

# Transports urbains et tourisme

Regard sur les villes touristiques moyennes





# **Transports urbains et tourisme**

Regards sur les villes touristiques moyennes

**Avril 2015**

## Collection Connaissances

Cette collection présente l'état des connaissances à un moment donné et délivre de l'information sur un sujet, sans pour autant prétendre à l'exhaustivité. Elle offre une mise à jour des savoirs et pratiques professionnelles incluant de nouvelles approches techniques ou méthodologiques. Elle s'adresse à des professionnels souhaitant maintenir et approfondir leurs connaissances sur des domaines techniques en évolution constante. Les éléments présentés peuvent être considérés comme des préconisations, sans avoir le statut de références validées.

## Remerciements

Cette synthèse sur la gestion des déplacements dans les villes touristiques petites et moyennes a été commandée au Cerema par la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, sur proposition de la direction technique Territoires et Ville du Cerema (DTecTV). Toutefois, elle ne vaut pas position de la DGITM sur le sujet abordé.

Cette synthèse a été rédigée par Hélène Regnouard (Cerema – Normandie-Centre), sous la coordination de Cécile Clément-Werny (Cerema – Territoires et Ville).

Les rédacteurs remercient les acteurs locaux qui ont fourni les informations permettant d'alimenter cet ouvrage :

- Mme Labrouche (office municipal de tourisme d'Anglet)
- M. Kandel (Transdev agglomération de Bayonne)
- M. Wittenberg (ville de Bayonne)
- M. Cabazan (office de tourisme de Bayonne)
- MM. Ruzniewski et Soria (ville de Biarritz)
- Mme Garrouteigt (office de tourisme de Biarritz)
- M. Chapet (communauté de communes de la vallée de Chamonix-Mont-Blanc)
- M. Lefebvre (ville de Chaumont-sur-Loire)
- M. Landais (ville de Giverny)
- Mme Vaunac (office de tourisme de Sarlat)
- M. Duval (ville de Sarlat)

Les rédacteurs remercient également l'ensemble des relecteurs et contributeurs :

- Nadine Aschonchilo (DGITM)
- Pierre Boillon (Dtec TV)
- Stéphane Chanut (Dtec TV)
- Gabrielle Labescat-Fricaudet (Atout France)
- Cécile Leonhardt (Atout France)
- Frédéric Lescommères (Dter Sud-Ouest)
- Catherine Beyneix (Dter Sud-Ouest)
- David Dubois (Dter Centre-Est)
- Alicia Aliaga (Dter Centre-Est)
- Julien Lecointre (Dter Normandie-Centre)
- Ève-Anne Otero (stagiaire à la Dter Normandie-Centre)

Cet ouvrage fait partie d'un ensemble de productions réalisées dans le cadre d'un groupe de travail « transport et tourisme », animé par Cécile Clément-Werny de la direction technique Territoires et Ville. Ce groupe est composé :

- de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer – DGITM ;
- d'Atout France ;
- du Cerema : Centre-Est ; Est ; Nord-Picardie ; Méditerranée ; Sud-Ouest.

Les dernières productions de ce groupe de travail sont :

- *Organiser les déplacements liés au tourisme événementiel*
- *Offres de services dans les agglomérations – comparaisons européennes.*

## **Sommaire**

<b>Introduction</b>	<b>4</b>
<b>1. Des études de cas comme socle de l'étude</b>	<b>5</b>
<b>2. Contextes territoriaux et touristiques</b>	<b>6</b>
<b>3. Quelle gestion des circulations et du stationnement ?</b>	<b>16</b>
<b>4. Quelle information pour les touristes ?</b>	<b>35</b>
<b>5. Enseignements généraux</b>	<b>40</b>
<b>Sigles et acronymes</b>	<b>42</b>

## Introduction

Certaines villes touristiques de taille petite à moyenne (de moins d'un millier d'habitants à quelques dizaines de milliers pour les exemples étudiés ici), et le plus souvent côtières, voient leur population décupler en période de vacances scolaires, notamment estivales, ou au cours des week-ends.

Au vu des enjeux économiques générés par les activités touristiques et parce que la desserte en transports collectifs est appréhendée comme difficile à mettre en place, ces villes touristiques mettent à disposition des touristes des équipements et services qui facilitent l'accessibilité aux sites et aux centres-villes en voiture : parkings largement dimensionnés, navettes de desserte, voirie d'accès aux plus grands sites...

Ces équipements restent cependant parfois inutilisés (ou sous-utilisés) en dehors de ces périodes et leur entretien engendre des coûts importants pour la collectivité. En outre, ces afflux touristiques peuvent être à l'origine de nuisances pour les résidents de ces villes en dégradant leur qualité de vie et l'accessibilité aux lieux de vie habituels.

Face à ce constat, certaines villes proposent des plans de gestion de ces flux et des espaces de circulation et de stationnement intégrant la variation temporelle de leur usage touristique. Quelles solutions sont possibles, sans remise en question de l'attractivité des sites ? L'objectif de cet ouvrage est de recenser quelques bonnes pratiques sur cette thématique, non seulement en termes d'infrastructures, mais également d'information, de tarification...

### Le tourisme

L'Organisation mondiale du tourisme (OMT) définit le « tourisme » comme « *les activités déployées par les personnes au cours de leurs voyages et de leurs séjours dans les lieux situés en dehors de leur environnement habituel pour une période consécutive qui ne dépasse pas une année à des fins de loisirs, pour affaires et autres motifs* ». En France, l'Insee reprend la même définition.

L'environnement habituel est, selon l'OMT, la zone géographique à l'intérieur de laquelle une personne mène ses activités quotidiennes. C'est l'environnement des routines, c'est-à-dire les lieux de résidence et de travail, ainsi que les lieux fréquemment visités tels que les résidences des amis, les lieux d'achats ou de soins médicaux. La définition proposée par l'OMT ne lie pas forcément le tourisme à une activité déterminée (loisirs, visites à des proches, affaires...), mais simplement au fait que l'endroit où se rend la personne ne lui est pas familier.

Selon l'OMT, les personnes pratiquant le tourisme sont appelées « visiteurs ». L'OMT distingue deux types de visiteurs : les « touristes », qui passent au moins une nuit et moins d'un an hors de leur environnement habituel, et les « excursionnistes », qui ne passent pas de nuit hors de leur environnement habituel.

Par abus de langage, on parlera dans ce document de « touristes » pour désigner les personnes en déplacement hors de leur environnement habituel, que le déplacement comporte ou non une nuitée. Au sens de ce document, les « touristes » correspondent donc aux « touristes » et aux « excursionnistes » suivant les définitions de l'OMT.

## 1. Des études de cas comme socle de l'étude

Des études de cas ont servi de support aux enseignements reproduits ici. Les villes ont été choisies pour leur activité touristique, mais également pour assurer la diversité des contextes territoriaux et d'offres touristiques présentée :

- territoires littoraux ou à l'intérieur des terres, territoires montagnards ;
- communes accueillant du tourisme majoritairement en période estivale, en période estivale et hivernale, ou tout au long de l'année, pour des durées plus ou moins longues ;
- catégories de tourisms différents (culturels, récréatifs, sportifs...) qui illustrent la diversité des situations.

Cette étude s'appuie sur sept monographies :

- Anglet ;
- Bayonne ;
- Biarritz ;
- Chamonix ;
- Chaumont-sur-Loire ;
- Giverny ;
- Sarlat.

Cette diversité permet d'appréhender différentes situations qu'il est possible de rencontrer et d'analyser les leviers mis en place, notamment en termes d'accessibilité aux sites, de circulation et de stationnement au sein des sites, et enfin, d'information mise en œuvre à destination des touristes.

### **Un éclairage sur... Le recueil des données touristiques**

Les données liées aux touristes et à leurs pratiques sont nombreuses. Elles permettent ainsi d'appréhender l'offre ou la fréquentation des musées, des hébergements, des restaurants...

Il est possible d'estimer la fréquentation touristique lorsque les touristes passent au moins une nuit sur place. Dans ce cas, on peut estimer leur nombre grâce à la taxe de séjour dans les hébergements marchands. Les touristes étant hébergés chez la famille ou chez des amis ou étant résidents secondaires sont exclus de ce comptage.

Pour les touristes dits excursionnistes, c'est-à-dire qui ne passent pas de nuit sur place, il reste assez difficile d'obtenir des données sur la mobilité touristique en elle-même, et sur un périmètre défini par avance. La voiture est souvent annoncée comme le mode de déplacement dominant, mais peu de chiffres le confirment.

Les périmètres de recueil des données sont, pour leur part, le plus souvent dépendants de l'organisme qui s'en charge. Ainsi, on obtiendra des données globales sur une région, un département, un EPCI (établissement public de coopération intercommunale), mais moins souvent sur une commune en particulier. Cela ne facilite pas la connaissance précise de l'attractivité touristique d'une commune et des impacts potentiels ou avérés sur son fonctionnement.

## 2. Contextes territoriaux et touristiques

Les cas exposés dans cet ouvrage concentrent les enjeux majeurs suivants : ce sont des communes moyennes à petites, qui subissent un tourisme important sur des sites parfois contraints (littoral, montagne, fleuve...). Elles n'ont que très peu d'influence sur l'offre de transports mise à disposition des touristes, qu'elle soit routière (autoroutes) ou orientée vers le transport collectif (dépendant de l'autorité organisatrice compétente, qu'elle soit urbaine, départementale ou régionale). L'offre de transport collectif, si elle existe, reste parfois faible et réservée aux périodes peu ou pas touristiques, en semaine et hors congés scolaires. Elles connaissent également souvent un tourisme de courte durée, nomade, où la visite du site s'inscrit dans un circuit élargi, encourageant ainsi l'usage de la voiture.

Il s'agit ici de synthétiser les différents contextes territoriaux rencontrés, en termes de population et de dynamique des territoires, mais également suivant les axes liés au tourisme d'une part et aux déplacements d'autre part.

Cette partie expose donc les données touristiques recueillies. Sont également présentées les différentes possibilités en termes d'accessibilité au territoire, et ce, par tous les modes : aérien, ferroviaire, transports collectifs routiers, transport routier individuel et modes actifs. L'accessibilité en transports collectifs n'est ici présentée que de manière succincte. Elle sera davantage détaillée au paragraphe 4.1.

### Liste des villes étudiées

	Population communale 2011 (Insee)	Type et nom EPCI	Population EPCI 2011 (Insee)
Anglet	38 581 habitants	Communauté d'agglomération Agglomération Côte basque-Adour	122 912 habitants
Bayonne	44 331 habitants	Communauté d'agglomération Agglomération Côte basque-Adour	122 912 habitants
Biarritz	25 903 habitants	Communauté d'agglomération Agglomération Côte basque-Adour	122 912 habitants
Chaumont-sur-Loire	1 075 habitants	Communauté d'agglomération Blois-Agglopolys	104 548 habitants
Giverny	501 habitants	Communauté d'agglomération des portes de l'Eure	57 869 habitants
Sarlat	9 568 habitants	Communauté de communes Sarlat-Périgord noir	16 746 habitants
Chamonix	8 927 habitants	Communauté de communes de la vallée de Chamonix-Mont-Blanc	13 264 habitants

## 2.1 Anglet, Bayonne, Biarritz

La proximité géographique de ces trois sites incite à en regrouper l'analyse, d'autant plus qu'ils sont desservis par les mêmes grandes infrastructures et font partie de la communauté d'agglomération Côte basque-Adour.

### 2.1.1 État des lieux touristiques

Ces trois communes des Pyrénées sont situées sur le littoral aquitain et regroupent à elles seules près de 110 000 habitants, sans compter les touristes. Anglet compte 38 581 habitants, Bayonne, 44 331 habitants et Biarritz, 25 903 habitants (Insee, 2011).

La capacité d'accueil pour les touristes est importante, environ 300 000 lits pour l'ensemble des trois communes, concentrés en grande partie dans les résidences secondaires.



Illustration 1 : Situation de Bayonne, Anglet et Biarritz (réalisation Cerema DterNC – fond de carte IGN sur [www.geoportail.gouv.fr](http://www.geoportail.gouv.fr))

Ces trois communes proposent une offre touristique variée : tourisme balnéaire bien entendu, mais également thermal, patrimonial, sportif, culturel et tourisme d'affaires. On y rencontre également du tourisme événementiel, lors des Fêtes de Bayonne par exemple, qui alors concentre la problématique touristique sur quelques jours seulement, en un lieu restreint et contraint<sup>1</sup>.

En matière de fréquentation touristique, 1,4 million d'arrivées touristiques ont été recensées en 2012 au niveau départemental<sup>2</sup>, dont 86 % de Français. Parmi les 14 % d'étrangers, 85 % sont des touristes européens (données fournies par le département des Pyrénées-Atlantiques).

Ces arrivées équivalent à 2,5 millions de nuitées, soit une durée moyenne de séjour de 1,16 jour pour les Français et 2,02 jours pour les étrangers, ce qui est relativement court.

Les Fêtes de Bayonne ont, quant à elles, accueilli plus d'un million de touristes en 2010, et ce pendant seulement quelques jours. Cet événement très important sur la commune nécessite à lui seul une organisation indispensable qui intègre des mesures liées aux déplacements, mais également liées à la sécurité des participants.

1 Pour davantage d'éléments sur la gestion spécifique mise en place lors des Fêtes de Bayonne, le lecteur peut se référer à l'ouvrage *Organiser les déplacements liés au tourisme événementiel*, Cerema, 2015.

2 Ces données à l'échelle départementale ne donnent qu'une information partielle de la fréquentation touristique réelle de ces trois communes, voir encadré en fin de chapitre pour plus d'information.



La vallée connaît deux saisons touristiques. La population présente peut atteindre 80 000 personnes en hiver et 100 000 à 120 000 personnes en été, alors que la population résidente des quatre communes n'est que de 14 000 habitants. Le nombre de touristes représente sept fois la population des communes. 44 % des touristes sont français en hiver, 56 % étrangers. En été, ces proportions sont inversées.

Différents types de pratiques touristiques peuvent être recensés dans la vallée de Chamonix :

- Les touristes « sportifs » qui pratiquent les sports d'hiver, la randonnée, l'alpinisme ou le vélo principalement. Il peut s'agir aussi bien d'excursionnistes que de touristes avec nuitée. Les touristes « sportifs » sont présents pendant deux saisons : l'hiver (de fin décembre à avril, avec des pics de fréquentation fin décembre et en février) et l'été (de juin à septembre).
- Les touristes « contemplatifs », qui viennent profiter des points de vue accessibles par les remontées mécaniques ou les trains touristiques. Là aussi, il peut s'agir d'excursionnistes ou de touristes avec nuitée. Les touristes « contemplatifs » sont présents principalement pendant la saison estivale (et particulièrement en juillet et en août).
- Les touristes « visiteurs » qui viennent visiter la ville de Chamonix, surtout à la journée et en été.

### **2.2.2 Accessibilité**

Pour son accès, Chamonix bénéficie de plusieurs aéroports : Genève (90 km), Chambéry (150 km), Sandro Pertini de Turin (170 km) et enfin Lyon-Saint-Exupéry (220 km).

