Pologne) et Saint-Petersbourg (Russie) en sillonnant les trois États baltes (Lübeck-Gdansk-Kaliningrad-Riga-Valga-Tartu-Narva-Saint-Petersbourg).

Cette route ne devrait pas seulement contribuer à désenclaver les États baltes et à ouvrir l'intérieur

de Baltische Staten en hun binnenland voor het verkeer in het algemeen. Het is de uitdrukkelijke intentie de route te ontwikkelen tot een duidelijk voelbaar toeristisch element.

Alhoewel Estland het meest actief lijkt in het promoten van het project, zijn ook de andere belanghebbenden een groot voorstander van het ontwikkelen van de toeristische potentialiteiten van de betrokken regio's, zoals al bleek op de Kempeniboerderij.

Ook de dubbelstad Valka/Valga speelt een zeer actieve rol.

De heer Krauklis verleent daarom eerst het woord aan de burgemeesters van Valka en Valga om hun stad voor te stellen.

**Mevrouw Unda Ozolina**, burgemeester van Valka (Letland) verklaart vereerd te zijn door de keuze van de Baltische Assemblee voor haar stad als vergaderplaats voor het rondetafelgesprek.

De steden Valka (Letland) en Valga (Estland) vormen een «dubbelstad» op de Lets-Estse grens. Zij zijn centraal gelegen op 150 km van Riga en 220 km van Tallinn, in een belangrijke transportcorridor.

Alhoewel het formeel om twee steden gaat, heeft men *de facto* op veel vlakken te maken met een enkel geheel dat ook als zodanig moet worden bekeken. Zij hebben een gemeenschappelijke arbeidsmarkt, hebben behoefte aan een gemeenschappelijke ontwikkelingsstrategie, enz.

De twee steden werken dan ook nauw samen aan een aantal projecten en op een aantal vlakken om tegemoet te komen aan de problemen waarmee zij nu nog worden geconfronteerd: samenwerking op het vlak van het beroepsonderwijs, logistiek centrum, *business incubator*, internationaal onderwijscentrum, ijshockeystadion, enz.

Op dit ogenblik is de landsgrens tussen Valka en Valga nog fysiek aanwezig. Vanaf 1 januari 2008 zullen de Baltische Staten toetreden tot Schengen. Het is de bedoeling de grensovergang te vervangen door een bezoekerscentrum.

De toetreding tot de Europese Unie heeft er eerder al toe geleid dat er geen douanecontroles meer zijn aan de grens en dat vrij verkeer van personen mogelijk was mits voorlegging van een paspoort. Dat had al een aantal gunstige effecten, bijvoorbeeld op het vlak van de gemeenschappelijke arbeidsmarkt, alhoewel daar nog een taalprobleem rijst.

de ces pays à la circulation en général. Il s'agit aussi d'en faire explicitement un élément touristique.

Bien que l'Estonie semble promouvoir le plus activement ce projet, les autres parties concernées sont aussi très favorables au développement du potentiel touristique des régions en question, comme il est apparu la veille à la ferme Kempeni.

La ville divisée de Valka/Valga joue aussi un rôle très actif.

C'est pourquoi M. Krauklis cède d'abord la parole aux bourgmestres de Valka et Valga, pour qu'ils présentent leur ville.

**Mme Unda Ozolina**, bourgmestre de Valka (Lettonie), se dit honorée du choix de l'Assemblée balte d'organiser les réunions de la table ronde dans sa ville.

Les villes de Valka (Lettonie) et de Valga (Estonie) constituent une «ville divisée» à la frontière des deux pays. Elles bénéficient d'une situation centrale, à 150 km de Riga et à 220 km de Tallinn, dans un important couloir de transport.

Si, d'un point de vue formel, il s'agit de deux villes distinctes, elles constituent de fait et dans de nombreux domaines un ensemble unique, qu'il convient aussi de considérer comme tel. Elles disposent d'un marché du travail commun et nécessitent une stratégie de développement commune, etc.

Dès lors, les deux villes coopèrent étroitement à une série de projets et dans une série de domaines, pour faire face aux difficultés qu'elles rencontrent toujours à l'heure actuelle: coopération en matière d'enseignement professionnel, centre logistique, *business incubator*, centre d'enseignement international, stade de hockey sur glace, etc.

Aujourd'hui, il existe toujours une frontière nationale physique entre Valka et Valga. Les États baltes intégreront l'espace Schengen le 1<sup>er</sup> janvier 2008. Le point frontalier devrait être transformé en un centre touristique.

L'adhésion à l'Union européenne a déjà entraîné la suppression des contrôles douaniers et permis la libre circulation des personnes sur présentation d'un passeport. Ceci a déjà produit une série d'effets favorables, par exemple dans le domaine du marché commun de l'emploi, bien qu'un problème linguistique subsiste en la matière.

Er worden gemeenschappelijke evenementen georganiseerd, zoals tentoonstellingen, sportwedstrijden, enz. Er zijn ook een aantal afspraken tussen veiligheidsdiensten, politiediensten, enz.

Dat neemt niet weg dat nog een aantal problemen rijzen, waarvan sommige op lokaal vlak kunnen worden opgelost maar andere niet: eerste hulp bij medische problemen, de gezondheidszorg (waarborgen, financiering), de treinverbindingen (geen verbinding tussen de twee netten) en, in afwachting van de toetreding tot Schengen, de grensovergang (o.a. voor niet-inwoners, het feit dat de visa slechts geldig zijn voor één land, het feit dat ook de plaatselijke bevolking er moet aan denken zijn identiteitspapieren op zak te hebben).

Toch blijven de dubbelstad Valka/Valga en de omliggende regio's een zeer goede plaats om te leven, te werken, zaken te doen of te bezoeken als toerist.

**De heer Ivar Unt**, burgemeester van Valga (Estland), groet de aanwezigen. Zijn collega-burgemeester van Valka heeft reeds veel informatie gegeven. Het is niet nodig die te herhalen.

De eerste vermelding van de stad gaat al terug tot 1286, toen de Poolse koning «Walk» stadsrechten verleende. Valga is ook de plaats waar in 1918 de eerste Estse onafhankelijkheid werd uitgeroepen.

Valga en Valka tellen samen 22 000 inwoners. Het grote probleem is dat het *de facto* om één stad gaat, maar die wel door een landsgrens doorsneden wordt. Men moet Valga/Valka dan ook als zodanig benaderen: één stad die in twee landen gelegen is.

De samenwerking tussen de twee stadshelften wordt meer en meer gestructureerd. Een eerste samenwerkingsakkoord werd gesloten in december 1995. Sedert 2004 maken beiden leden deel uit van de Europese Unie. In 2005 werd een gemeenschappelijk Valka/Valgasecretariaat opgericht (twee stafleden). In 2006 sloten Valga en Valka zich aan bij de vereniging van tweelingsteden. In 2008 zullen de twee landen toetreden tot Schengen.

Zoals burgemeester Ozolina reeds aangaf, wordt er al op diverse gebieden nauw samengewerkt tussen Valka en Valga maar blijven op een aantal punten moeilijkheden rijzen.

Die liggen onder andere op het vlak van de taalbarrière, de gebrekkige, om niet te zeggen afwezige treinverbindingen, maar hebben ook veel

Des événements, comme des expositions, des compétitions sportives, etc., sont organisés en commun. De même, les services de sécurité, de police, etc., ont conclu une série d'accords.

Toutefois, une série de problèmes demeurent. Certains peuvent trouver une solution sur le plan local, mais d'autres non: les premiers secours médicaux, les soins de santé (garanties, financement), les liaisons ferroviaires (pas de connexion entre les deux réseaux) et, dans l'attente de l'entrée dans l'espace Schengen, le passage de la frontière (pour les non-résidents, entre autres, la validité limitée des visas à un seul pays, l'obligation pour la population locale aussi d'être en possession de documents d'identité).

Cependant, la ville divisée de Valka/Valga et les régions voisines demeurent un très bon lieu de vie, de travail et d'affaires ou de visites touristiques.

**M. Ivar Unt**, bourgmestre de Valga (Estonie), salue l'assemblée. Sa collègue bourgmestre de Valka ayant déjà fourni quantité d'informations, il n'est pas nécessaire de rappeler celles-ci.

La ville est mentionnée pour la première fois dès 1286, lorsque le roi polonais «Walk» lui octroie des droits municipaux. Valga est aussi l'endroit où fut proclamée pour la première fois l'indépendance de l'Estonie, en 1918.

Valga et Valka totalisent ensemble 22 000 habitants. Le problème majeur vient du fait qu'il s'agit en réalité d'une seule ville, mais qu'elle est traversée par une frontière nationale. Il convient donc de considérer Valga/Valka comme telle: une ville unique, mais située dans deux pays différents.

La coopération entre les deux parties de la ville est de plus en plus structurée. Le premier accord de coopération a été conclu en décembre 1995. Les deux pays font partie de l'Union européenne depuis 2004. En 2005, un secrétariat commun Valka/Valga a été créé (direction bicéphale). En 2006, Valga et Valka ont rejoint l'association des villes divisées. En 2008, les deux pays intégreront Schengen.

Comme l'a déjà indiqué le bourgmestre, Mme Ozolina, Valka et Valga coopèrent déjà étroitement dans différents domaines mais une série de difficultés continuent de se poser.

Il s'agit, entre autres, de la barrière linguistique, des liaisons ferroviaires – qui sont déficientes, voire inexistantes – mais aussi de difficultés dues

te maken met het uiteenlopen van de nationale wetgevingen.

De twee steden kunnen en moeten hun kennis en mogelijkheden samenleggen om van Valga/Valka voor inwoners en toeristen een aangename stad te maken om te wonen, te werken en te bezoeken. Ze kunnen op die manier er ook toe bijdragen de twee landen dichter bij elkaar te brengen.

**De heer Krauklis** dankt de burgemeesters voor hun uiteenzetting. Hij preciseert nog dat de twee steden zeer nauw samenwerken op het vlak van het toerisme, dat zij bijvoorbeeld gezamenlijk promoten ongeacht de staatsgrens. Zij bekleden ook een belangrijke plaats in het dossier van de *Via Hanseatica*.

**De heer Andulis Zidkovs**, *Deputy State Secretary, Ministry of Transport*, Letland, wijst erop dat voor de betrokken route twee benamingen worden gehanteerd. In de Baltische landen wordt ook de term «Via Baltica» gebruikt. De benaming «Via Hanseatica» wordt eerder aangewend in het kader van de grote Europese verbindingssassen (*transeuropean transport network*).

Het gaat daarbij niet alleen om de verkeersas op zich, maar ook om de bypasses, de alternatieve projecten, enz.

Van groot belang op dat vlak is de status van de weg en het comfort van de gebruikers, rekening houdend met het aantal gebruikers. Ter hoogte van Valga/Valka gaat het om ongeveer 1 525 voertuigen per dag, maar in de omgeving van Riga kan dat oplopen tot 21 500 voertuigen per dag, alhoewel de wegen rond Riga soms ook maar één rijstrook per richting hebben.

Er werd dan ook een groot programma opgezet om het nationale wegennet te ontwikkelen. Maar eerst concentreert men zich op de meest drukke assen, en niet enkel op de assen die deel uitmaken van de Via Hanseatica. Een belangrijk deel van de inspanningen betreft de verbetering van de ring rond Riga.

De werken worden ondermeer gefinancierd met Europese steun en met staatsmiddelen. De Europese steun stijgt wel, maar vertegenwoordigt toch maar een beperkt gedeelte van de kosten. De kosten en prijzen stijgen eveneens. Men zal dus ook andere financieringsbronnen moeten aanboren,

en grande partie à la discordance des législations nationales.

Les deux villes peuvent et doivent conjuguer leur expertise et leur potentiel pour que, tant pour les habitants que pour les touristes, Valga/Valka soit un endroit où il fait bon vivre et travailler, agréable à visiter. Ainsi, les deux entités pourront aussi contribuer au rapprochement des deux pays.

**M. Krauklis** remercie les bourgmestres pour leur exposé. Il précise encore que les deux villes coopèrent très étroitement en matière de tourisme, dont elles assurent la promotion en commun malgré la frontière. Elles occupent aussi une position importante dans le dossier de la *Via Hanseatica*.

**M. Andulis Zidkovs**, adjoint au secrétaire d'État du ministère des Transports de Lettonie, souligne que deux noms sont utilisés pour désigner la voie en question. Dans les pays baltes, on parle aussi de la «Via Baltica» alors que «Via Hanseatica» s'emploie plutôt dans le contexte des grands axes de liaison européens (*transeuropean transport network*).

Il ne s'agit pas seulement en l'occurrence de l'axe routier en tant que tel, mais aussi des voies de contournement, des projets de remplacement, etc.

Le statut de la route et le confort des usagers sont très importants sur ce plan, compte tenu du nombre d'usagers. À la hauteur de Valga/Valka, il s'agit d'environ 1 525 véhicules par jour mais ce chiffre peut grimper à 21 500 véhicules par jour dans les environs de Riga, même si, dans certains cas, les axes proches de cette ville ne comportent qu'une seule bande de circulation dans chaque sens.

Dès lors, un vaste programme de développement du réseau routier national a été mis sur pied mais l'accent est mis d'abord sur les axes qui sont le plus fréquentés et pas uniquement sur ceux qui font partie de la Via Hanseatica. Une grande partie de ces efforts portent sur l'amélioration de la ceinture périphérique de Riga.

Les travaux sont financés grâce à une aide européenne et avec des budgets publics, entre autres. Si l'aide européenne est en hausse, elle ne couvre qu'une partie restreinte des coûts et ces derniers, ainsi que les prix, augmentent aussi. Il faudra donc aussi exploiter d'autres sources de

zoals publiek-private samenwerking voor bepaalde projecten, enz.

De heer Zidkovs geeft vervolgens een overzicht van de concrete plannen met betrekking tot de verschillende trajecten of delen ervan, en van hun kost.

Hij wijst er tot slot nog op dat de inspanningen niet beperkt blijven tot het verbeteren van de weginfrastructuur. Er moeten ook inspanningen gebeuren op het vlak van de spoorweginfrastructuur, waaronder de ontsluiting van Valga-Valka naar het noorden. De inspanningen gaan op dit ogenblik echter op de eerste plaats naar de verbetering van de bestaande infrastructuur. Het is thans niet mogelijk ook voldoende middelen vrij te maken om een nieuw netwerk uit te bouwen.