L'aéroport de Chambéry est principalement desservi par des vols charters en provenance du Royaume-Uni et des Pays-Bas. Les autres aéroports sont des aéroports internationaux qui accueillent des vols réguliers et charters.

Les liaisons entre Chamonix et les aéroports en transport public restent difficiles, sauf pour l'aéroport de Genève, desservi par une navette routière directe à raison de trois allers-retours par jour. Ainsi, la liaison entre l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry et Chamonix est théoriquement possible en train, mais nécessite plus de cinq heures de trajet, avec au minimum deux correspondances. La liaison avec l'aéroport de Turin nécessite, elle aussi, au moins deux correspondances. L'office de tourisme de la vallée de Chamonix-Mont-Blanc propose le recours à des transporteurs privés pour effectuer la navette entre les aéroports et la vallée.

Par le train, la vallée de Chamonix est très bien desservie et bénéficie d'un réseau TGV très développé (cf. illustration 2). L'offre de transports collectifs sera détaillée au chapitre 4.

Par la route, la commune de Chamonix est desservie par la route nationale 205, surnommée la « Route blanche ». Il s'agit d'un prolongement de l'autoroute A40. La RN 205 est aménagée à 2x2 voies jusqu'à la rampe d'accès au tunnel du Mont-Blanc. Le tunnel du Mont-Blanc (11,6 km de long) donne un accès vers Courmayeur et le Val d'Aoste, et au-delà vers Turin et Milan. Le tunnel est fréquenté par environ 5 000 véhicules par jour en moyenne annuelle, dont une part extrêmement élevée de poids lourds (environ 33 %). La route départementale 1506 (anciennement RN 506) traverse la commune de Chamonix et la haute vallée de Chamonix jusqu'à la frontière suisse puis Martigny. Il s'agit du seul axe routier desservant la vallée. Le trafic varie de plus de 15 000 véhicules par jour en moyenne annuelle à l'entrée de Chamonix, à moins de 2 000 véhicules par jour en haute vallée. Entre Chamonix et Vallorcine, la RD 1506 franchit le col des Montets à plus de 1 400 m d'altitude. Ce col est soumis à un risque d'avalanche marqué en saison hivernale, entraînant des coupures régulières de la route, de cinq à dix jours par an lors des hivers normaux, avec des pointes de trente jours de fermeture lors des hivers les plus enneigés.

## 2.3 Chaumont-sur-Loire

### 2.3.1 État des lieux touristiques

Chaumont-sur-Loire en région Centre est une commune du Loir-et-Cher rassemblant 1 075 habitants (Insee, 2011). Elle est organisée selon un village-rue de 1,5 km de long, dans un espace contraint entre les rives de la Loire et les coteaux en haut desquels trônent le parc et le château. Cette contrainte particulière impose un développement de la ville en arrière du château.

Les types de tourisme offerts sur cette commune sont de divers ordres :

- sportif (Loire à vélo, cyclotourisme, randonnées pédestres et équestres, canoë-kayak) ;
- culturel (château et parc) ;
- « vert » (bords de Loire, Loire à vélo, Festival international des jardins) ;
- activités multiples (aérostation, navigation sur la Loire).

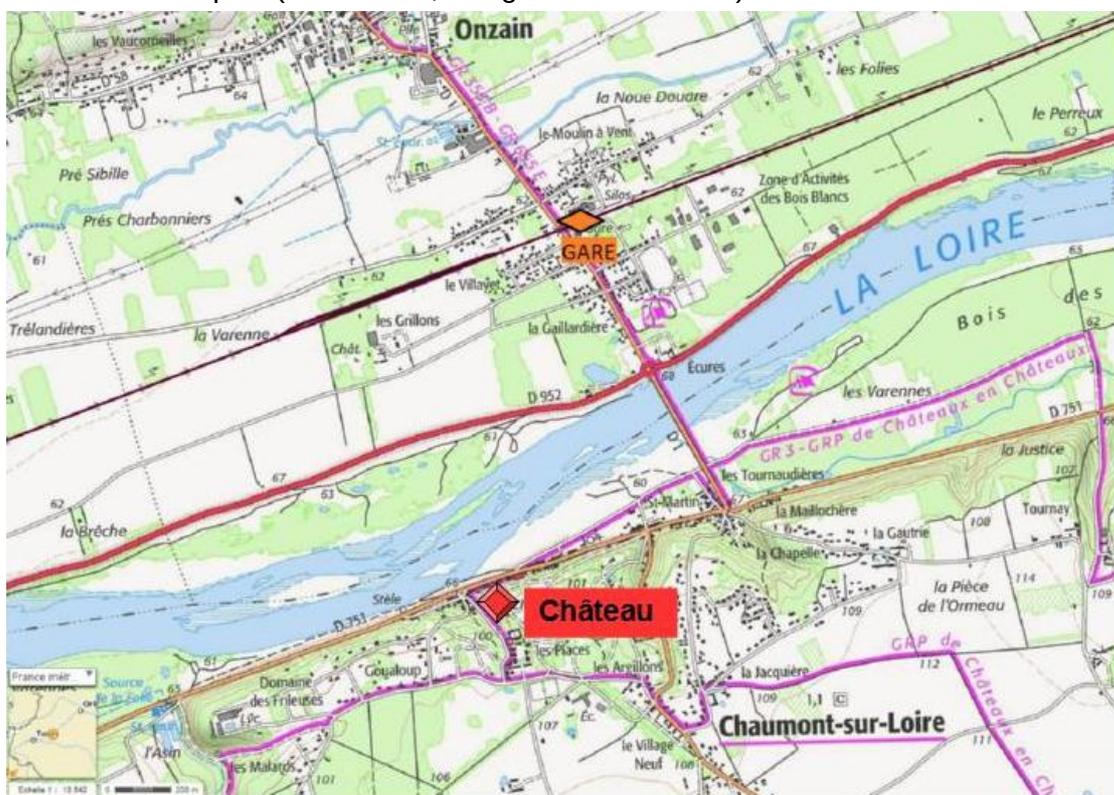


Illustration 3 : Situation de Chaumont-sur-Loire (réalisation Cerema DterNC – fond de carte IGN sur [www.geoportail.gouv.fr](http://www.geoportail.gouv.fr))

La fréquentation annuelle des sites de la commune peut se résumer ainsi :

- Festival des jardins : 250 000 visiteurs annuels ;
- Domaine de Chaumont : 406 000 visiteurs annuels ;
- Loire à vélo : 800 000 vélos par an (sur l'ensemble de l'itinéraire) ;
- Camping : 50 000 nuitées (pour des séjours de deux à trois nuits en grande majorité).

Le château et son parc connaissent une gestion particulière, parce qu'organisée sous la forme d'un établissement public de coopération culturelle rassemblant le conseil régional, la mairie et la chambre de commerce et d'industrie. La commune souhaiterait passer du stade de « commune touristique » à « station classée de tourisme » dans les années à venir pour bénéficier d'une augmentation de sa dotation globale de fonctionnement (DGF).

### 2.3.2 Accessibilité

L'accès principal de la commune se fait par le pont sur la Loire (RD 1) qui relie également la commune à la gare TER d'Onzain-Chaumont. Chaumont-sur-Loire n'est pas accessible par avion, il n'existe pas non plus d'offre régulière de transports collectifs desservant la commune. La gare d'Onzain-Chaumont est desservie par la ligne Orléans-Blois-Tours. À cette station, on dénombre dix-sept arrêts dans chaque sens du lundi au vendredi. Dans le sens Orléans vers Tours, on compte onze arrêts le samedi et dix le dimanche, respectivement neuf et huit arrêts en sens inverse (source : fiche horaire TER Centre du 15 décembre 2013 au 13 décembre 2014).

Il n'y a pas d'offre supplémentaire en saison touristique, ni pendant le Festival des jardins de Chaumont-sur-Loire. La fiche horaire annonce cependant que « *les horaires de cette fiche sont communiqués à titre indicatif (document non contractuel) ; ils sont établis à la date d'impression et susceptibles d'évoluer au cours de la période d'application. Nous vous invitons à consulter les services d'information à votre disposition avant d'entreprendre votre voyage, en particulier lors des veilles de fêtes, jours fériés et vacances scolaires* ». Les horaires ou fréquences de passage peuvent ainsi varier pendant ces périodes.

Une seconde ligne TER passe à proximité de la précédente avec une correspondance à Tours, Blois et Chambord : la ligne Orléans-Tours-Nantes-Le Croisic. Cette ligne qui suit le val de Loire semble intéressante pour son lien avec le tourisme. Elle n'offre néanmoins que cinq allers-retours par jour du lundi au vendredi et le dimanche et trois le samedi, et ne parcourt pas à chaque passage l'intégralité de la ligne.

## 2.4 Giverny

### 2.4.1 État des lieux touristiques

Giverny est une petite commune de l'Eure, en Haute-Normandie, de 501 habitants (Insee, 2011), qui n'a pas le statut de commune touristique par manque d'offres d'hébergement. Elle ne peut ainsi pas bénéficier de dotations supplémentaires liées à son activité touristique. Elle se situe à proximité de la commune de Vernon et est intégrée dans une communauté de communes qui dispose de la compétence tourisme. À ce titre, l'office de tourisme est intercommunal.

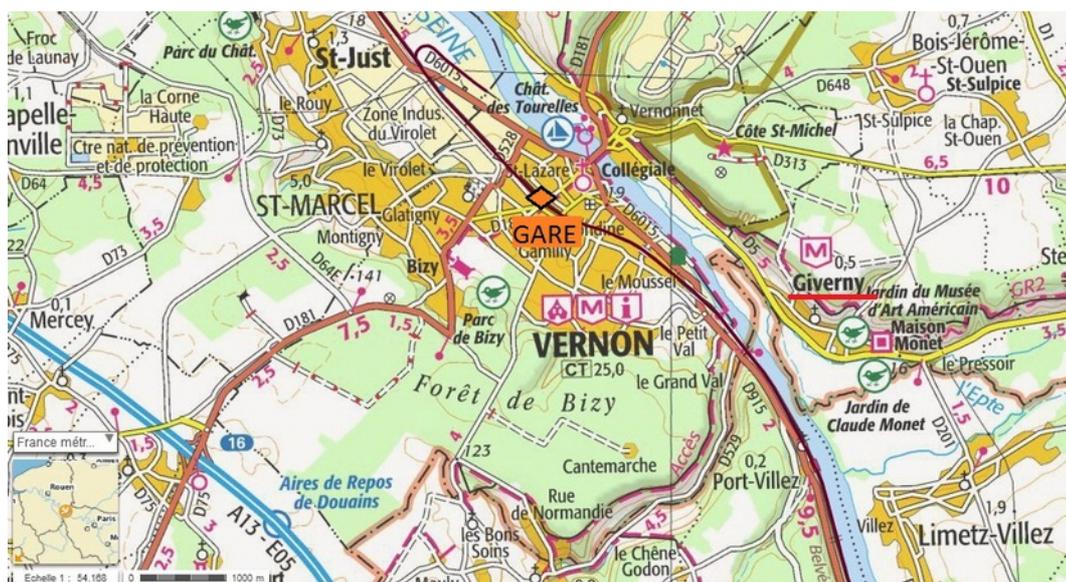


Illustration 4 : Situation de Giverny (réalisation Cerema DterNC – fond de carte IGN sur [www.geoportail.gouv.fr](http://www.geoportail.gouv.fr))

Sur le territoire communal ne sont présents que peu d'équipements, un commerce qui fournit carburant et alimentation pour des besoins de dépannage. On peut malgré tout constater une transformation progressive de logements en chambres d'hôtes qui aurait tendance à accentuer les problèmes de stationnement sur la partie la plus fréquentée de la commune.

Giverny regroupe deux sites touristiques qui sont ouverts 7 jours sur 7 du mois d'avril au mois de novembre, qui offrent un tourisme de type culturel dans ce village considéré comme le berceau de l'impressionnisme : d'une part une fondation privée, la Fondation Claude Monet, qui accueille les touristes au sein de la maison du peintre et des jardins ayant inspiré ses tableaux, d'autre part le musée des Impressionnistes, propriété du conseil général, ces deux sites se situant à proximité l'un de l'autre.



Illustration 5 : Plan de Giverny (réalisation Cerema DterNC – fond de carte IGN sur [www.geoportail.gouv.fr](http://www.geoportail.gouv.fr))

La fréquentation connaît de forts pics dans l'année : mois de mai-juin (sorties scolaires), week-ends, jours fériés et Journées du patrimoine. Chaque année, ces deux sites accueillent en moyenne 700 000 touristes, avec 7 000 personnes par jour les week-ends, soit plus de dix fois sa population résidentielle en une journée. 60 % de la population touristique sont des groupes (scolaires ou voyages organisés).

Les visiteurs sont pour 55 % des Français et 45 % des étrangers. Parmi les touristes français, 54 % sont originaires d'Île-de-France, et 30 % de Haute-Normandie. Le tourisme de Giverny est donc en grande partie un tourisme de proximité, voire un simple passage avant ou après d'autres visites de sites couvrant une ligne entre Paris et la Normandie au sens plus large (du château de Versailles aux plages du Débarquement).

### 2.4.2 Accessibilité

Giverny est possible via les aéroports parisiens puis en train ou en voiture. La gare la plus proche se situe à six kilomètres du cœur du village. Elle est desservie par la ligne Paris-Rouen-Le Havre, on compte environ dix-sept arrêts en gare de Vernon depuis Paris en semaine et treize à quatorze arrêts les samedis et dimanches (neuf arrêts les jours fériés – horaires au premier semestre 2015). L'autoroute A13 qui mène à Paris ou en Normandie se rejoint en environ un quart d'heure (illustration 4).

L'accès au territoire est également possible par le fleuve. Les aéroports les plus proches sont les aéroports de Beauvais, Roissy-Charles-de-Gaulle et Orly qui se trouvent respectivement à 75, 90 et 100 kilomètres. Rejoindre ces aéroports en voiture nécessite environ 1 h 15. Pour se rendre en train à Vernon depuis ces points d'accès, il est nécessaire de rejoindre le cœur de Paris puis d'emprunter la ligne Paris-Rouen-Le Havre, ce qui induit des temps de parcours assez longs.

## 2.5 Sarlat

### 2.5.1 État des lieux touristiques

Sarlat-la-Canéda est une commune d'Aquitaine située en Dordogne, de 9 568 habitants (Insee, 2011). L'établissement public de coopération intercommunale dont elle fait partie ne regroupe que 19 000 habitants. Pourtant, ce territoire a été classé en commune touristique de 20 à 40 000 habitants, car elle constitue la première destination touristique française à l'intérieur des terres après Paris.