Daarnaast wordt ook werk gemaakt van de ontwikkeling van een breedband-communicatienetwerk voor de landelijke gebieden. De kost wordt geschat op 13 miljoen lat.

**De heer Kalev Härk**, hoofd van het *Economic Development Department* van het *Valga County Government*, Estland, geeft vervolgens een toelichting bij het Via Hanseatica-project.

Het Baltisch traject van de Via Hanseatica moet niet alleen worden beschouwd als een weg die de Baltische Staten min of meer verticaal doorkruist (Van Narva in het noordoosten van Estland tot Taurage in het zuidwesten van Litouwen), maar ook als een ontwikkelingszone. Het project van de Via Hanseatica is bijgevolg een polyfunctioneel ontwikkelingsproject, ook al gaat de algemene aandacht in de eerste plaats naar transport en toerisme.

De inspanningen van Estland voor het project waren er in het begin dan ook vooral op gericht de mogelijke partners, zowel intern als extern, te overtuigen van de noodzaak van het project.

De inspanningen werden vooral gefocust op een aantal prioriteiten: de ontwikkeling als toeristische zone met een gemeenschappelijke marketingstrategie, transport en logistiek. Daarbij wordt in de eerste fase vooral aandacht besteed aan de transitfunctie (congestie) maar met de bedoeling nadien via toegevoegde waarden ook economische ontwikkeling van de regio te stimuleren, wat betekent dat ook de belangstelling van de bedrijfs wereld moet worden gewekt, en gefocust op samenwerking van alle betrokken overheden.

financement, comme une coopération mixte pour certains projets, etc.

Pour poursuivre, M. Zidkovs fournit un aperçu des projets concrets en ce qui concerne les différents trajets ou parties de trajets et des coûts afférents.

En conclusion, il souligne que les efforts ne sont pas limités à l'amélioration du réseau routier. Les infrastructures ferroviaires, et notamment le désenclavement de Valga-Valka vers le nord, doivent aussi retenir l'attention. Aujourd'hui, toutefois, les efforts se concentrent en premier lieu sur l'amélioration des infrastructures existantes. Il est impossible, à l'heure actuelle, de libérer aussi des moyens financiers suffisants pour développer un nouveau réseau.

Par ailleurs, le développement d'un réseau de communications à large bande pour les zones rurales est en chantier. Le coût en est estimé à 13 millions LVL.

**M. Kalev Härk**, chef de l'*Economic Development Department* du *Valga County Government*, Estonie, détaille ensuite le projet Via Hanseatica.

Le trajet balte de la Via Hanseatica ne peut pas seulement être considéré comme une route traversant les États baltes plus ou moins à la verticale (de Narva, dans le nord-est de l'Estonie, à Tauragé, dans le sud-ouest de la Lituanie), il s'agit aussi d'une zone de développement. Par conséquent, le projet de la Via Hanseatica est un projet de développement multifonctions, même si l'attention générale porte en premier lieu sur le transport et le tourisme.

Au début, l'Estonie s'est donc surtout attelée à convaincre les partenaires possibles, tant internes qu'externes, du bien-fondé du projet.

Les efforts ont surtout été concentrés sur une série de priorités: le développement en tant que zone touristique dotée d'une stratégie de marketing commune, le transport et la logistique, en s'attachant surtout dans la première phase à la fonction de transit (congestion) mais avec l'objectif de stimuler aussi le développement économique de la région, par la suite et par le biais de valeurs ajoutées, ce qui implique d'éveiller également l'intérêt du secteur économique, et la coopération de toutes les autorités concernées.

Het Estse deel van het traject is 271 km lang en meer dan een derde van de Estse bevolking woont in de betrokken regio.

Volledigheidshalve moet worden opgemerkt dat in Estland ook wordt gedacht aan de ontwikkeling van een scheepvaart- en een treinas naar het voorbeeld van de Via Hanseatica.

Een van de problemen waarmee het project kampt is dat sommige stukken van het project nog ontbreken of niet voldoen (te smal en/of in slechte staat) en dat de bewegwijzering ontbreekt. De middelen van de plaatselijke besturen zijn ook beperkt.

Er werd onder andere onderzoek gedaan naar het profiel van de personen die nu gebruik maken van het traject: om welk publiek gaat het, hoe lang verblijven zij in het land, enz. Men kwam tot de vaststelling dat het gaat om chauffeurs van allerlei nationaliteiten. Maar een zeer groot aantal ervan, waaronder veel vrachtwagenbestuurders, is enkel op doorreis, zonder te stoppen.

Alleen al voor die vrachtwagenbestuurders zouden faciliteiten moeten worden ontwikkeld (logies, restauratie, dienstverlening), maar dat volstaat niet. Een universitaire studie moet aantonen wat de behoeften zijn rekening houdend met alle potentiële gebruikers. Er moet voor de Via Hanseatica een strategie worden ontwikkeld om de zone op alle gebied adequaat te ontwikkelen.

Daarnaast wordt er in Estland ook naar gestreefd meer middelen vrij te maken op lokaal vlak om het toerisme en het verkeer in het zuiden en oosten te ontwikkelen (o.a. via betere verbindingswegen, faciliteiten, nieuwe grensovergangen, enz.). De Via Hanseatica wordt wel vermeld in de ontwikkelingsplanning, maar de middelen zijn beperkt. De last rust nu dus vooral op de lokale besturen, maar hun middelen zijn ook beperkt.

**Mevrouw Marika Kool**, *Southern Estonian Tourism Board*, Estland, geeft een korte aanvullende toelichting. Het project van de Via Hanseatica of, op het niveau van de Baltische Staten, de Via Baltica, was het eerste geïntegreerde samenwerkingsverband tussen partners – 15 in totaal – van de drie landen.

Daarbij ging de aandacht onder andere naar de vraag hoe het project moest worden «verkocht»: als ontwikkelingszone of met nadruk op de culturele verschillen en specificiteiten, enz.? Er bevinden

Le premier tronçon de trajet couvre 271 km et plus d'un tiers de la population estonienne vit dans la région concernée.

Il faut signaler, pour être complet, que l'Estonie envisage aussi de développer un axe de navigation et un axe ferroviaire sur le modèle de la Via Hanseatica.

Le fait que certaines parties du projet n'existent toujours pas ou ne donnent pas satisfaction (en raison de leur étroitesse et/ou de leur mauvais état), ainsi que l'absence de signalisation, posent problème. Les autorités locales disposent de moyens limités, en effet.

Une étude a porté, entre autres, sur le profil des usagers actuels de la voie: type de public, durée de leur séjour dans le pays, etc. Il en est ressorti qu'il s'agit de conducteurs de différentes nationalités mais dont un très grand nombre, parmi lesquels de nombreux chauffeurs de poids lourds, sont seulement en transit et ne s'arrêtent pas.

Ces chauffeurs de poids lourds devraient déjà se voir offrir des facilités (logement, restauration, prestation de services), mais cela ne suffit pas. Une étude universitaire doit mettre les besoins en évidence en tenant compte de tous les usagers potentiels. Une stratégie doit être élaborée pour la Via Hanseatica, afin de développer adéquatement la zone dans tous les domaines.

Par ailleurs, l'on s'efforce aussi en Estonie de libérer plus de moyens sur le plan local pour développer le tourisme et les transports dans le sud et dans l'est (meilleures voies de liaisons, infrastructures, nouveaux postes frontières, etc.). La Via Hanseatica est certes inscrite dans le plan de développement, mais avec des moyens limités. La charge repose donc à présent sur les administrations locales, surtout, mais leurs ressources sont aussi réduites.

**Mme Marika Kool** (*Southern Estonian Tourism Board*, Estonie), fournit brièvement des informations complémentaires. Le projet Via Hanseatica, ou Via Baltica au niveau des États baltes, fut le premier accord de coopération intégré entre partenaires – 15, au total – des trois pays.

L'attention a porté, entre autres, sur la manière de «vendre» le projet: en tant que zone de développement ou en mettant l'accent sur les différences et les spécificités culturelles, etc.? En effet, l'itiné-

zich immers veel unieke zones langs het ene traject. Men moet ook het «merk» ontwikkelen, bijvoorbeeld door gebruik te maken van specifieke verkeersborden met de vermelding «Via Hanseatica». Verder moeten de lokale partners blijvend bij het project betrokken en gestimuleerd worden.

Tot slot worden nu ook inspanningen gedaan om contacten te leggen met de partners van de andere betrokken landen.

**Mevrouw Regina Sirusiene**, voorzitter van de *Lithuanian Country Tourism Association*, Litouwen, verstrekt een aantal gegevens over het plattelandstoerisme in haar land.

Litouwen heeft een oppervlakte van 65 200 km<sup>2</sup> en een bevolking van 3 482 300 personen. De natuur neemt nog altijd een grote plaats in. Er zijn 722 waterlopen langer dan 10 km waarvan 21 langer dan 100 km. Het land telt ook meer dan 3 000 meren, die samen goed zijn voor 1,5 % van de totale oppervlakte van het grondgebied. De bossen beslaan 31,7 % van het grondgebied, en 12% van het Litouwse grondgebied is beschermd gebied.

De ooievaar is het symbool van het Litouwse plattelandstoerisme. Hij verschijnt op de website «[www.countryside.lt](http://www.countryside.lt)» en wordt gebruikt als icoon voor de verschillende kwaliteitsklassen (1 tot 4 ooievaars). Een specifieke wegwijzer wordt gebruikt om de weg naar verblijfplaatsen van landelijk toerisme aan te geven.

Een aantal jaren geleden stond het plattelandstoerisme nergens in Litouwen. Niemand kon overleven met de inkomsten van het plattelandstoerisme. Daarvoor volstaat het niet een dienst te verkopen (logies), men moet een heel product verkopen. Het niveau lag echter zeer laag.

Men trok ook geen voordeel uit de troeven, bijvoorbeeld uit het feit dat het grondgebied nog in grote mate bebost is, of dat er geen pollutie was, ook niet in de buurt van kerncentrales.

Bij de opstart van de vereniging in 1997 werden slechts 17 accommodaties aangeboden, nu al ongeveer 600. Plattelandstoerisme wordt thans beschouwd als een alternatieve economische activiteit op het platteland.

Wettelijk mogen de accommodaties niet meer dan 20 kamers tellen. De accommodaties moeten voldoen aan wettelijke hygiënenormen. Er zijn vijf

raire parcourt de nombreuses zones uniques en leur genre. Il convient également de développer la «marque», par exemple en utilisant des panneaux de signalisation spécifiques portant la mention «Via Hanseatica». Par ailleurs, il faut stimuler les partenaires locaux et les impliquer dans le projet de manière durable.

Enfin, des efforts sont aussi menés, à l'heure actuelle, pour nouer des contacts avec les partenaires des autres pays concernés.

**Mme Regina Sirusiene**, présidente de la *Lithuanian Country Tourism Association*, Lituanie, fournit une série de données relatives au tourisme rural dans son pays.

La Lituanie s'étend sur 65 200 km<sup>2</sup> pour une population de 3 482 300 personnes. Les zones naturelles couvrent toujours une grande superficie. Le pays compte 722 cours d'eau d'une longueur supérieure à 10 km, dont 21 mesurent plus de 100 km. Les lacs, plus de 3 000, représentent ensemble 1,5 % de la superficie nationale. Les bois et forêts occupent 31,7 % du territoire et les zones protégées 12%.

La cigogne est l'emblème du tourisme rural lituanien. Elle apparaît sur le site internet «[www.countryside.lt](http://www.countryside.lt)» et représente les différentes catégories de qualité (1 à 4 cigognes). Une signalisation spécifique balise les itinéraires menant aux hébergements touristiques ruraux.

Jusqu'il y a quelques années, le tourisme rural était quasi inexistant en Lituanie et personne ne pouvait en tirer des revenus suffisants pour vivre. Il ne suffit pas, en effet, de vendre un service (logement), il faut aussi proposer un produit global. Le niveau offert était très faible.

De même les atouts, comme par exemple le fait qu'une grande partie du territoire était encore boisée ou l'absence de pollution, même à proximité des centrales nucléaires, n'étaient pas exploités.

En 1997, lors du lancement de l'association, l'offre ne comptait que 17 établissements alors qu'aujourd'hui, ils sont déjà 600 environ et que le tourisme rural est à présent considéré comme une activité économique de remplacement dans les campagnes.

Légalement, les hébergements ne peuvent pas compter plus de 20 chambres et doivent satisfaire aux normes légales d'hygiène. Il existe cinq types

soorten normen: voor de bewoning, het voedsel, het lawaai, de zwembaden en de sauna's. Het voedsel moet worden bereid overeenkomstig de regelgeving betreffende goede hygiënische praktijken voor accommodaties voor plattelandstoerisme.

Het aantal buitenlandse toeristen steeg van 2 % tot 13 % nadat Litouwen lid werd van de Europese Unie. De specificiteit van het land ontdekt men via het platteland, de tradities en gewoonten, het culinair erfgoed en de volkscultuur. De inrichting van ateliers voor artisanal handwerk in de accommodaties voor landelijk toerisme wordt gestimuleerd.

Een traditionele Litouwse boerderij bestaat uit vier losse gebouwen rond een erf: de woning, een boerderijgebouw, de schuur en haar dorsvloer en de graanschuur.

Zoals gezegd, worden de accommodaties ingedeeld in vier kwaliteitscategorieën in functie van het niveau van de boerderij: 10 % behoort tot de laagste categorie en heeft één ooievaar, 35 % heeft twee ooievaars, 42 % heeft drie ooievaars en 13 % heeft vier ooievaars.

Eén ooievaar betekent dat de bezoekers in het hooi slapen in de schuur of op een bescheiden boerderij verblijven en dat slechts minimale diensten worden aangeboden.

Twee ooievaars stemt overeen met een verblijf in een boerderij of een zomerhuisje, met gemeenschappelijk sanitair en douches. De kamers worden gekuist. Catering is volgens afspraak.

Drie ooievaars komt overeen met een verblijf in een boerderij maar onafhankelijk van de bewoners, in een dubbele kamer of een driepersoonskamer. Niet alle kamers beschikken over eigen sanitair of douches. Een keuken met servies en bestek en een sauna zijn ter beschikking van de gasten.