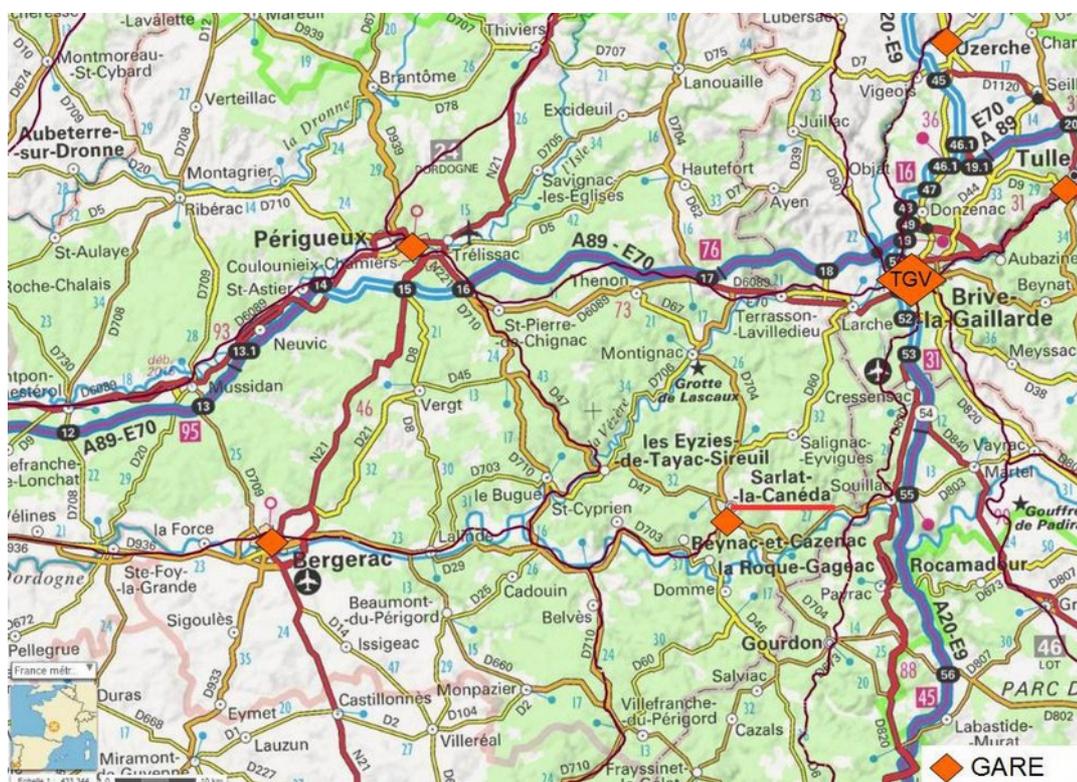


Illustration 6 : Situation de Sarlat-la-Canéda (réalisation Cerema DterNC – fond de carte IGN sur [www.geoportail.gouv.fr](http://www.geoportail.gouv.fr))

Elle propose une offre touristique variée : tourisme culturel et patrimonial (site médiéval), gastronomique, vert, sportif, agritourisme. Son offre est complétée par d'autres offres, situées à proximité, et également très visitées (Rocamadour, Lascaux, Les Eyzies, Beynac, La Roque-Gageac...). Les offices de tourisme ont d'ailleurs opté pour un partenariat pour valoriser au mieux leur offre.

Sarlat compte également un total de 20 000 lits marchands et 9 000 non marchands, 123 restaurants, 26 hôtels.

Elle connaît une activité touristique toute l'année avec néanmoins un pic de juin à septembre. Une enquête détaillée de l'office de tourisme a permis d'établir que les touristes restent sur

place pendant des durées variables : 26 % une seule journée, 26 % deux à trois jours, 29 % quatre à sept jours, 19 % plus d'une semaine. En termes d'hébergements, le camping concentre un tiers des demandes, les hôtels et les chambres d'hôtes un quart chacun.

Le pays Sarladais accueille 2 millions de visiteurs par an, avec 30 % de visiteurs étrangers, et l'office du tourisme estime à environ 1,5 million les touristes se rendant à Sarlat même.

### 2.5.2 Accessibilité

L'accès au territoire est possible en avion via les aéroports de Brive-la-Gaillarde (à 50 km – environ 1 heure en voiture) ou de Bergerac (80 km – environ 1 h 30 en voiture). L'offre ferroviaire est également présente par la ligne Paris-Toulouse (arrêt à Brive ou à Souillac pour rejoindre ensuite Sarlat), la ligne Paris-Agen (arrêt à Périgueux) ou Bordeaux-Lyon (arrêt à Périgueux ou à Brive). Les navettes par autocars qui permettent ensuite d'accéder à Sarlat offrent un niveau de service hétérogène suivant les lignes (horaires 2014) :

- de Souillac à Sarlat, en été : cinq arrêts en semaine, trois le samedi, deux le dimanche ;
- de Brive à Sarlat : un aller-retour du lundi au samedi en période scolaire, un aller-retour le mardi, jeudi et samedi durant les vacances scolaires.

La voiture reste le mode prépondérant, facilité par la présence de deux autoroutes à proximité (A20 – Paris-Toulouse et A89 – Bordeaux-Clermont-Ferrand à 40 minutes de trajet de Sarlat). Les principaux points de congestion sont les deux pénétrantes vers le centre-ville. L'entrée de Sarlat par le sud est le point de passage obligé pour les visites de la vallée de la Dordogne (La Roque-Gageac, Domme...). Un projet de déviation à l'initiative du conseil général de la Dordogne est à l'étude.

#### **Les « plus beaux villages de France »<sup>3</sup>**

*Autour de Sarlat-la-Canéda, quatre communes appartenant à l'EPCI adhérent à l'association Les Plus Beaux Villages de France : Beynac-et-Cazenac, Castelnaud-la-Chapelle, Domme et La Roque-Gageac. Cette association créée en 1982 a orienté sa stratégie autour de trois axes : la qualité, la notoriété et le développement.*

*La charte qualité de l'association définit les critères de validation des communes candidates. Au-delà de la dimension rurale de l'agglomération faisant l'objet de la demande et de l'existence d'un patrimoine architectural et/ou naturel attesté, certains critères ont davantage trait à la mobilité et à l'aménagement global du territoire :*

**Qualité urbanistique du patrimoine :** *qualité des abords du village, diversité des cheminements.*

**Mise en valeur du patrimoine :** *existence d'un document d'urbanisme, maîtrise permanente ou temporaire de la circulation automobile, organisation du stationnement des véhicules, traitement des espaces publics (dont éclairage).*

**Développement du patrimoine :** *connaissance de la fréquentation touristique, présence d'une offre d'hébergements et de loisirs, existence de services, de commerces, participation à des structures intercommunales.*

**Promotion du patrimoine :** *existence d'un point d'accueil-information du public, mise en place d'une signalisation directionnelle et informative.*

---

3 Éléments extraits du site <http://www.les-plus-beaux-villages-de-france.org>.

Les cas exposés dans cet ouvrage concentrent les enjeux majeurs suivants :

- Ce sont des communes moyennes à petites, qui observent un tourisme important.
- Elles sont localisées sur des sites parfois contraints (littoral, montagne, fleuve...).
- Elles ont une influence limitée sur l'offre de transports mise à disposition des touristes, qu'elle soit routière (autoroutes) ou orientée vers le transport collectif (dépendant de l'autorité organisatrice compétente, qu'elle soit urbaine, départementale ou régionale).
- L'offre de transport collectif, si elle existe, reste souvent faible et réservée aux périodes peu ou pas touristiques, en semaine et hors congés scolaires.
- Elles accueillent également souvent un tourisme de courte durée, nomade, où la visite du site s'inscrit dans un circuit élargi, encourageant ainsi l'usage de la voiture.

Ces communes prennent alors conscience de la nécessité de compléter les offres de transports existantes par des dispositions complémentaires : offre tournée vers les modes actifs, intermodalité, gestion du stationnement, information aux voyageurs. C'est l'ensemble de ces initiatives qui est détaillé dans la suite de cet ouvrage.

### 3. Quelle gestion des circulations et du stationnement ?

Les leviers activés pour gérer au mieux les déplacements liés au tourisme sont variés, dépendant à la fois du contexte territorial, mais aussi des catégories de tourisme. Ils relèvent généralement des thématiques suivantes : planification, services de transports collectifs, circulation des modes actifs et des voitures, stationnement.

#### 3.1 Planification et tourisme

Les démarches de planification constituent un des premiers leviers utilisés par les collectivités. Nous citons ici quelques exemples parmi celles pouvant être engagées.

##### 3.1.1 Les plans de déplacements urbains

Bayonne, Anglet et Biarritz ont par exemple réalisé un plan de déplacements urbains (PDU) obligatoire dans lequel elles intègrent la problématique des déplacements touristiques.

La communauté de communes de Chamonix porte, elle aussi, un plan de déplacements urbains, volontaire dans son cas. Ce PDU est le prolongement d'un plan de circulation et de stationnement adopté dès 1989 et portant sur trois grands principes :

- créer un système de circulation décongestionnant l'hypercentre (construction d'une voie de contournement du centre-ville) ;
- offrir un stationnement longue durée et un stationnement de proximité (création des parkings de dissuasion en enclos relativement éloignés du centre-ville et de parkings en ouvrage à proximité du centre-ville) ;
- donner au piéton des espaces de déambulation agréables : aménagement de voirie et « piétonnisation » d'une grande partie de l'hyper centre-ville.

##### 3.1.2 Les plans climat énergie territorial

La communauté de communes de Chamonix conduit ce PDU en parallèle d'un plan climat énergie territorial (PCET). Ce PCET est volontaire également, puisque la communauté de communes de Chamonix n'atteint pas le seuil de 50 000 habitants qui oblige à sa réalisation.

La communauté d'agglomération des portes de l'Eure, dont dépend Giverny, a également finalisé son PCET fin 2014 et a inscrit dans le plan d'action de celui-ci la mise en œuvre d'un plan local de déplacement (PLD).

##### 3.1.3 Les plans départementaux des itinéraires de promenades et de randonnées

Suivant ce même axe « énergie » du développement durable, Sarlat a réalisé un agenda 21. Elle a également mis en place un plan vélo, un plan piéton et un plan départemental des itinéraires de promenades et de randonnées (PDIPR) avec créations d'animations sur les chemins de randonnée, figurant dans l'action n° 10 de l'agenda 21). Le PDIPR représente au total 260 km de sentiers pour 248 000 euros d'investissement.

Les collectivités sont conscientes des apports de la planification dans la gestion des déplacements et circulations, non seulement en ce qui concerne les résidents, mais aussi les touristes, autres usagers de leur territoire. En effet, ces démarches leur permettent notamment de limiter les nuisances réciproques et parfois conflictuelles liées à l'attractivité touristique de leur territoire. Elles leur permettent, en associant l'ensemble des parties prenantes, d'offrir aux résidents et aux touristes une desserte et une accessibilité correspondant le mieux aux besoins de chacun.

Ainsi, elles inscrivent cette problématique dans les documents de programmation et les plans d'action de leurs territoires :

- agenda 21, plan climat énergie territorial (PCET) ;
- plan de déplacements, urbains (PDU) ou non, et bien souvent volontaires, plans locaux de déplacement ;
- et, dans certains cas, combinaison de plusieurs documents (PDU/PCET, PDU/PLD...) ;
- des démarches volontaires, au-delà des démarches obligatoires fixées par la loi.

### **3.2 Les services de transports collectifs**

La thématique des transports collectifs comporte un volet relatif à l'offre à disposition sur le territoire, mais également un volet relatif au rabattement des usagers vers cette offre à l'aide d'autres modes de déplacement.

En effet, les communes n'ont que rarement la compétence relative à l'organisation des services de transports collectifs, compétence dévolue à d'autres entités, communauté d'agglomération, département, région le plus souvent. Mais, lorsqu'elles sont desservies, elles-mêmes participent à l'optimisation de cette offre en proposant des services complémentaires.

#### **Zoom sur la législation**

Les transports non urbains ou interurbains d'intérêt départemental relèvent du conseil général au sein de son territoire, hors PTU. Ils comprennent les services réguliers et les services à la demande de transport routier qui peuvent être délégués, par le département, à des autorités organisatrices de transports secondaires que sont les communes ou leurs groupements : à la demande de ces derniers, le département peut faire assurer tout ou partie de l'organisation et de la mise en œuvre d'un service de transport.

En tant qu'autorité organisatrice secondaire, l'AOT de second rang peut avoir pour mission de définir les modalités d'exploitation, y compris les tarifs et de mettre en place les moyens nécessaires au fonctionnement des services de transport pour lesquels le département lui donne délégation.

Textes de référence : loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de 1982 et article 28 du décret n° 85-891 du 16 août 1985

#### **3.2.1 L'accessibilité aux sites par le train et l'offre départementale**

Sur le tri-pôle BayonneBiarritz-Anglet, différentes offres de transports collectifs sont proposées aux touristes. L'accessibilité aux sites par le train est facilitée par la présence de gares à Bayonne et Biarritz. Ces deux gares proposent une offre TGV et TER, avec également à Biarritz un service d'auto-train et de ligne de bus reliant la gare au centre-ville.

Des lignes de cars départementales desservent également ce territoire : une ligne de car relie Anglet à Bayonne et Hendaye ; Bayonne dispose quant à elle d'une offre interurbaine importante (trois lignes départementales organisées par le département des Pyrénées-Atlantiques et deux lignes organisées par celui des Landes).

Au-delà de l'offre ferroviaire fortement développée, le territoire de Chamonix dispose également d'une offre de transport collectif par autocars importante, d'initiative publique ou privée.

En outre, trois lignes régulières internationales d'autocars desservent la vallée de Chamonix :

- une ligne relie l'aéroport de Genève à Chamonix ;
- une ligne relie Chamonix à Courmayeur (Italie) à raison de sept allers-retours par jour en hiver en période touristique et de quatre allers-retours hors saison ;
- une ligne relie Vallorcine à Trient (Suisse) avec trois allers-retours par jour en hiver. Cette ligne est mise en place pour permettre aux skieurs de relier les domaines skiables de Vallorcine et de Trient et ne circule que lorsque le domaine skiable de Vallorcine est ouvert.

Ces services sont mis en place par des opérateurs privés, mais certains reçoivent des subventions de la part des collectivités. La ligne Vallorcine-Trient est ainsi subventionnée à hauteur de 16 000 euros par an par la communauté de communes de la vallée de Chamonix-Mont-Blanc.

Par ailleurs, deux lignes départementales organisées par le département de la Haute-Savoie desservent la vallée depuis Saint-Gervais. Elles doublonnent la ligne ferroviaire Saint-Gervais-Martigny jusqu'à Chamonix, en proposant des temps de parcours et des tarifs légèrement plus attractifs.

À Sarlat enfin, le réseau départemental gère deux lignes passant par Sarlat : une la reliant à Souillac et l'autre à Périgueux, qui permet de rejoindre les gares ferroviaires. Cette seconde ligne propose quatre à cinq allers-retours par jour en semaine, trois les samedis et un seul les dimanches et fêtes en été. Cette offre ne paraît pas être réellement compatible avec une fréquentation touristique de fin de semaine.

### **3.2.2 Des dessertes au sein du site renforcées en saison touristique**

Étant intégrées au sein d'un même périmètre de transports urbains, les trois communes, Anglet, Bayonne et Biarritz, disposent d'une offre urbaine de qualité via le réseau Chronoplus. Elles sont desservies par dix lignes urbaines, qui les relient entre elles et aux autres communes du périmètre. Un projet de transformation de deux lignes de bus en bus à haut niveau de service associées à la création de quatre parcs-relais de 200 places est en cours.



À Anglet, la navette ne fonctionne que pendant les mois de juillet et août. Elle est issue de la transformation d'une ligne urbaine. Elle dessert les plages toutes les 15 minutes de 11 heures à 20 heures. Cette navette mise en service en 2009 fonctionne 7 jours sur 7 et a transporté 63 000 voyageurs en 2012 (soit 30 % qu'en 2011), avec en moyenne 1 000 voyageurs par jour, les pics pouvant aller jusqu'à 3 000 voyageurs.



Illustration 8 : Extrait du flyer « L'Océane, la navette gratuite du parking à la plage » (source : [www.anglet-tourisme.com](http://www.anglet-tourisme.com))

La communauté de communes de Chamonix a, elle aussi, mis en place un réseau d'autobus qui dessert l'ensemble du périmètre de transport urbain. Pour définir au mieux ces besoins, la Compagnie du Mont-Blanc, qui exploite le réseau skiable, participe à la définition de l'offre et au financement du réseau, pour un tiers du budget associé environ.

La typologie du réseau répond à la fois à des besoins locaux, mais également à une forte fréquentation touristique, principalement en été et en hiver. En hiver, le réseau permet en effet de relier les points d'accès aux différents domaines skiables de la vallée de Chamonix et fait ainsi office de « Ski bus ». Le réseau Chamonix-Bus change fortement en cours d'année pour tenir compte des évolutions de la demande touristique. Il est composé de quatre lignes régulières (numérotées 1, 2, 3 et 5), d'une navette gratuite (Le Mulet) fonctionnant toute l'année, et de renforts mis en place lors des saisons touristiques d'hiver et d'été. La lecture comparée des illustrations 9 et 10 montre le renforcement mis en place en hiver, par rapport à l'offre proposée en période moins fréquentée.



Illustration 9 : Plan du réseau annuel 2013-2014 de Chamonix (source : [www.cc-valleedechamonixmontblanc.fr](http://www.cc-valleedechamonixmontblanc.fr))

- En hiver, sept lignes de renfort (numérotées de 11 à 17) et une navette nocturne (Chamo'night) sont mises en place. Certaines de ces lignes ont une fréquence élevée, avec un bus toutes les dix minutes.
- En été, deux lignes de renfort (numérotées 21 et 25) et deux lignes « vélo » sont mises en place. Elles ne proposent que quelques allers-retours par jour.



Illustration 10 : Plan du réseau hiver 2013-2014 de Chamonix (source : [www.cc-valleedechamonixmontblanc.fr](http://www.cc-valleedechamonixmontblanc.fr))

Outre la présentation du réseau, les touristes sont encouragés à utiliser les transports collectifs via la distribution d'une plaquette d'information, afin de les orienter sur la ligne à emprunter pour relier leur lieu de résidence et de pratique du ski.

**Vous habitez / You are living in**

	Servoz	Les Houches	Les Bossons	Les Pélerins	CHAMONIX	Les Praz	Argentière	Montroc Le Tour
<b>Vous skiez</b>	05 ou/or 16	01 15 17	01 ou/or 15	03 + 01 ou/or 15	01 15	01 ou/or 02 11 12 + 15	01 ou/or 12 + 15	01 ou/or 12 + 15
<b>You are skiing to</b>	05 ou/or 16 + 01	01 ou/or 15	01 ou/or 02	03 + 14	14	01 ou/or 02 11 12 + 14	01 ou/or 12 + 14	01 ou/or 12 + 14
La Flégère	05 + 01	01 ou/or 15 + 02 11 12	01 ou/or 02	03 + 01 ou/or 02 11 12	01 02 ou/or 11 12	01 02 ou/or 11 12	01 ou/or 12	01 ou/or 12
Les Grands Montets	05 + 01	01 ou/or 15 + 11	01 ou/or 02 + 11	03 + 01 ou/or 11	01 ou/or 11	01 ou/or 11	01 ou/or 13	01 ou/or 13
Balme	16 + 01	01 ou/or 15 + 12	01 ou/or 02 + 12	03 + 01 ou/or 12	01 ou/or 12	01 ou/or 12	01 ou/or 13 or 12	01 ou/or 13 or 12

5

Illustration 11 : Extrait du guide horaire hiver 2013-2014 de Chamonix Bus (source : [www.cc-valleedechamonixmontblanc.fr](http://www.cc-valleedechamonixmontblanc.fr))

Le prix du ticket est de 1,50 euro pour l'ensemble des lignes régulières et de 2 euros pour la ligne Chamo' nuit (tarifs 2014-2015). Il n'existe pas de formule de carnet ni d'abonnement. Toutefois, de nombreuses cartes sont proposées par la mairie et l'office de tourisme aux touristes hébergés dans la vallée, aux résidents, aux salariés. Elles permettent la libre circulation sur l'ensemble du réseau Chamonix Bus (hors ligne Chamo' nuit) ainsi qu'à la section de la ligne ferroviaire située à l'intérieur de la communauté de communes (entre Servoz et Vallorcine).

Pour exemple, la carte d'hôte coûte 2 euros/personne/séjour d'une semaine (tarifs 2012-2013). Ainsi, les recettes commerciales du réseau de transport sont extrêmement faibles (environ 0,5 % du budget annexe transports urbains de la communauté de communes).

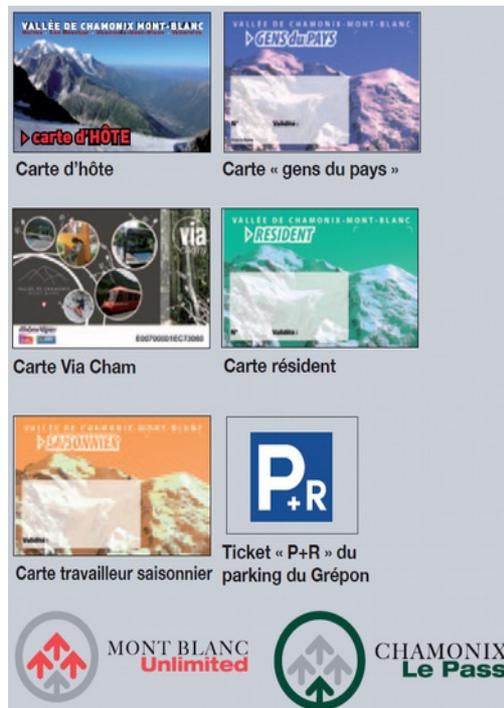


Illustration 12 : Cartes disponibles à Chamonix (source : [www.cc-valleedechamonixmontblanc.fr](http://www.cc-valleedechamonixmontblanc.fr))

À Giverny, des navettes routières amènent les touristes depuis l'arrêt de la navette fluviale qui accoste à Vernon à quelques kilomètres. Il est nécessaire en général de déployer quatre navettes par bateau (200 voyageurs).

La communauté d'agglomération des portes de l'Eure (CAPE – 60 000 habitants) dispose de la compétence transports et, à ce titre, a déployé le réseau Transcape. Une ligne de ce réseau a pour vocation de transporter les usagers depuis la gare SNCF et le centre de Vernon jusqu'au parking de Giverny. Les titres de transport de la ligne 241 sont uniquement disponibles à bord des véhicules. Les voyageurs doivent faire l'appoint lors de l'achat de ces titres de transport. L'aller coûte 4 euros, l'aller-retour 8 euros (tarifs 2014). Le trajet dure vingt minutes au total, et le départ de la gare s'effectue entre quinze et trente minutes après l'arrivée du train en provenance de Paris. Sont déployées en moyenne deux navettes routières par train (100 voyageurs).

### Vers GIVERNY

DU LUNDI AU VENDREDI / FROM MONDAY TO FRIDAY

Arrivée train de Paris Arrival train from Paris	09:11	11:11	13:11	15:11
VERNON Gare SNCF	09:25	11:25	13:25	15:50
Place de Paris	09:30	11:30	13:30	15:55
GIVERNY	09:45	11:45	13:45	16:10

SAMEDI / SATURDAY

Arrivée train de Paris Arrival train from Paris	09:11	11:11	13:11	15:11
VERNON Gare SNCF	09:25	11:25	13:25	15:50
Place de Paris	09:30	11:30	13:30	15:55
GIVERNY	09:45	11:45	13:45	16:10

DIMANCHE ET JOUR FÉRIÉ / SUNDAY & BANK HOLIDAYS

Arrivée train de Paris Arrival train from Paris	09:11	11:11	13:11	15:11
VERNON Gare SNCF	09:25	11:25	13:25	15:50
Place de Paris	09:30	11:30	13:30	15:55
GIVERNY	09:45	11:45	13:45	16:10

### TARIF / PRICE

**4€** ALLER SIMPLE  
ONE-WAY TRIP

**8€** ALLER / RETOUR  
ROUND TRIP

En vente à bord du véhicule et paiement en espèces uniquement, validation obligatoire.

On sales on board, cash only.



### COMMENT FONCTIONNE LE SERVICE ? HOW DOES IT WORK ?

L'accès au véhicule se fait dans la limite des places disponibles.

Au retour de Giverny, afin de respecter les correspondances avec le train, nous recommandons aux voyageurs de se présenter quelques minutes avant l'heure de départ de la navette. Attention nombre de place limité pour chaque départ.

Le transport de groupe n'est pas possible sur ce service. La location d'un car spécifique est possible au :

**02 32 54 57 78**

### Vers VERNON GARE SNCF

DU LUNDI AU VENDREDI / FROM MONDAY TO FRIDAY

GIVERNY	09:55	11:55	14:15	15:20	16:15	17:15	17:55	18:15	19:15
VERNON Albuféra	10:10	12:10	14:30	15:35	16:30	17:30	18:10	18:30	19:30
VERNON Gare SNCF	10:15	12:15	14:35	15:40	16:35	17:35	18:15	18:35	19:35
Départ train pour Paris Departure train to Paris	10:49	12:49	14:49		16:49	17:49	18:28*	18:47	19:49

SAMEDI / SATURDAY

GIVERNY	09:55	11:55	14:15	15:20	16:15	17:15	18:00	18:35	19:20
VERNON Albuféra	10:10	12:10	14:30	15:35	16:30	17:30	18:15	18:50	19:35
VERNON Gare SNCF	10:15	12:15	14:35	15:40	16:35	17:35	18:20	18:55	19:40
Départ train pour Paris Departure train to Paris	10:49	12:49	14:49			17:49	18:37*	19:11*	20:49

DIMANCHE ET JOUR FÉRIÉ / SUNDAY & BANK HOLIDAYS

GIVERNY	09:55	11:55	14:15	15:20	16:15	17:15	18:00	18:15	19:20
VERNON Albuféra	10:10	12:10	14:30	15:35	16:30	17:30	18:15	18:30	19:35
VERNON Gare SNCF	10:15	12:15	14:35	15:40	16:35	17:35	18:20	18:35	19:40
Départ train pour Paris Departure train to Paris	10:49	12:49	14:49		16:49	17:49	18:37*	18:49	20:49

\* Changement à Mantes la Jolie / Change at Mantes la Jolie

Les horaires de train sont donnés à titre indicatif  
Train schedules are given for information purposes



The shuttle access is allowed according to the limits of the available places.

For the return to Vernon rail station, in order to respect connections with trains, all passengers must present themselves at the shuttle stop departure point few minutes before the departure time. Attention, limited number of seats at each departure

Group travel is not allowed on this shuttle. ☹

Illustration 13 : Fiche horaire ligne Transcape pour Giverny (source : [www.cape27.fr](http://www.cape27.fr))

Enfin, le réseau urbain de Sarlat propose une liaison directe gare-centre-ville. Les lignes régulières sont représentées sur un plan qui illustre leur itinéraire suivant les jours de la semaine, ce qui *a priori* peut en compliquer la compréhension pour une personne non habituée, à l'exemple des touristes.

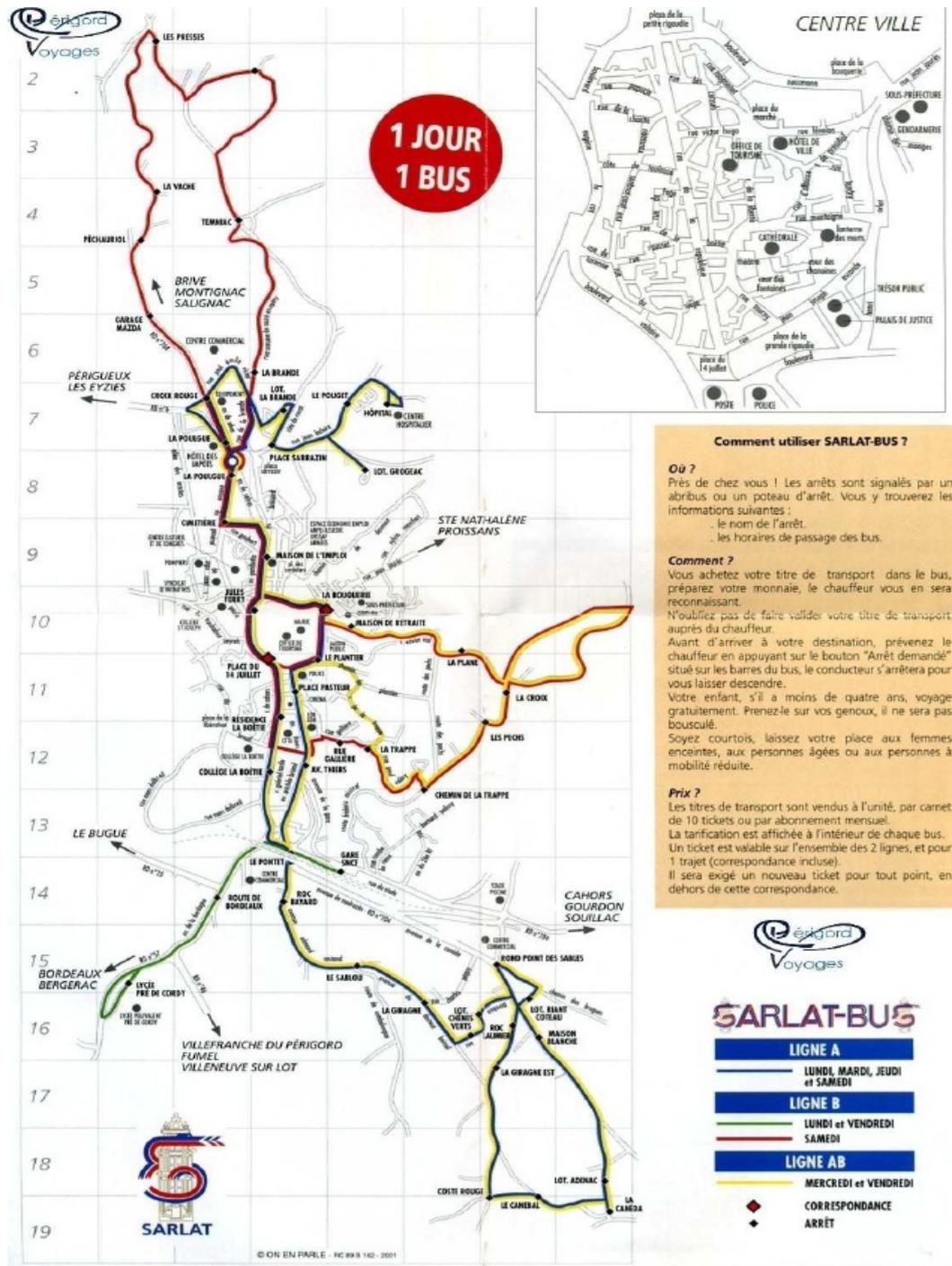


Illustration 14 : Plan des lignes de bus de Sarlat (source : [www.sarlat-tourisme.com](http://www.sarlat-tourisme.com))

### 3.2.3 Des offres en lien direct avec les lieux d'hébergement

Le délégataire actuel du réseau Chamonix Bus est en contact avec les hébergeurs professionnels les plus importants de la vallée pour leur proposer des services de bus spéciaux répondant aux demandes de leurs groupes de clients.