Vier ooievaars betekent een propere en gezellige lokalisatie, met enkele en dubbele kamers voorzien van alle gemakken en diensten, aanbod van diverse attracties, mogelijkheden, activiteiten, organisatie van feesten, seminaries en conferenties.

De *providers* passen zich ook aan de evoluerende vraag aan door specifieke activiteiten of producten aan te bieden, zoals verblijven op stoeterijen, actieve recreatie, zakenverblijven, verblijven en activiteiten toegespitst op kinderen, op gezondheid

de normen, relatives à l'hébergement, aux repas, au bruit, aux piscines et aux saunas. Les repas doivent être préparés conformément à la réglementation sur les bonnes pratiques d'hygiène en vigueur pour les hébergements touristiques ruraux.

Le nombre de touristes étrangers est passé de 2 % à 13 % depuis l'adhésion de la Lituanie à l'Union européenne. La spécificité du pays se découvre à travers sa campagne, ses us et coutumes, son patrimoine gastronomique et son folklore. L'organisation d'ateliers d'artisanat dans les structures d'hébergement est encouragée.

La ferme lituanienne classique se compose de quatre bâtiments distincts: le logement, la ferme proprement dite, la grange et son aire de battage, la remise à blé.

Comme indiqué, les hébergements se répartissent entre quatre catégories de qualité en fonction du niveau de la ferme: 10 % des établissements sont classés dans la catégorie inférieure (une cigogne), 35 % ont deux cigognes, 42 % en ont trois et 13 % en ont quatre.

Dans les établissements classés «une cigogne», les hôtes dorment sur la paille, dans la grange, ou dans une ferme très modeste et des services minimums leur sont proposés.

Les séjours «deux cigognes» s'effectuent dans une ferme ou dans une maison de vacances avec douches et sanitaires communs. Le nettoyage des chambres est assuré et des prestations de repas peuvent être prévues.

Le label «trois cigognes» correspond à un séjour à la ferme en chambre double ou en chambre pour trois personnes, indépendamment des occupants de la ferme. Toutes les chambres ne disposent pas de sanitaires et de douches privés. Une cuisine, avec vaisselle et couverts, ainsi qu'un sauna, sont mis à la disposition des hôtes.

Les établissements dotés de «quatre cigognes» sont propres et agréablement situés. Ils comportent des chambres simples et doubles équipées de toutes les facilités. Ils proposent une gamme complète de services, d'attractions et d'activités ainsi que l'organisation de fêtes, de séminaires et de conférences.

Les fournisseurs s'adaptent aussi à l'évolution de la demande en offrant des activités ou des produits spécifiques: séjours dans des élevages, loisirs actifs, séjours d'affaires, séjours et activités axés sur les enfants, sur la santé et sur l'hygiène de vie,

en gezonde levenswijze, familiefestivals, ateliers allerhande, ceremonies zoals huwelijken. De aanwezigheid van sauna's, badhuizen en overdekte zwembaden zorgt ook voor belangstelling tijdens de wintermaanden.

Voor de ontwikkeling van het plattelandstoerisme kon een beroep worden gedaan op structurele Europese ondersteuning in het kader van de financiering van structurele maatregelen in landbouw en visserij (*Single Programming Document, 4<sup>th</sup> priority, 2004-2006*). De steun voor maatregelen voor de ontwikkeling van het plattelandstoerisme en –artisaanaat bedroeg in die periode 33,8 % en vertegenwoordigde een globale som van 72 422 miljoen lit.

Om te kunnen genieten van financiële steun uit de structurele fondsen moeten de vakantieverblijven gebouwd zijn in de traditionele stijl en met traditionele materialen.

De eigenaar moet zelf beslissen welk niveau van accommodatie hij wil aanbieden. Hij kan hulp en advies krijgen van een werkgroep, met onder andere architecten en binnenhuisontwerpers voor de verwezenlijking van zijn plannen.

Er rijzen nog een aantal problemen bij de uitbouw van het plattelandstoerisme, onder andere op het vlak van de wegeninfrastructuur en van de bewegwijzering. De overheid zal dat laatste op zich nemen. Voor de periode 2007-2013 wordt in totaal 300 miljoen euro ter beschikking gesteld voor projecten inzake plattelandstoerisme.

**Mevrouw Tarja Haili**, *Secretary for Tourism and Culture, Uusimaa Regional Council, Finland*, verstrekt vervolgens informatie over het *King's Road project* in de Scandinavische landen.

Het idee voor dit project ontstond rond 1988. Rond die tijd was er kritiek op het feit dat de Scandinavische landen nauwelijks of niet samenwerkten om Scandinavië toeristisch te promoten op de internationale markten.

Het was de toerismemanager van Värmland, in Zweden, die het idee van de *King's Road* lanceerde en de betrokken steden en gemeenten en regionale toeristische organisaties achter dat idee wist te scharen.

Er werden ook brochures uitgewerkt voor de bezoekers, handboeken voor de aanbieders, een multimediodossier, een gids (handboek): de *King's Road* in Scandinavië, een geschiedenisboek betreffende het Finse traject, enz.

festivals familiaux, ateliers divers et cérémonies de mariage, etc. La présence de saunas, de thermes et de piscines couvertes attire le public pendant les mois d'hiver aussi.

Une aide européenne structurelle a pu être obtenue pour le développement du tourisme rural, dans le cadre du financement de mesures structurelles en matière d'agriculture et de pêche (*Single Programming Document, 4<sup>th</sup> priority, 2004-2006*). Pour cette période, l'aide aux mesures de développement du tourisme rural et de l'artisanat s'est élevée à 33,8%, ce qui représente un total de LTL 72 422 millions.

Pour pouvoir bénéficier de l'aide financière dans le cadre des fonds structurels, les hébergements doivent être construits dans le style traditionnel et avec des matériaux traditionnels.

Le propriétaire détermine lui-même quel niveau d'hébergement il souhaite proposer. Pour réaliser son projet, il peut obtenir l'aide et les conseils d'un groupe de travail constitué, entre autres, d'architectes et de décorateurs.

Le développement du tourisme rural se heurte toujours à une série de problèmes, entre autres en matière d'infrastructures routières et de signalisation. Les pouvoirs publics prendront ce dernier aspect en charge. Pour la période 2007-2013, 300 millions d'euros seront réservés aux projets relatifs au tourisme rural.

**Mme Tarja Haili** (*Secretary for Tourism and Culture, Uusimaa Regional Council, Finlande*), fournit ensuite des informations sur le projet *King's Road*, dans les pays scandinaves.

Ce projet a été imaginé vers 1988, en réaction aux critiques suscitées par la quasi-absence de coopération entre les pays scandinaves en matière de promotion touristique de la Scandinavie sur les marchés internationaux.

L'idée de la *King's Road* a été lancée par le directeur du tourisme du Värmland, en Suède, qui a réussi à y rallier les villes et les communes concernées, ainsi que des organisations touristiques régionales.

Des brochures ont été éditées pour les visiteurs, ainsi que des manuels pour les vendeurs, un dossier multimédias, un guide (manuel): la *King's Road* en Scandinavie, un livre d'histoire sur le tronçon finnois, etc.