Ces services spéciaux sont effectués en dehors du cadre du réseau Chamonix Bus et sont facturés à l'hébergeur. Pour la collectivité, ils ne représentent pas de perte de recette dans la mesure où les touristes concernés auraient bénéficié de la gratuité d'accès au réseau avec leur carte d'hôte. Au contraire, ils permettent de décongestionner le réseau, en limitant les surcharges liées à l'accueil des groupes sur les services réguliers du réseau Chamonix Bus.

On ne peut que constater la diversité des offres, dont plusieurs sont issues de la coopération entre les acteurs du tourisme et ceux du transport.

Le potentiel des transports en commun est souvent bien mobilisé par les communes :

- l'offre à l'année est renforcée en période estivale ou hivernale, au plus fort de la fréquentation (navettes gratuites, ouverture de lignes supplémentaires) ;
- l'information aux usagers est une préoccupation essentielle pour les collectivités ;
- approche et sensibilisation des touristes par d'autres vecteurs (lieux d'hébergement).

Certaines pistes de progrès apparaissent néanmoins :

- renforcer l'offre de transport des dimanches et jours fériés à la hauteur des besoins lors de ces jours favorables aux sorties touristiques ;
- offrir à l'usager le moyen de comparer cette offre de transport collectif à d'autres modes, dont la voiture ;
- offrir aux collectivités la possibilité de comparer les fréquentations des différents modes ;
- développer le lien avec les sites fréquentés par les touristes (billet combiné avec une entrée sur un site payant...).

## 3.3 La circulation des modes actifs

Pour favoriser les déplacements touristiques en mode actif, les collectivités mobilisent différents moyens : aménagement de voies ou d'itinéraires cyclables ou piétons permanents, mais aussi temporaires et services de location de vélos.

### 3.3.1 Les aménagements temporaires pendant les périodes touristiques

Les sites touristiques optent de plus en plus souvent pour l'amélioration des conditions de circulation des piétons et des vélos.

Afin d'améliorer la circulation des piétons, certains sites décident de « piétonniser », sur la période de fréquentation touristique, certaines rues les plus fréquentées. C'est le cas de Bayonne par exemple ou de Chamonix dans son hypercentre.

À Giverny, pendant la période de forte fréquentation, le maire fait appliquer un arrêté qui empêche l'accès des voitures dans la majeure partie de la zone touristique de la commune, hormis pour l'accès au parking situé en face de la maison de Claude Monet.

Sarlat a suivi ce même modèle en restreignant l'accès aux voitures pendant la période de l'année où elle est la plus attractive : de mi-avril à fin juin et en septembre, saison où se

déroulent de nombreux événements (journées du terroir, Ringueta, Festival des arts en folie...), le secteur sauvegardé délimité par les boulevards de ceinture est réservé aux piétons pendant le week-end. En juillet et en août, période d'affluence touristique maximale, la totalité du secteur sauvegardé est piétonne tous les jours de 11 heures au lendemain 6 heures et le dimanche de 13 heures à 6 heures le lendemain matin.

Ces aménagements bénéficient non seulement aux touristes, mais aussi aux résidents permanents, en améliorant notamment la qualité de vie et d'usage des espaces publics. Il s'agit donc, pour ces communes, de donner plus de place aux modes actifs toute l'année, de façon pérenne.

### 3.3.2 Les aménagements permanents à destination des modes actifs

L'aménagement de liaisons cyclables est la mesure la plus souvent rencontrée dans les sites étudiés.

À Anglet, dix-sept kilomètres de pistes cyclables ont été créés depuis 2001 pour relier le centre-ville au littoral et à la forêt. Le programme « Littoral aquitain » prévoit d'ailleurs de relier Biarritz à Bayonne via Anglet.

De Vernon à Giverny, quatre kilomètres de pistes cyclables passant le long des coteaux ont été aménagés.



Illustration 15 : Plan cyclable d'Anglet (source : [www.anglet.fr](http://www.anglet.fr))

Suivant le même exemple, et conformément à ce qui avait été prévu dans son PDU, la communauté de communes de Chamonix a développé un réseau d'itinéraires piétons et cyclables à l'échelle du territoire répondant aux différents déplacements (utilitaires, loisirs), complémentaire au réseau de transports en commun, ou encore par le développement du stationnement pour les vélos.

Un projet de voie verte qui relierait Annemasse à Chamonix le long de l'Arve est en cours. La voie verte doublerait l'axe de la RN 205 puis de la RD 1506 sur toute la traversée de la vallée.

Chaumont-sur-Loire profite, quant à elle, d'être directement desservie par l'itinéraire de la Loire à vélo. La commune propose donc plusieurs espaces de stationnement pour les vélos (160 places au total). On pourra noter néanmoins que certaines places sont difficiles d'accès, car il faut gravir des marches pour y accéder. De plus, une signalisation spécifique indique que le franchissement du pont qui relie la commune à la gare doit se faire pied à terre pour les vélos.



Illustration 16 : Stationnement pour vélos à Chaumont-sur-Loire (crédit photo : Cerema-DterNC)

À Sarlat, la moitié sud de la ville est couverte par des pistes ou des bandes cyclables jusqu'au centre-ville. Concernant l'autre moitié, des aménagements sont prévus, via une action de l'agenda 21 de la communauté de communes de Sarlat-Périgord noir.

La voie verte reliant Sarlat à Cazoulès comprend, elle, plusieurs circuits pour un total de trente-cinq kilomètres de voies sécurisées au départ de la gare de Sarlat qui longent la vallée de la Dordogne.

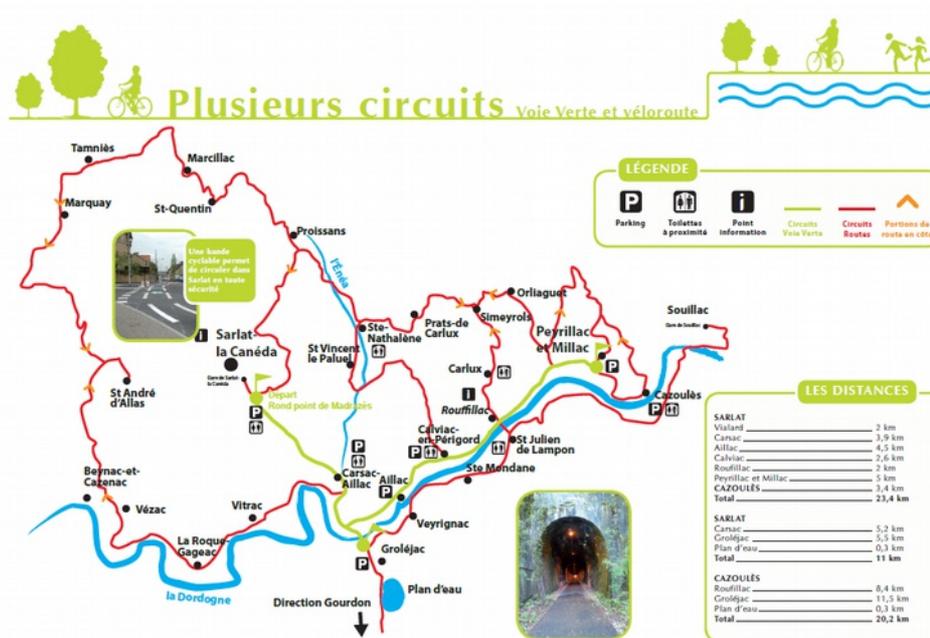


Illustration 17 : Voie verte Sarlat-Cazoulès (source : www.sarlat-tourisme.com)

### 3.3.3 Les services de location de vélos

Sur les communes présentées ici, on peut trouver de nombreuses initiatives de location de vélos, qu'elles soient privées comme à Giverny, ou publiques (Anglet, Sarlat). Par ailleurs, la communauté de communes de Chamonix a acheté des vélos à assistance électrique et les a mis à disposition des offices du tourisme de la vallée qui les louent.

On note également qu'à Sarlat, une initiative privée de vélo-taxi a été tentée en 2013, consistant à proposer un déplacement original pour les touristes. Le véhicule a été loué et testé pendant la période de juillet à septembre 2013. Mais le rendement économique n'a pas permis à cette initiative de perdurer.

Pour améliorer ou favoriser le déplacement des touristes à l'aide des modes actifs, les communes prennent de nombreuses initiatives :

- l'aménagement pérenne de voies dédiées aux piétons et aux vélos sur la base d'un recueil des besoins et des pratiques ;
- l'offre de stationnement sécurisé pour les vélos ;
- l'encouragement/la mise en place de services de prêt ou de location de vélos ;
- la « piétonnisation » temporaire, pendant la saison touristique, d'espaces habituellement dédiés à la voiture. Le maire mobilise alors son pouvoir de police ;
- l'information auprès des touristes à travers une signalisation ou des plaquettes (circuits de voies vertes par exemple) ;
- des actions souvent concertées grâce à l'existence de documents de planification et de plans d'action (voir chapitre planification).

### 3.4 La circulation et le stationnement des véhicules individuels

Pour faciliter ou réguler la circulation et le stationnement des touristes, plusieurs leviers sont mobilisables : les mesures de restriction de circulation des véhicules individuels, les actions favorisant le lien avec les transports collectifs (parkings-relais), les aménagements de stationnement, l'information dédiée.

#### Zoom sur la législation

Les communes exercent aujourd'hui les missions de police de circulation et du stationnement. À ce titre, le maire est en mesure de prendre des arrêtés permettant d'interdire l'accès de certaines voies de l'agglomération à certaines heures ou de réserver cet accès à diverses catégories d'usagers ou de véhicules, de réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules.

Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre des transports urbains sont compatibles ou rendues compatibles avec le plan de déplacements urbains.

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles du 27 janvier 2014 prévoit le transfert automatique des missions de police de la circulation à l'EPCI à fiscalité propre compétent en matière de voirie (les maires des communes peuvent s'opposer à ce transfert).

Textes de référence :

Code général des collectivités – article L2213

Code des transports – article L1214-6

Loi de « modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles », dite MAPAM du 27 janvier 2014

#### 3.4.1 Les mesures dédiées à la circulation des touristes

À Giverny, les problèmes de circulation sont fréquents et de plusieurs ordres : outre la gestion des flux répétés des excursionnistes ne restant qu'une demi-journée voire une journée sur le site, la livraison ou le retrait des œuvres exposées au musée Monet nécessite une gestion spécifique de la voirie. Cela entraîne, et notamment pour une question de sécurité vis-à-vis des œuvres, la fermeture complète d'une moitié du village.

De plus, pendant les périodes d'affluence, viennent s'ajouter aux véhicules des résidents et des touristes venant visiter l'un ou l'autre des deux musées ceux des personnes hébergées dans les gîtes, hôtels et maisons d'hôtes du village, pour une capacité d'accueil d'environ cent personnes, sans compter la vingtaine de résidences secondaires.

Vu la taille du village, tous ces hébergements sont rassemblés dans le centre, ce qui n'est pas sans poser des problèmes de circulation et de stationnement.

La commune de Giverny tente de limiter l'entrée des véhicules en interdisant, par arrêté municipal, la circulation dans une partie du village les week-ends et jours fériés, et ce depuis plusieurs années. Malgré les effets bénéfiques de cette mesure, on peut noter que la partie du village qui ne peut pas être mise en voie piétonne sans interdire l'accès à un parking concerne la rue où doivent patienter les visiteurs de la Fondation Monet en attendant d'entrer dans le musée. C'est donc cette rue qui concentre les problèmes de circulation et de partage de la voirie.

### 3.4.2 Les parkings-relais pour éloigner les voitures des sites

Anglet a choisi d'opter pour une plus grande intermodalité, en disposant quatre parkings-relais à proximité des arrêts de la navette gratuite des plages. Cela contribue à la mise en œuvre du contrat territorial du Pays basque qui propose « l'éloignement des voitures de la côte, par la préférence donnée aux autres moyens de transport, et en particulier les navettes de bus, qui pourraient être relayées par des navettes fluviales ».

Bayonne a suivi le même exemple en associant navettes électriques et parkings-relais.



Illustration 18 : Tracé de la navette de Bayonne et emplacements des parcs de stationnement (source : [www.bayonne.fr](http://www.bayonne.fr))



Illustration 19 : Tracé de la navette de Biarritz et emplacements des parcs de stationnement (source : [tourisme.biarriz.fr](http://tourisme.biarriz.fr))

### 3.4.3 Les aménagements dédiés au stationnement

À Anglet et Giverny, le stationnement gratuit a été conservé. À Giverny, la commune met à disposition quatre parkings gratuits et obligatoires qui proposent 800 places de stationnement. La gestion de ces emplacements fait l'objet d'un accord entre la Fondation Monet et la commune, via une charte. La fondation subventionne la gestion des parkings. Le plus grand parking (500 places) est un parking enherbé qui est plus ou moins ouvert suivant les besoins. Il est géré par un employé de la fondation qui accueille et oriente les voitures, cars de tourisme et navettes qui proviennent du centre de Vernon. Les campings-cars sont autorisés pendant la journée sur les parkings, aucun équipement spécifique n'est proposé. À Anglet, le stationnement est réglementé par des zones bleues situées en centre-ville pour la plupart. Du stationnement réservé aux campings-cars est également proposé d'avril à novembre, dans la limite de 48 heures (il en est de même pour Biarritz).

Au vu de la fréquentation constatée en été, la ville de Biarritz envisage de construire deux parcs de stationnement souterrains, en plus de ceux déjà existants, pour cause de saturation en période estivale même si la ville est consciente qu'ils sont peu utilisés le reste de l'année.

Les conditions de circulation dans la vallée de Chamonix sont globalement peu problématiques, même si certaines voiries (contournement de Chamonix essentiellement) peuvent être congestionnées lors des périodes d'hyper-pointe de fréquentation touristique. Cela concerne essentiellement les week-ends, en hiver lorsque la météo est dégradée, et plus régulièrement l'été.

La vallée dispose d'environ 8 200 places de stationnement publiques, dont environ 70 % sur la seule commune de Chamonix. La moitié de ces places est située au pied des remontées mécaniques.

L'offre de stationnement à proximité des remontées mécaniques s'élève à environ 4 000 places pour l'ensemble de la vallée, dont près de 2 000 concentrées au pied des différents téléphériques. Ces parkings, dimensionnés pour la période d'ouverture des domaines skiables, restent extrêmement peu occupés l'été.

Le centre-ville de Chamonix compte environ 3 200 places de stationnement l'été et 2 500 l'hiver. L'offre de stationnement est répartie entre le stationnement en parking souterrain ou en enclos et le stationnement sur voirie.

Le stationnement en parking souterrain ou en enclos est payant toute l'année. L'offre, d'une capacité totale d'environ 1 300 places en hiver et 1 600 en été, est répartie sur plusieurs types de parkings :

- trois parkings souterrains « longue durée » d'une capacité totale de 700 places répartis autour de l'hypercentre de Chamonix ;
- trois parkings en enclos « moyenne durée », d'une capacité totale de 160 places ;
- deux parkings en enclos « courte durée » d'une capacité totale de 75 places ;
- un parking-relais, situé à l'entrée de Chamonix sur l'itinéraire de contournement du centre-ville, à proximité des lignes de bus et de la navette « Le Mulet ». Sa capacité varie de 350 places en hiver à 690 places en été, une partie des places étant neutralisée l'hiver en raison du risque d'avalanche.

La ville a mis en place des formules d'abonnement pour les utilisateurs réguliers de ces parkings : abonnement à la semaine, au mois ou à l'année, avec réduction accordée sur l'abonnement à la semaine pour les détenteurs d'une carte d'hôte. Par ailleurs, une carte prépayée à décompte de 360 heures de stationnement ramène le tarif horaire à 0,15 ou à 0,30 euro (2014) selon les parkings, contre 2 euros au tarif normal.

Enfin, le stationnement sur voirie ou sur parking non clôturé est réglementé. Une nouvelle réglementation et une nouvelle gamme tarifaire ont été mises en place depuis 2013. Cette réglementation distingue plusieurs zones, gratuites ou payantes suivant les périodes de l'année :

- quinze parkings ou zones de stationnement en « zone blanche », gratuits toute l'année, représentant 1 370 places en été et 1 000 places en hiver ;
- quatre parkings en « zone verte », gratuits en basse saison (1<sup>er</sup> mai au 14 juin et du 1<sup>er</sup> octobre au 14 décembre), situés en bordure du centre-ville et d'une capacité totale inférieure à 100 places ;
- cinq parkings en « zone rouge », payants toute l'année, tous situés en centre-ville, d'une capacité légèrement supérieure à 100 places ;
- chaque parking dispose d'emplacements pour les personnes en situation de handicap et pour les deux-roues motorisés. Le stationnement des motos est interdit en dehors des emplacements qui leur sont réservés.

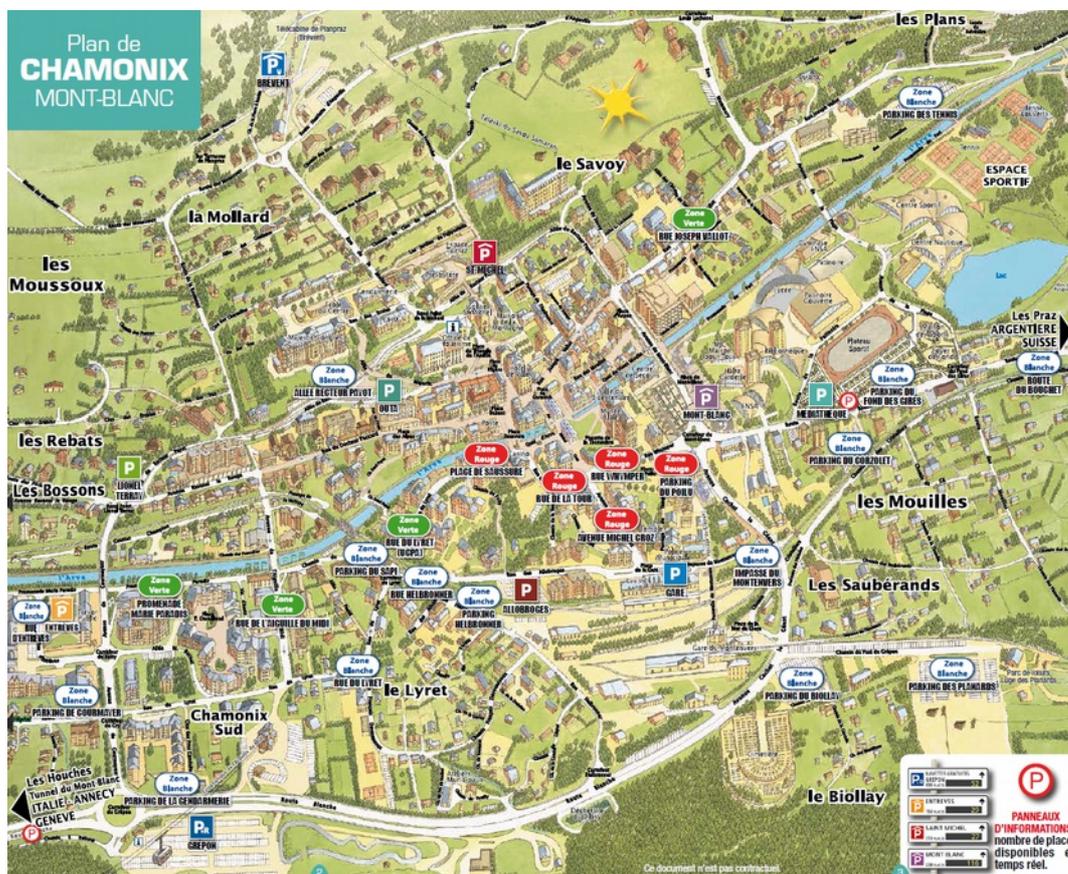


Illustration 20 : Emplacement des parkings de Chamonix par zone et exemple de panneau d'information (source : www.chamonix.com)

### 3.4.4 Les mesures spécifiques et temporaires

Sur l'intercommunalité de Sarlat, la congestion la plus forte est présente à La Roque-Gageac avec une circulation difficile entre la Dordogne et la falaise. Beynac connaît le même type de problème. Mais hors Sarlat, il y a peu de problèmes de stationnement, et donc pas de frein particulier ni d'offres alternatives.

À Sarlat, le manque de places se fait ressentir surtout pendant les manifestations et en juillet et en août.

Le stationnement illégal y est alors fréquent et le stationnement des campings-cars amplifie le problème.

Ainsi des mesures ont été mises en œuvre : stationnement payant sur les boulevards de ceinture et dans le centre-ville du 1<sup>er</sup> avril au 30 octobre, les résidents bénéficiant d'un tarif préférentiel. En plus de ces emplacements payants, 1 000 places gratuites sont proposées en différents points. Ce sont au total près de 3 500 places de stationnement qui sont proposées. Des emplacements sont également réservés aux bus et aux personnes à mobilité réduite.

Cependant, au vu de la fréquentation (1,5 million de visiteurs à l'année à Sarlat), le problème du stationnement est loin d'être résolu, et ce d'autant plus que le prix actuel du foncier est trop élevé pour augmenter l'offre de places de stationnement. La ville combine de fait cette politique avec d'autres initiatives : plan piéton, plans vélo...



Illustration 21 : Localisation des parkings de Sarlat – en rouge : payant, en bleu : gratuit (source : [www.google.com](http://www.google.com) via [www.sarlat-tourisme.com](http://www.sarlat-tourisme.com))

Enfin, à Biarritz, lors des feux d'artifice du 15 août, 120 000 à 150 000 personnes sont présentes dans la ville. Pendant cet événement, un plan de circulation est mis en place avec

interruption de la circulation entre 18 heures et 3 heures pour tous les véhicules (hors urgence). La réouverture est rendue difficile par la présence concomitante des véhicules et des quatre-vingts bus urbains qui partent à l'issue de la manifestation.

### 3.4.5 L'information liée au stationnement

À Biarritz, un projet d'information de saturation des parkings par panneaux à l'entrée de la ville doit voir le jour d'ici deux à trois ans.

Parmi les six plages biarrottes, plusieurs bénéficient de parkings payants (en ouvrage) proposant plusieurs centaines de places. Cette solution a été préférée à l'installation de parkings-relais reliés au centre-ville par des navettes, principalement pour des raisons de préservation du foncier disponible, de volatilité des touristes et de baisse de fréquentation de la navette à la fin de la période de gratuité.

Là encore, parmi les solutions mises en œuvre, plusieurs sont issues de coopération entre acteurs du tourisme et du transport.

Pour assurer une circulation et un stationnement acceptables sur leurs sites touristiques, les communes associent différents moyens d'action :

- l'aménagement de parcs de stationnement, en interconnexion avec les transports collectifs ;
- la modulation de l'offre de stationnement : physique (espace de stationnement calibré en fonction de la demande) ou tarifaire (le stationnement est gratuit ou payant suivant la saison) tant pour des parcs de stationnement que pour le stationnement sur voirie ;
- une information accrue des usagers : accueil de l'ensemble des usagers et offres spécifiques en ce sens (emplacements réservés aux campings-cars, aux personnes à mobilité réduite) ;
- réduction de l'espace dédié à la circulation des véhicules motorisés en faveur des modes actifs (« piétonnisation » saisonnière) ;
- en lien avec les offres, nécessité de s'appuyer sur les nouvelles technologies pour mieux informer les touristes et les résidents, ce qui est illustré dans le chapitre suivant.

## 4. Quelle information pour les touristes ?

L'information dispensée à destination des touristes est de plusieurs ordres. Elle peut intervenir directement sur le site, en amont d'un séjour via les sites Internet. Elle peut également combiner information touristique et information sur la mobilité.

La signalisation dédiée aux touristes est l'information la plus facilement accessible sur place. Ainsi, les communes ou les gestionnaires de voirie se chargent de mettre en place une information complète pour l'ensemble des usagers. Chaumont-sur-Loire, par exemple, a installé une signalisation très complète à destination des piétons, des vélos et des personnes à mobilité réduite.

Biarritz, quant à elle, a pour projet à moyen terme d'implanter des panneaux aux entrées de ville informant de l'état de saturation des parkings.

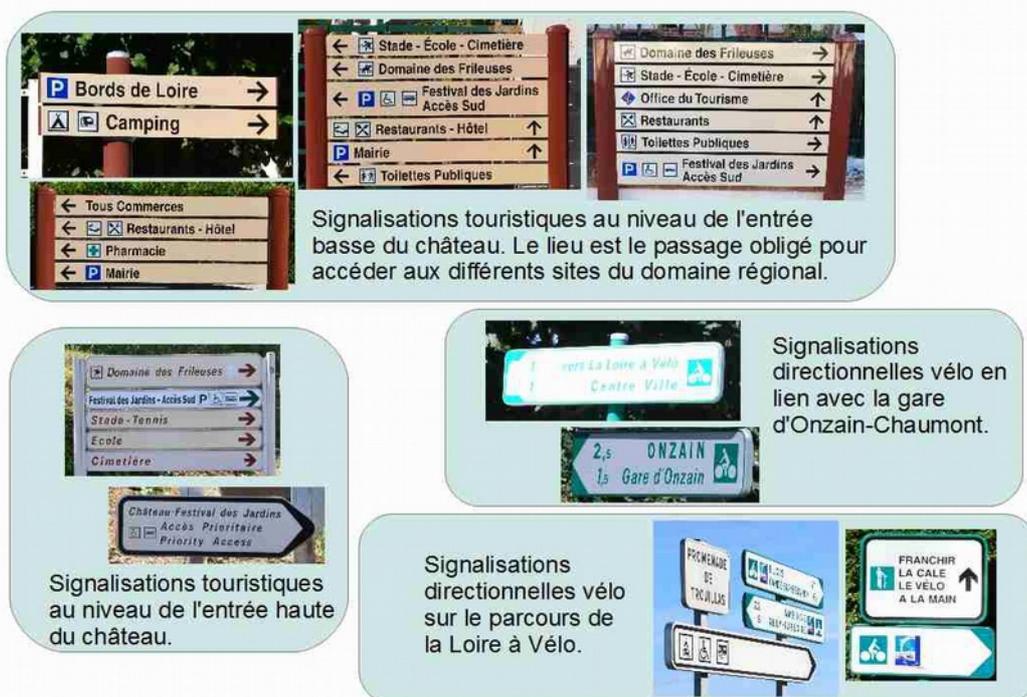


Illustration 22 : Signalisation sur le site de Chaumont-sur-Loire (crédits photo : Cerema-DterNC)

Pourtant, il ne faut pas restreindre l'information à cette seule signalisation sur site. L'information peut également passer par le biais des offices de tourisme qui réalisent et mettent à disposition des touristes un certain nombre de brochures, voire les distribuent dans les boîtes aux lettres pour plus de portée (Sarlat).

Ils relaient également les initiatives privées en lien avec la mobilité des touristes. Le cas de Giverny en est une illustration : le bar-restaurant situé en face de la gare de Vernon propose des vélos en location. Cette information est d'ailleurs relayée sur le site de l'office de tourisme de la communauté de communes.

Certaines offres de transports dédiées aux touristes peuvent également être proposées directement par les offices de tourisme. Par exemple, le Bayonne Citypass est diffusé par l'office de tourisme, mais il faut noter qu'il n'est pas annoncé sur le site Internet de Chronoplus lui-même.

Ce pass propose les transports illimités sur le réseau Chronoplus accompagnés d'accès aux musées ou aux visites guidées de la ville.

La commune de Chamonix utilise quant à elle beaucoup de vecteurs d'informations et développe des partenariats avec les acteurs directs ou indirects du tourisme.

Au-delà de l'information classique réalisée à travers les brochures et sites internet des acteurs institutionnels, l'office du tourisme de la vallée de Chamonix fournit ainsi sur son site Internet une information très détaillée sur l'accessibilité en transport public et sur les solutions de mobilité douce (services Chamonix Bus, ligne ferroviaire, navettes aéroports, principe de la carte d'hôte...). Les fiches horaires des différents services sont téléchargeables directement sur le site. Toutes ces informations sont disponibles en six langues étrangères (anglais, allemand, italien, espagnol, russe, chinois). Elles sont partiellement reprises sur les brochures touristiques de présentation de la vallée diffusées par l'office du tourisme (disponibles en français, anglais et russe).

L'information aux usagers est également l'un des enjeux forts identifiés dans le cadre du renouvellement du contrat d'exploitation du réseau Chamonix Bus.

Il est notamment question de développer les informations en temps réel aux arrêts, ou encore de mettre en place une application smartphone.