Parallel werd het project van de «King Waldemar's Sea Route» opgestart en werd een samenwerkingsstructuur met de *Baltic Tourism Commission* gecreëerd. De *King Waldemar's Sea Route* is een route over zee die aansluit bij de King's Road. De samenwerking met de Baltische landen draait rond het project van de «Baltic Sea Tourist Triangle», een toeristische «driehoek» gevormd door de Via Hanseatica/Via Baltica en de King's Road.

De samenwerking met de *Baltic Tourism Commission* is op dit ogenblik jammer genoeg weinig effectief, vooral ten gevolge van een gebrek aan middelen.

Na de beginjaren verliep de samenwerking tussen de Scandinavische landen ook steeds minder goed en tegen 1995 was die zo goed als onbestaande. Het lidmaatschap van de Europese Unie en de beschikbaarheid van Europese fondsen leidde vanaf 1996 echter tot een echte boom van allerlei projecten in verband met de King's Road (achttien tussen 1996 en 2004). Het probleem daarbij was wel dat de politici en beleidsmakers volledig opgingen in het projectdenken; met andere woorden, zij richtten hun inspanningen op die punten waarvoor geld beschikbaar was.

Daarbij vergat men soms de «basics»: toerisme heeft alles te maken met welzijn en de hele ketting moet functioneren. De echte vraag is dus wat er nodig is, en waarvoor de beschikbare middelen nuttig kunnen worden aangewend.

De King's Road wordt nu actief gepromoot in het buitenland. Om een voorbeeld te geven, in de Verenigde Staten alleen al zijn er 162 «verkooppunten».

Jammer genoeg is de samenwerking met Rusland nog altijd problematisch. Als men al een Russische gesprekspartner vindt die samenwerking rond het project genegen is, dan blijkt die stevast niet lang op zijn post te blijven ...

De King's Road was dan wel van in den beginne een buitenlands marketingproject, ook intern moest de nodige bekendheid worden gegeven aan het project. Bovendien lag de benadering in den beginne te veel op het aspect «productverkoop» en te weinig op het aspect «productontwikkeling». Daarom werden een aantal nieuwe denksporen ontwikkeld en een aantal enquêtes georganiseerd.

Bijvoorbeeld is gebleken dat er onder de meewerkende bedrijven nood is aan een «leading com-

Le projet de «King Waldemar's Sea Route» a été lancé en parallèle et une structure de coopération avec la *Baltic Tourism Commission* a été créée. La *King Waldemar's Sea Route* est une route maritime qui rejoint la King's Road. La coopération avec les États baltes concerne le projet de «Baltic Sea Tourist Triangle», un «triangle» touristique formé par la Via Hanseatica/Via Baltica et la King's Road.

Malheureusement, la coopération avec la *Baltic Tourism Commission* est peu concrète à l'heure actuelle, à cause d'un manque de moyens surtout.

De même, la coopération entre les pays scandinaves a de moins en moins bien fonctionné après les premières années et, en 1995, elle était devenue quasi inexistante. À partir de 1996, toutefois, l'adhésion à l'Union européenne et la disponibilité de fonds européens ont entraîné une véritable explosion de projets en tous genres autour de la King's Road (dix-huit projets entre 1996 et 2004). Cependant, les responsables politiques et les décideurs se focalisaient entièrement sur la conception de projets; autrement dit: ils concentraient leurs efforts sur les points pour lesquels des fonds étaient disponibles.

Dans ce contexte, les principes de base étaient parfois négligés: le tourisme est lié au bien-être et l'ensemble de la chaîne doit fonctionner. La question-clé porte donc sur les besoins et sur l'utilisation des moyens disponibles.

Aujourd'hui, la King's Road bénéficie d'une promotion active à l'étranger. Exemple: il existe 162 «points de vente» rien qu'aux États-Unis.

Malheureusement, la coopération avec la Russie pose toujours des problèmes. À supposer qu'un interlocuteur russe soit disposé à coopérer au projet, celui-ci ne reste généralement pas longtemps à son poste ...

Si, dès le début, la King's Road constituait un projet de marketing vers l'étranger, il convenait de lui conférer aussi l'indispensable notoriété interne. De plus, l'approche a été trop axée au départ sur l'aspect «vente», au détriment du «développement» du produit. C'est pourquoi une série de nouvelles pistes de réflexion ont été développées, tandis que des études étaient menées.

Il est, par exemple, apparu que les entreprises participantes ont besoin d'une «leading company».

pany». Onderzoek wees ook uit dat de belangstelling en motivatie van de partners voor het project maar ook hun tevredenheid afnam naarmate hun bijdragen stegen.

De marketing moet professioneel gebeuren. Die laat het nu afweten, zeker intern. Alhoewel de regio aan de top staat van het totaal aantal toeristen, blijkt de belangstelling voor de Uusimaa regio intern het allerlaagst te zijn. Maar zelfs goede marketing haalt niets uit als men geen goed product heeft.

Het nationaal beleid inzake toerisme speelt eveneens een belangrijke rol. De cijfers tonen aan dat landen die in hun beleid aandacht besteden aan de competitiviteit van hun toeristische sector het goed doen. Als de nationale belangstelling voor het toerisme als economische sector daarentegen zo laag is dat er geen aandacht en bijgevolg geen middelen worden aan besteed, loopt het mis. Regeringen en aanbieders moeten bereid zijn voldoende te investeren in de infrastructuur en het aanbod om potentiële investeerders en klanten te overtuigen.

Men moet vermijden dat de sector onvoldoende kritische massa krijgt om zich nog te manifesteren, niet meer in staat is zich specifiek op zijn doelpubliek te richten en het te overtuigen en niet in staat is zich permanent aan te passen of het beloofde product af te leveren. Een ontevreden klant blijkt immers veertien maal meer te kosten dan een tevreden klant.

**De heer Doesburg** verklaart dat hij voor zijn uiteenzetting niet zal uitgaan van een technische benadering zoals de vorige sprekers, maar van een politieke.

De ervaringen van de Beneluxlanden op het vlak van het toerisme in het algemeen en van het plattelandstoerisme in het bijzonder vertonen allicht veel parallellen met wat in de Baltische landen gebeurt of zal gebeuren.

Voor 1950 was er geen sprake van plattelandstoerisme in Nederland, op wat kamperen en een occasioneel massaevenement na.

De economie is de laatste eeuw gaandeweg veranderd. Rond 1900 werkte 38 % van de bevolking in de landbouw, in 1950 nog 16 % en nu nog 3,4 %. Elk jaar verdwijnen minstens 2 000 boeren. Des-

L'étude révéla également que l'intérêt des partenaires pour le projet et leur motivation, mais aussi leur satisfaction, diminuaient en fonction de l'importance de leurs contributions.

Le marketing doit être mené de manière professionnelle mais il est déficient à l'heure actuelle – sur le plan interne en tout cas. Bien que la région se situe en tête de classement pour ce qui concerne le nombre total de touristes, il semble que l'intérêt au sein de la région Uusimaa elle-même soit au plus bas. Par ailleurs, un marketing efficace ne sert à rien si l'on ne dispose pas d'un bon produit.

La politique nationale en matière de tourisme joue aussi un rôle important. Les chiffres prouvent que les pays dont la politique s'attache au caractère concurrentiel de leur secteur touristique, obtiennent de bons résultats. Si, par contre, l'intérêt national pour le tourisme en tant que secteur économique est tellement faible qu'il ne recueille aucune attention ni, dès lors, de moyens, c'est l'échec. Les gouvernements et les vendeurs doivent être prêts à investir suffisamment dans les infrastructures et dans l'offre pour convaincre les éventuels investisseurs et clients.