<div style="background-color: #4F7942; color: white; padding: 5px; text-align: center;"><b>TRANSPORTS EN COMMUN</b></div> <div style="background-color: #4F7942; color: white; padding: 5px; text-align: center; font-size: small;">Empruntez gratuitement les transports en commun de la Vallée de Chamonix-Mont-Blanc !</div>  <div style="display: flex; justify-content: space-between; font-size: small;"> <div style="width: 45%;"> <div style="background-color: #4F7942; color: white; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">LA CARTE D'HÔTE</div> <p style="font-size: x-small;">La carte d'hôte vous permet de circuler gratuitement sur le réseau SNCF de Servoz à Vallorcine, et sur le réseau de transports urbains Chamonix Bus (et Mulets à Chamonix). Remise par votre hébergeur, elle vous offre également des réductions sur les installations sportives et culturelles (piscine, piscine, musées) et parkings couverts. Pour les personnes hébergées à titre gratuit, la carte doit être reliée exclusivement en mairie ou dans les offices de tourisme de la vallée pour un coût de 2 € par personne et par séjour d'1 semaine. Attention ! Travail sur la ligne TER entre Argentière et Valcourmayeur. Les trains sont remplacés par un service de bus locales assuré aux heures d'été. Informations sur l'état de circulation des trains en gare ou auprès de l'office de tourisme.</p> </div> <div style="width: 45%;"> <div style="background-color: #4F7942; color: white; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">LES MULETS</div> <p style="font-size: x-small;">À Chamonix, ces petites navettes permettent de se déplacer gratuitement entre le centre-ville et les principaux parkings. Liaison avec le réseau principal de Chamonix Bus. Plan du circuit disponible à l'office de tourisme et sur <a href="http://www.chamonix-bus.com">www.chamonix-bus.com</a>. Tous les jours (y compris les jours fériés) de 8h30 à 18h30, toutes les 15 min.</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; font-size: small;"> <div style="width: 45%;"> <div style="background-color: #4F7942; color: white; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">VIA MONT-BLANC</div> <p style="font-size: x-small;">Toutes les informations nécessaires pour utiliser les réseaux de transports en commun dans l'Espace Mont-Blanc. Téléchargez plans, fiches horaires et calculs d'itinéraires sur : <a href="http://www.viamontblanc.fr">www.viamontblanc.fr</a></p> </div> <div style="width: 45%;"> <div style="background-color: #4F7942; color: white; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">CHAMONIX BUS</div> <p style="font-size: x-small;">Les lignes régulières de Chamonix Bus desservent toute la vallée de Servoz au Tour. Transport gratuit pour les possesseurs de la carte d'hôte ou d'un forfait remontrées mécatoniques. Tarif unique : 1,50 € (sous réserve de modification) Tel. +33 (0)4 50 53 05 55 Horaires disponibles sur <a href="http://www.chamonix-bus.com">www.chamonix-bus.com</a> ou auprès des offices de tourisme de la vallée.</p> </div> </div> 	<div style="background-color: #4F7942; color: white; padding: 5px; text-align: center;"><b>PUBLIC TRANSPORT</b></div> <div style="background-color: #4F7942; color: white; padding: 5px; text-align: center; font-size: small;">You can use the public transport in Chamonix Valley-Mont Blanc for free!</div>  <div style="display: flex; justify-content: space-between; font-size: small;"> <div style="width: 45%;"> <div style="background-color: #4F7942; color: white; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">THE CARTE D'HÔTE</div> <p style="font-size: x-small;">With a carte d'hôte (guest card) you can use the SNCF rail network between Servoz and Vallorcine and the urban transport network Chamonix Bus (and the 'Mulet' shuttle buses in Chamonix) free of charge. This card, which you can obtain from your accommodation provider, also entitles you to reductions on sports and cultural facilities (swimming pool, skating rink, museums) and covered car parks. For visitors entitled to free accommodation, the card can only be collected from the Town Hall or a tourist office in the valley at a cost of €2 per person per one-week stay. Attention ! Work on the TER line between Argentière and Valcourmayeur. The trains are replaced by a bus service (local bus) during the summer months. Information on the status of train services in the station or at the tourist office.</p> </div> <div style="width: 45%;"> <div style="background-color: #4F7942; color: white; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">THE MULETS</div> <p style="font-size: x-small;">These little shuttle buses provide free transport around Chamonix, between the town centre and the main car parks. Liaison with the main Chamonix Bus network. A map of the circuit is available at the tourist office and <a href="http://www.chamonix-bus.com">www.chamonix-bus.com</a>. The buses run daily (including public holidays) from 8.30am, every 15 minutes.</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; font-size: small;"> <div style="width: 45%;"> <div style="background-color: #4F7942; color: white; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">VIA MONT-BLANC</div> <p style="font-size: x-small;">All the information you need to use the public transport networks in the Mont Blanc area. Download maps, timetables and route calculations at <a href="http://www.viamontblanc.fr">www.viamontblanc.fr</a></p> </div> <div style="width: 45%;"> <div style="background-color: #4F7942; color: white; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">CHAMONIX BUS</div> <p style="font-size: x-small;">The Chamonix Bus scheduled services operate throughout the valley, from Servoz to Le Tour. Buses are free for holders of a carte d'hôte or ski pass. Single journey fare: €1.50 (may be subject to change) Tel. +33 (0)4 50 53 05 55 Timetables are available at <a href="http://www.chamonix-bus.com">www.chamonix-bus.com</a> and from the tourist offices in the valley.</p> </div> </div> 
--	---

Illustration 23 : Transports collectifs à Chamonix – Extrait du Guide hiver 2014 Chamonix-Mont-Blanc (source : [www.chamonix.com](http://www.chamonix.com))

### ACCÈS



**EN TRAIN**

- Liaison TGV : Annecy, Bellegarde, Genève, Lussierne
- Ligne TER : Saint Gervais-Le Fayet / Vallorcine / Marigny (Ch)
- Gares SNCF de la vallée : Servoz, Vaudagne\*, Vadiac Ste Marie\*, Les Hauches, Tacconaz\*, Les Bossons, Les Pillierins, Les Moutoux\*, Aiguille du Midi, Chamonix-Mont-Blanc, Les Pratz, Les Tines, La Joux\*, Argentières, Montror, Le Planet, Le Buet, Vallorcine (\* arrêt sur demande)

⚠ **ATTENTION TRAVAUX** sur la ligne TER entre Argentières et Vallorcine : les trains sont remplacés par un service de bus.

**INFORMATIONS**

- Sur mobile : sur le site mobile [www.termobile.fr](http://www.termobile.fr) et sur l'application TER gratuite (iPhone, Android, BlackBerry)
- Par tél. : 36 35\* (0,34 €/min) tous les jours 7h-23h  
Certains numéros spéciaux ne fonctionnent que sur le réseau téléphonique français.
- Sur Internet : [www.ter-sncf.com](http://www.ter-sncf.com) et [www.voyages-sncf.com](http://www.voyages-sncf.com)

**PAR LA ROUTE**

- Depuis la France : accès direct par l'Autoroute Blanche (A40) reliée au réseau autoroutier européen
- Par la Suisse : autoroute jusqu'à Marigny, col de la Forclaz, col des Montets
- Par l'Italie : à 15 km de la frontière par le tunnel du Mont-Blanc (Vallorcine à 25 km)
- État des routes : Tél. +33 (0)4 50 53 05 51

**EN AVION**

- Aéroport international de Genève (88 km) : Tél. +41 (0) 22 717 71 11 - [www.gva.ch](http://www.gva.ch)
- Aéroport international de Lyon/Saint-Exupéry (220 km) : Tél. depuis la France 0826 800 826 (0,15 €/min) Depuis l'étranger : +33 (0)426 007 007 (sauf d'un téléphone portable français) [www.lyonsaeroports.com](http://www.lyonsaeroports.com)
- Aéroport Haute-Savoie Mont-Blanc (Annecy - 90 km) : Tél. +33 (0)4 50 27 30 06 [www.annecy.aeroport.fr](http://www.annecy.aeroport.fr)

**TAXIS ET TRANSFERTS AÉROPORTS**

Consultez l'annuaire p 93.

### GETTING HERE



**BY RAIL**

- TGV connections: Annecy, Bellegarde, Geneva, Lussierne
- TER express train line: Saint Gervais-Le Fayet / Vallorcine / Marigny (Ch)
- SNCF stations in the valley: Servoz, Vaudagne\*, Vadiac Ste Marie\*, Les Hauches, Tacconaz\*, Les Bossons, Les Pillierins, Les Moutoux\*, Aiguille du Midi, Chamonix-Mont-Blanc, Les Pratz, Les Tines, La Joux\*, Argentières, Montror, Le Planet, Le Buet and Vallorcine (\* request stops)

⚠ **ENGINEERING WORK** on the TER line between Argentières and Vallorcine: a replacement bus service will be operating.

**INFORMATION**

- Mobile: on the mobile site [www.termobile.fr](http://www.termobile.fr) and with the free TER app (iPhone, Android, BlackBerry)
- By telephone: 36 35\* (€0.34/min), daily 7am-10pm  
\*Some special telephone numbers work only on the French telephone network.
- On the Internet: [www.ter-sncf.com](http://www.ter-sncf.com) and [www.voyages-sncf.com](http://www.voyages-sncf.com)

**BY ROAD**

- Via France: accessed directly via the Autoroute Blanche (A40) which connects to the European motorway network
- Via Switzerland: autoroute to Marigny, Col de la Forclaz, Col des Montets
- Via Italy: 15 km from the border via the Mont Blanc tunnel (Vallorcine 25 km)
- Road travel information: Tél. +33 (0)4 50 53 05 51

**BY AIR**

- Geneva International Airport (88 km): Tél. +41 (0) 22 717 71 11 - [www.gva.ch](http://www.gva.ch)
- Lyon/Saint-Exupéry International Airport (220 km): Tél. from France 0826 800 826 (€0.15/min). From abroad: +33 (0)426 007 007 (except from a mobile phone on a French network) [www.lyonsaeroports.com](http://www.lyonsaeroports.com)
- Haute-Savoie Mont-Blanc Airport (Annecy - 90 km): Tél. +33 (0)4 50 27 30 06 [www.annecy.aeroport.fr](http://www.annecy.aeroport.fr)

**TAXIS AND AIRPORT TRANSFERS**

See the directory on p. 93.

Illustration 24 : Accès à Chamonix – Extrait du Guide hiver 2014 Chamonix-Mont-Blanc (source : [www.chamonix.com](http://www.chamonix.com))

### PARKINGS

Chamonix-Mont-Blanc met à votre disposition environ 3 000 places de stationnement (voies, parkings extérieurs et souterrains).



**PARKINGS EXTÉRIEURS GRATUITS**

- Parking des Planards (230 places) : chemin du Pied du Grépon
- Parking du Corzolet (130 places) : route du Bouchet
- Parking des Tennis (130 places) : rue Joseph Vallet
- Parking du Fond des Gires (105 places) : route du Bouchet, en face du plateau sportif
- Parking du Biollay (105 places) : chemin du Biollay
- Parking de Courmayeur / bowling (60 places) : avenue de Courmayeur
- Parking de la Gendarmerie (50 places) : Route Blanche, proche carrefour du Grépon
- Route du Bouchet (pétanque) : 35 places
- Parking Heilbronner (30 places) : rue Heilbronner
- Rue du Lyré : 20 places
- Impasse du Montemvers : 15 places
- Rue Heilbronner : 15 places
- Rue d'Entrèves : 11 places
- Parking du Sapi (10 places) : chemin du Sapi

**PARKING-RELAIS DU GRÉPON**

Adresse GPS : chemin à Batérot  
350 places : 2 € les deux premières heures (franchise d'1h)

Accès au téléphérique de l'Aiguille du Midi, accès centre-ville par navette urbaine gratuite (Mulet)

**PARKINGS SOUTERRAINS PAYANTS**

- Saint-Michel (310 places) : 611 allée Recteur Payot
- Mont-Blanc (238 places) : place du Mont Blanc
- Entrèves (150 places) : 275 promenade Marie Paradis

Les deux premières heures : 2,50 € (franchise d'1h)

**PARKINGS EXTÉRIEURS PAYANTS**

- Allodrogues (22 places) : rue des Allodrogues
- Médiathèque (45 places) : route du Bouchet
- Lionel Terray (42 places) : allée Recteur Payot
- Outa (60 places) : passage de l'Outa (centre-ville)
- Gare (15 places) : gare SNCF

### CAR PARKS & PARKING

In Chamonix-Mont Blanc there are some 3,000 parking spaces (roadside parking and open-air and underground car parks).



**FREE OPEN-AIR CAR PARKS**

- Parking des Planards (230 spaces): chemin du Pied du Grépon
- Parking du Corzolet (130 spaces): route du Bouchet
- Parking des Tennis (130 spaces): rue Joseph Vallet
- Parking du Fond des Gires (105 spaces): route du Bouchet, opposite the sports ground
- Parking du Biollay (105 spaces): chemin du Biollay
- Parking de Courmayeur / bowling alley (60 spaces): avenue de Courmayeur
- Parking de la Gendarmerie (50 spaces): Route Blanche, near the Grépon junction
- Route du Bouchet (petanque terrain): 35 spaces
- Parking Heilbronner (30 spaces): rue Heilbronner
- Rue du Lyré: 20 spaces
- Impasse du Montemvers: 15 spaces
- Rue Heilbronner: 15 spaces
- Rue d'Entrèves: 11 spaces
- Parking du Sapi (10 spaces): chemin du Sapi

**LE GRÉPON PARK + RIDE**

Sat nav address: chemin à Batérot  
350 spaces: €2 for the first two hours (up to 1 hour free of charge)

Access to the Aiguille du Midi cable car, access to the town centre via the free urban shuttle service ('mulet' buses)

**FEE-PAYING UNDERGROUND CAR PARKS**

- Saint-Michel (310 spaces): 611 allée Recteur Payot
- Mont-Blanc (238 spaces): place du Mont Blanc
- Entrèves (150 spaces): 275 promenade Marie Paradis

First two hours: €2.50 (up to 1 hour free of charge)

**FEE-PAYING OPEN-AIR CAR PARKS**

- Allodrogues (22 spaces): rue des Allodrogues
- Médiathèque (45 spaces): route du Bouchet
- Lionel Terray (42 spaces): allée Recteur Payot
- Outa (60 spaces): passage de l'Outa (town centre)
- Gare (15 spaces): SNCF railway station

Illustration 25 : Stationnement à Chamonix – Extrait du Guide hiver 2014 Chamonix-Mont-Blanc (source : [www.chamonix.com](http://www.chamonix.com))

Cerema – avril 2015

37

L'office du tourisme a réalisé également des plaquettes spécifiques, dont une série de plaquettes destinées aux personnes à mobilité réduite, qui recensent tous les services accessibles (transports, voirie, sites touristiques, hébergements, commerces, restauration...).



Illustration 26 : Tourisme adapté au handicap à Chamonix – Extrait du Guide hiver 2014 Chamonix-Mont-Blanc (source : www.chamonix.com)

L'office du tourisme propose également une application gratuite pour smartphone, qui donne quelques informations sur les transports dans la vallée, même si les principaux contenus de l'application concernent les domaines skiables et ne répondent donc aux besoins que d'une partie des touristes, tant via l'information fournie que par son vecteur.

L'information aux usagers est également l'un des enjeux forts qui ont été identifiés dans le cadre du renouvellement du contrat d'exploitation du réseau Chamonix Bus.

Le domaine des transports n'est pas le seul ciblé, le tourisme est également concerné. En effet, les hôteliers et les hébergeurs sont appelés à être des relais efficaces des collectivités, notamment dans la mise en place de « packages » comprenant l'accès aux stations par le transport public ou plus simplement dans l'information apportée à leur clientèle sur les solutions de mobilité.