Il faut éviter que le secteur ne dispose plus de la masse critique nécessaire pour se manifester, qu'il ne soit plus en mesure de s'adresser spécifiquement à son public cible, d'évoluer en permanence ou de fournir le produit annoncé. Il apparaît, en effet, qu'un client insatisfait coûte quatorze fois plus cher qu'un client satisfait.

**M. Doesburg** indique que, contrairement aux orateurs précédents, il ne fondera pas son intervention sur une approche technique, mais bien sur une approche politique.

L'expérience des pays du Benelux en matière de tourisme en général et de tourisme rural en particulier présente sans doute de nombreux parallèles avec ce qui existe ou existera dans les pays Baltes.

Le tourisme rural était inexistant aux Pays-Bas jusqu'en 1950, à l'exception d'un peu de camping ou de l'un ou l'autre événement de masse occasionnel.

L'économie s'est graduellement modifiée au cours du siècle dernier. Vers 1900, 38 % de la population était active dans l'agriculture; en 1950, il s'agissait encore de 16 % et, aujourd'hui, de 3,4 %

ondanks blijft Nederland de derde wereldexporteur voor landbouwproducten. De landbouwbedrijven die blijven, worden steeds groter en evolueren meer en meer naar hightech industriële bedrijven.

Wie in die evoluerende omstandigheden toch actief wou blijven in de landbouwsector ging dus op zoek naar andere bijkomende bronnen van inkomsten om te kunnen overleven.

In het begin was dat bijvoorbeeld door kleinschalige kampeermogelijkheden. De maximumcapaciteit van die «boerderijcampings» was maximum 10 families en er mochten maximum 10 dergelijke campings zijn per streek.

De overheid en de politici gingen er in het begin van uit dat zij die markt niet mochten leiden maar enkel ordenen. Een minimum aan regels is onontbeerlijk, bijvoorbeeld op sanitair vlak of inzake veiligheid. Stadskinderen kennen de gevaren van het platteland of de natuur niet.

Er moet ook voldoende aandacht worden besteed aan de nodige infrastructuur. Sommige mensen wensen absolute rust, maar de meesten willen iets doen. Er moeten wandelwegen, fietswegen, enz. worden gecreëerd en bewegwijzerd. Zonder infrastructuur gaat het niet. Ook daarvoor is de overheid dus noodzakelijk, al was het maar omdat alles in privéhanden is.

Men moet ook aangepaste producten ontwikkelen. Er zijn gewone fietsroutes nodig voor families met kinderen, maar er zijn ook meer en meer fietsfanaten die grote afstanden afmalen aan hoge snelheid, mountainbikers, enz. Dat vereist telkens aangepaste routes. De eerste twee groepen kan men niet mengen omwille van de veiligheid, mountainbikers veroorzaken anders te veel schade aan akkers en natuur. Hetzelfde geldt voor paardrijden, watertoerisme dat schade aanricht aan de oevers, enz.

seulement. Au moins 2 000 agriculteurs disparaissent chaque année. Les Pays-Bas n'en restent pas moins le troisième exportateur mondial de produits agricoles.

Les exploitations agricoles qui subsistent deviennent de plus en plus grandes et se transforment de plus en plus en des entreprises industriels *high-tech*.

Les agriculteurs souhaitant rester actifs dans le secteur malgré ces conditions changeantes, se sont mis à rechercher d'autres sources de revenus complémentaires pour survivre.

Au début, il s'agissait par exemple de possibilités de camping à petite échelle. Ces «campings à la ferme» avaient une capacité maximum de 10 familles et leur nombre ne pouvait pas dépasser dix campings par région.

Les autorités et les responsables politiques ont estimé au départ qu'ils ne pouvaient pas diriger ce marché, mais seulement l'organiser. Un minimum de règles, en matière d'hygiène ou de sécurité par exemple, est indispensable. En effet, les enfants des villes ignorent tous des dangers de la campagne ou de la nature.

Il convient aussi de s'intéresser aux infrastructures nécessaires. Certaines personnes aspirent au calme absolu, mais la majorité souhaite être active. Des chemins doivent être aménagés et fléchés pour les piétons et pour les cyclistes, etc. Rien n'est possible sans infrastructures. L'intervention des pouvoirs publics est donc aussi nécessaire dans ce domaine, ne fût-ce qu'en raison de l'emprise du secteur privé.

De même, il s'agit de développer des produits adéquats. Outre les familles avec enfants qui recherchent des circuits cyclistes «normaux», il y a de plus en plus de mordus de la bicyclette parcourant de grandes distances à grande vitesse, d'amateurs de vélo tout-terrain, etc. Chacune de ces catégories exige des itinéraires particuliers. En effet, les deux premiers groupes ne peuvent pas être mis en présence pour des motifs de sécurité; quant au troisième groupe, il risque de causer trop de dégâts aux cultures et à la nature. Cette logique s'applique également au tourisme équestre ou au tourisme aquatique qui endommage les rives, etc.

De overheid moet dus reguleren en aan de lokale overheden de middelen geven om de regels te doen toepassen. De overheid moet daarnaast echter ook plannen, en vervolgens de mensen aansporen om samen te werken om die plannen uit te voeren.

Zolang de sector niet sterk staat, moet de overheid ook de nodige middelen vrijmaken om markt-onderzoek te doen. Nu is dat voor een deel een opdracht van de sector zelf.

De overheid blijft evenwel de vorming en training ondersteunen. De overheid laat zich immers ook in met het plattelandstoerisme omwille van de jobcreatie. Toerisme is ook dienstverlening. Daarom is het belangrijk een *level of excellence* te bereiken. De overheid heeft zich dan ook ingelaten met de scholing.

Ook bij de opkomst van de «*bed-and-breakfast*»-formule is de overheid regulerend opgetreden. Sommige boeren lieten hun boerderij braak liggen in ruil voor Europese subsidies, maar vormden dan hun hele boerderij om tot accommodatie voor soms 50 personen of meer. De «slimsten» verhuurden dan het land nog eens aan de burens. Er moesten regels worden uitgevaardigd om dergelijke fenomenen tegen te gaan.

Een ander fenomeen is dat de toeristen alsmaar meer willen dan alleen maar wandelen of fietsen. Zij willen geëntert worden, zowel overdag als 's avonds, met een disco enz. Dat ging uiteindelijk ten koste van de aard zelf van het platteland. Ook daarvoor moesten regels worden uitgevaardigd.

De toeristen willen ook specifiek het lokaal voedsel proeven: opbrengst van het veld, streekkazen, enz. Voor de meeste voedingsproducten gelden evenwel Europese regels. Plaatselijke landbouwers kunnen niet alles weten. Men moet hen helpen, informeren, ondersteunen. Ook daar ligt een rol voor de overheid.

Er is nog een ander domein waarin de overheid een nuttige rol kan spelen. Kastelen en andere grote gebouwen kunnen blijvend rekenen op een grote belangstelling. Het bezoeken van dergelijke bezienswaardigheden blijkt ook zeer goed samen te gaan met ecotoerisme. Het loont dus voor de overheid om hun restauratie en instandhouding te subsidiëren.

Les pouvoirs publics doivent donc exercer une fonction de régulation et fournir aux autorités locales les moyens de faire appliquer les règles. Par ailleurs, les pouvoirs publics doivent aussi veiller à la planification et, ensuite, inciter les acteurs à coopérer pour réaliser les projets.

Tant que le secteur n'est pas suffisamment solide, le gouvernement doit aussi libérer les budgets nécessaires pour mener des études de marché. Actuellement, cette mission incombe en partie au secteur lui-même.

Néanmoins, les pouvoirs publics continuent de soutenir l'enseignement et la formation car s'ils s'intéressent au tourisme rural, c'est aussi parce qu'il est créateur d'emplois. Le tourisme implique une prestation de services. Il est donc important d'atteindre un certain niveau d'excellence, d'où l'attention publique portée à la formation.

L'administration a aussi mené une action de régulation lors de la percée de la formule «*bed-and-breakfast*». Certains fermiers abandonnaient leur ferme en échange de subventions européennes tout en la transformant en un établissement pouvant accueillir jusqu'à 50 personnes ou plus. Les plus «malins» louaient en outre les terres à leurs voisins. Des règles devaient être élaborées pour contrecarrer ces pratiques.

Autre phénomène: les touristes ne se contentent plus de se promener à pied ou à vélo. Ils veulent se distraire, tant le jour que la nuit, par exemple dans des discothèques. Cette évolution finissait par nuire à la nature profonde de la campagne et, là aussi, des règles devaient être élaborées.

Les touristes souhaitent aussi goûter à la gastronomie locale: produits de la terre, fromages régionaux, etc. Toutefois, la plupart des produits alimentaires sont soumis à des normes européennes, que les agriculteurs locaux ne connaissent pas toujours. Ils ont besoin d'aide, d'information et d'appui. Là encore, les pouvoirs publics ont un rôle à jouer.

Ces derniers peuvent aussi intervenir utilement dans un autre domaine. Les châteaux et autres bâtiments suscitent toujours un grand intérêt. La visite de ce type de curiosités s'associe très bien, semble-t-il, à l'écotourisme. Il est donc intéressant, pour les pouvoirs publics, de subventionner leur restauration et leur préservation.

Kortom, de overheid is geen passieve toeschouwer. Hij speelt op allerlei domeinen een actieve rol bij de ontwikkeling en de goede gang van zaken van het plattelandstoerisme.

**De heer Krauklis** dankt alle sprekers voor hun uiteenzetting. Hij stelt vast dat er bij de ontwikkeling van het plattelandstoerisme toch een aantal problemen rijzen die telkens opnieuw vermeld werden.

Hij onthoudt ook dat het allicht nuttig zou zijn verder te overleggen tussen de Noordse Raad en de Baltische Assemblee over de organisatie van een gemeenschappelijke structuur of paraplu voor een aantal projecten. Dat zou allicht efficiënter zijn dan elk van zijn kant en zonder overleg te pogen het maximum aan fondsen binnen te halen.

Andere sprekers menen dat het onderwerp voldoende belangrijk is om verder te worden uitgediept. Projecten zoals de Via Hanseatica of King's Road zijn niet alleen cultureel waardevol, zij kunnen ook waardevol zijn als voorbeeld van efficiënte samenwerking tussen meerdere landen.

Het zou bijvoorbeeld interessant zijn verder te onderzoeken of het wettelijk kader in de betrokken landen al dan niet een obstakel vormt voor een dergelijke samenwerking, hoe de sector en de ontwikkelingen kunnen of moeten worden gereguleerd, hoe de politieke overheden de sector financieel en anders kunnen ondersteunen, , wat de overheden kunnen doen om projecten te stimuleren en in gang te zetten, enz.

Tot slot merkt een spreker nog op dat de drie Baltische landen een gemeenschappelijke geschiedenis hebben van 50 jaar onder een vorig regime, en nu weer een nieuwe gemeenschappelijke weg zijn opgegaan in een nieuw verband. De bevolking moet deze diepgaande evolutie kunnen volgen. De overheid moet hen daarbij bijstaan en stimuleren. De mensen moeten worden aangezet om de zaken anders aan te pakken. Als de drie landen daarbij kunnen terugvallen op een gemeenschappelijke sokkel, kan dat alleen maar bijdragen tot een betere gang van zaken.

Bref, l'autorité publique n'est pas un spectateur passif. Elle joue un rôle actif dans toutes sortes de domaines, dans le cadre du développement et du bon fonctionnement du secteur du tourisme rural.

**M. Krauklis** remercie tous les orateurs. Il constate que le développement du tourisme rural fait surgir une série de problèmes dont il est fait mention à chaque fois que le sujet est abordé.

Il note qu'il serait sans doute utile de se concerter plus avant, au sein du Conseil nordique et de l'Assemblée balte, sur l'organisation d'une structure communautaire ou coordinatrice pour une série de projets. Cette démarche serait sans doute plus efficace que de s'évertuer, chacun de son côté et sans concertation, à engranger un maximum de fonds.

D'autres orateurs estiment que le sujet est suffisamment important pour qu'il soit approfondi. Des projets comme la Via Hanseatica ou King's Road ne présentent pas seulement une valeur culturelle, ils peuvent aussi être précieux par leur valeur d'exemple de ce qu'est une coopération efficace entre plusieurs pays.

Il serait intéressant, par exemple, d'analyser en détail si dans les pays concernés le cadre légal constitue, ou non, un obstacle à ce type de coopération, comment le secteur et les évolutions peuvent ou doivent être régularisées, quel appui financier ou autre les autorités politiques peuvent fournir au secteur, comment les autorités publiques peuvent encourager et favoriser le lancement de projets, etc.

Enfin, un orateur fait remarquer que les trois États baltes ont vécu 50 ans d'histoire commune sous un précédent régime et qu'aujourd'hui ils empruntent de nouveau une voie commune, dans un nouveau contexte. La population doit pouvoir suivre cette importante évolution. Les pouvoirs publics doivent l'y aider et l'encourager. Il s'agit d'inciter les citoyens à considérer les choses d'un point de vue différent. Si les trois pays peuvent se reposer sur un socle commun, cela ne pourra que contribuer à améliorer la situation.

3. De werkzaamheden worden beëindigd om 13 uur. Na de lunch bezoeken de deelnemers het Regionaal Museum van Valka en wonen zij de plechtige ondertekening bij van het nieuw bilateraal samenwerkingsakkoord tussen de steden Valka en Valga.

Vervolgens bezoeken zij het Historisch Museum van Valga (Estland) en wonen zij de opening bij van het nationaal zangfestival in Valga (80ste verjaardag van de Ests-Letse zangfestivals).

*De rapporteur,*

P. CAHAY-ANDRÉ

3. Les travaux se terminent à 13 heures. Après le déjeuner, les participants visitent le musée régional de Valka et assistent à la signature officielle du nouvel accord bilatéral de coopération entre les villes de Valka et de Valga.

Ensuite, ils visitent le Musée historique de Valga (Estonie) et suivent l'ouverture du festival national de la chanson à Valga (80<sup>ème</sup> anniversaire des festivals estonien et letton de la chanson).

*Le rapporteur,*

P. CAHAY-ANDRÉ