Dans le cadre du plan climat, les hébergeurs de la vallée sont d'ores et déjà sensibilisés à la problématique des déplacements et reçoivent des formations leur permettant de fournir à leurs clients les informations les plus adaptées en matière de transports, notamment en ce qui concerne l'usage de la carte d'hôte.

Pour diffuser une information la plus pertinente possible et encourager le report modal, il est nécessaire que les renseignements soient disponibles à chaque étape du déplacement :

- lors de la préparation du séjour (site Internet : information directe et mise à disposition de brochures en téléchargement) ;
- à l'arrivée (brochures et renseignements via les offices de tourisme ou les hébergements) ;
- ou pendant les déplacements (signalisation directionnelle sur site, applications mobiles...) ;
- et ce dans une démarche participative et collaborative des acteurs du tourisme et du transport ;
- et en s'appuyant sur les nouvelles technologies (applications, sites Internet...).

On peut observer en outre que les besoins de mobilité des touristes sont encore peu connus, ce qui entraîne souvent une juxtaposition entre information touristique et information relative à l'offre de déplacements dans son ensemble.

Une piste de progrès serait de proposer au touriste une offre ciblée sur ses besoins et non une offre exhaustive qui pourrait être difficile d'accès pour des personnes non résidentes et donc ayant moins de repères géographiques.

Pour compléter ce chapitre sur l'information des touristes, le lecteur peut utilement consulter l'ouvrage *Offres de services dans les agglomérations – comparaisons européennes* du Cerema, paru en 2015

### **Un éclairage sur... Le lien entre gouvernance du tourisme et information aux visiteurs**

L'information auprès des visiteurs peut parfois sembler difficile d'accès. Il est assez rare de pouvoir trouver sur un seul et même document des informations concernant l'offre touristique, l'offre d'hébergement, et l'offre de mobilité.

Même si aujourd'hui Internet et ses recherches intuitives ont pu faciliter l'accès à l'information, celui-ci peut être rendu plus ardu par l'absence d'homogénéité dans la gouvernance du tourisme. En effet, certains offices de tourisme sont communaux, quand d'autres sont intercommunaux ou constitués en association, en reflet de la répartition des compétences au sein des collectivités. À une échelle supérieure interviennent ensuite les comités départementaux touristiques rattachés aux conseils départementaux, puis l'échelon régional, voire interrégional.

Ainsi, suivant les cas, la compétence tourisme pourra être de la responsabilité d'un acteur ayant également la compétence déplacements et voirie, ou pas. Dans ce dernier cas, la mise en place de partenariats est primordiale pour permettre de gérer au mieux cette problématique des déplacements touristiques. Certains territoires ont établi ce type de partenariat et peuvent alors proposer au touriste une information complète entre offre touristique et offre de mobilité.

## 5. Enseignements généraux

Les communes touristiques qui ont servi de support à la présente synthèse illustrent bien les contextes différents et les réponses possibles face à cette problématique de la gestion des déplacements touristiques. Parmi les sept cas détaillés, trois sont des communes littorales, une est une station de sports d'hiver (et d'été), et trois sont des communes touristiques intérieures au territoire français métropolitain.

Les pratiques touristiques qu'elles illustrent sont diverses en termes de saisonnalité, de tourisme à l'année, d'hyper-pointe en été, de saison d'hiver et saison d'été. De même, elles montrent la diversité des pratiques de tourisme : court ou long séjour (voire séjour « furtif » au cours d'un circuit), tourisme balnéaire, culturel, sportif...

Et pourtant, elles rassemblent une même problématique : la gestion des accès aux sites touristiques et de circulation et de stationnement en leur sein.

Face à cette problématique, les réponses apportées ou recherchées par les communautés sont diversifiées.

### De l'importance de la coopération entre acteurs des transports et acteurs du tourisme

Sur le plan de la gouvernance globale d'un territoire, les communes sont conscientes qu'une étroite collaboration avec l'intercommunalité dont elles dépendent, avec les professionnels du tourisme, avec les autorités organisatrices de transports est essentielle pour offrir une réponse plus cohérente à leur problématique de gestion de la mobilité touristique. Ces collaborations permettent une plus grande efficacité des mesures (information élargie) et des coopérations facilitées pour proposer, par exemple, des tarifications privilégiées, voire combinées entre services de transports et services touristiques.

On pourrait envisager de développer d'autres partenariats avec les hébergeurs notamment. Les offres liant hébergements et transports ont été assez peu notées dans les cas présentés, hormis pour Chamonix. Ce vecteur d'amélioration reste à approfondir et pourrait apporter d'autres solutions intéressantes à l'avenir, au-delà d'expérimentations déjà existantes.

### La planification comme socle d'action

Ces coopérations se concrétisent notamment sur le volet de la planification et des plans d'action. Les communes les plus dynamiques ne se contentent pas d'apporter une réponse sectorielle et ponctuelle à la problématique des déplacements touristiques, mais l'intègrent dans un projet global et prospectif pour leur territoire. Elles s'engagent alors dans des démarches de plans de déplacements, dont les plans de déplacements urbains volontaires, de plans de circulation, de plans de déplacements dédiés aux modes doux.

Mais elles peuvent aussi choisir de réaliser un agenda 21 incluant un volet transport ou encore un plan climat énergie territorial (PCET). Ces démarches permettent d'approcher plus globalement la problématique des déplacements ou de l'aménagement d'un territoire et de proposer des actions utiles aux déplacements touristiques, mais aussi aux déplacements quotidiens ou à la qualité de vie des résidents.

### Interconnexion autour des transports collectifs

Sur le plan de l'intermodalité et de la diversité de l'offre de modes de transports, les communes profitent autant que possible de l'offre de transports collectifs urbaine ou interurbaine dont elles disposent sur leur territoire ou à proximité. Elles complètent cette offre par des parkings-relais, des aménagements cyclables, pour permettre une meilleure intermodalité TC-vélo ou TC-voiture. On remarque que, parmi les cas présentés dans cet ouvrage, aucun n'a choisi de résoudre la question des déplacements touristiques en focalisant son intervention sur un seul mode de déplacement, que ce soit la voiture, le vélo ou les transports en commun. Les communes étudiées ont opté pour une offre variée de solutions, adaptée à chacune et à son contexte territorial. **La diversité des réponses semble donc être un gage d'efficacité pour ce type de problématique.**

### Des aménagements de voirie et d'itinéraires

Sur le plan des compétences communales, l'aménagement et la gestion de la voirie par la création de pistes cyclables ou de zones piétonnes sont souvent les premiers leviers mobilisés pour permettre de diversifier l'usage des modes de déplacement sur le territoire et tenter de réduire l'usage de la voiture. **Au-delà des aménagements, ces communes proposent des services complémentaires (stationnement sécurisé pour les vélos, location ou prêt de vélos) et insistent sur l'information auprès des usagers en mobilisant l'ensemble des vecteurs de diffusion possibles.** Elles complètent bien souvent cette amélioration de l'offre à destination des modes actifs par des interventions sur les espaces dédiés à l'automobile (réduction des espaces de circulation au profit des modes actifs, tarification des espaces avec une modulation du coût pour l'utilisateur en fonction de la saison, touristique ou non).

On peut néanmoins regretter que la problématique du stationnement continue la plupart du temps d'être « résolue » par une augmentation constante de l'offre de stationnement, sans lien clairement établi avec les possibilités offertes par d'autres modes de déplacement. On pourra également s'interroger sur l'usage tout au long de l'année de ces emplacements dimensionnés pour répondre au maximum de demandes touristiques. Qu'advient-il de ces emplacements hors saison touristique ? À quoi sont-ils dévolus ? Ont-ils une autre utilité ?

Les communes étudiées ne comportent pas d'exemple de mutualisation des usages sur les espaces publics sur les sites, ni d'usage saisonnier de certains espaces. Cependant, ces pratiques existent par ailleurs. On peut citer, par exemple, Tournus où une zone de rencontre devient zone piétonne en été<sup>4</sup>, ou Arcachon où une gare routière devient parc-relais pour des navettes l'été<sup>5</sup>.

4 Voir fiche sur les Zones de circulation apaisée n° 9 (décembre 2012) disponible sur le catalogue du Certu.

5 Voir site Internet du programme Une voirie pour tous, diaporama de la journée d'échanges Sud-Ouest du 20 novembre 2014.

## SIGLES ET ACRONYMES

AOT	autorité organisatrice des transports
AOTU	autorité organisatrice des transports urbains
DGF	dotation globale de fonctionnement
P+R	parking-relais
PCET	plan climat énergie territorial
PDIR	plan départemental des itinéraires de promenades et de randonnées
PDU	plan de déplacements urbains
PLD	plan local de déplacements
PMR	personne à mobilité réduite
PTU	périmètre des transports urbains
TC	transports collectifs

## Table des matières

<b>Introduction</b>	<b>4</b>
<b>1. Des études de cas comme socle de l'étude</b>	<b>5</b>
<b>2. Contextes territoriaux et touristiques</b>	<b>6</b>
2.1 Anglet, Bayonne, Biarritz	7
2.1.1 État des lieux touristiques	7
2.1.2 Accessibilité	8
2.2 Chamonix	8
2.2.1 État des lieux touristiques	8
2.2.2 Accessibilité	9
2.3 Chaumont-sur-Loire	10
2.3.1 État des lieux touristiques	10
2.3.2 Accessibilité	11
2.4 Giverny	11
2.4.1 État des lieux touristiques	11
2.4.2 Accessibilité	12
2.5 Sarlat	13
2.5.1 État des lieux touristiques	13
2.5.2 Accessibilité	14
<b>3. Quelle gestion des circulations et du stationnement ?</b>	<b>16</b>
3.1 Planification et tourisme	16
3.1.1 Les plans de déplacements urbains	16
3.1.2 Les plans climat énergie territorial	16
3.1.3 Les plans départementaux des itinéraires de promenades et de randonnées	16
3.2 Les services de transports collectifs	17
3.2.1 L'accessibilité aux sites par le train et l'offre départementale	17
3.2.2 Des dessertes au sein du site renforcées en saison touristique	18
3.2.3 Des offres en lien direct avec les lieux d'hébergement	25
3.3 La circulation des modes actifs	25
3.3.1 Les aménagements temporaires pendant les périodes touristiques	25
3.3.2 Les aménagements permanents à destination des modes actifs	26
3.3.3 Les services de location de vélos	28
3.4 La circulation et le stationnement des véhicules individuels	29
3.4.1 Les mesures dédiées à la circulation des touristes	29
3.4.2 Les parkings-relais pour éloigner les voitures des sites	30
3.4.3 Les aménagements dédiés au stationnement	31
3.4.4 Les mesures spécifiques et temporaires	32
3.4.5 L'information liée au stationnement	34
<b>4. Quelle information pour les touristes ?</b>	<b>35</b>
<b>5. Enseignements généraux</b>	<b>40</b>
<b>Sigles et acronymes</b>	<b>42</b>

### **Urban transport and tourism - a look at medium-sized tourist towns**

Small and medium-sized tourist towns are often faced with the problem of travel for their visitors and residents. They must succeed in reconciling the attractiveness of the site and quality of traffic for everyone.

They therefore often take initiatives to diversify and optimize the transport service in the area, thereby facilitating access to their site and movement within it, by modes other than private cars.

Based on the best practices of seven French cases examined in detail, this publication aims to show local stakeholders what potential there is to improve tourist travel, whether by active modes, public transport or car, providing a unique perspective on the importance of information to tourists and of governance and partnerships within an area.

### **Transportes urbanos y turismo – perspectivas de las ciudades turísticas medianas**

Las pequeñas y medianas ciudades con un fuerte carácter turístico deben enfrentarse, bastante a menudo, a la problemática de los desplazamientos de sus visitantes y sus residentes. Tienen que conseguir conciliar, lo mejor posible, atractivo del sitio y calidad de circulación para todos.

De esta forma, muy frecuentemente toman iniciativas para diversificar y optimizar la oferta de transporte presente en el territorio, favoreciendo así el acceso a su interior y la circulación en su seno por otros modos que el coche individual.

Basándose en las buenas prácticas de siete casos franceses estudiados en detalle, esta obra tiene vocación de mostrar a los actores locales cuáles son los potenciales para mejorar los desplazamientos turísticos, ya se realicen en modos activos, transportes colectivos o coche, aportando un enfoque particular sobre la importancia de la información a los turistas, de la gobernanza y de los partenariados en el seno de un territorio.



© 2015 - Cerema

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement , créé au 1<sup>er</sup> janvier 2014 par la fusion des 8 CETE, du Certu, du Cetmef et du Sétra.

Le Cerema est un établissement public à caractère administratif (EPA), sous la tutelle conjointe du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et du ministère du Logement, de l'Égalité des territoires et de la Ruralité. Il a pour mission d'apporter un appui scientifique et technique renforcé, pour élaborer, mettre en œuvre et évaluer les politiques publiques de l'aménagement et du développement durables, auprès de tous les acteurs impliqués (État, collectivités territoriales, acteurs économiques ou associatifs, partenaires scientifiques).

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du Cerema est illicite (loi du 11 mars 1957). Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

Coordination – Maquettage : service éditions Cerema/Direction technique Territoires et ville (B. Daval – S. Paris)

Photos couverture : © Cerema

Dépôt légal : mai 2015

ISSN : 2417-9701

ISBN : 978-2-37180-066-3

Éditions du Cerema

Cité des mobilités

25 avenue François Mitterrand

CS 92803

69674 Bron Cedex

Bureau de vente

Cerema / Direction technique Territoires et ville

2 rue Antoine Charial

CS 33927

69426 Lyon Cedex 03 – France

Tél. 04 72 74 59 59 – Fax. 04 72 74 57 80

[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr) Rubrique « Nos éditions »



## La collection « Connaissances » du Cerema

Cette collection présente l'état des connaissances à un moment donné et délivre de l'information sur un sujet, sans pour autant prétendre à l'exhaustivité. Elle offre une mise à jour des savoirs et pratiques professionnelles incluant de nouvelles approches techniques ou méthodologiques. Elle s'adresse à des professionnels souhaitant maintenir et approfondir leurs connaissances sur des domaines techniques en évolution constante. Les éléments présentés peuvent être considérés comme des préconisations, sans avoir le statut de références validées.

### Transports urbains et tourisme

#### Regard sur les villes touristiques moyennes

Les petites et moyennes villes à fort caractère touristique sont bien souvent confrontées à la problématique des déplacements de leurs visiteurs et de leurs résidents. Elles doivent réussir à concilier au mieux attractivité du site et qualité de circulation pour chacun.

Aussi, elles prennent bien souvent des initiatives pour diversifier et optimiser l'offre de transport présente sur le territoire et favoriser ainsi l'accès à leur site et la circulation en son sein, par d'autres modes que la voiture individuelle.

En s'appuyant sur les bonnes pratiques de sept cas français étudiés dans le détail, cet ouvrage a vocation à montrer aux acteurs locaux quels sont les potentiels pour améliorer les déplacements touristiques, qu'ils soient réalisés en modes actifs, transports collectifs ou voiture, en apportant un éclairage particulier sur l'importance de l'information aux touristes et de la gouvernance et des partenariats au sein d'un territoire.

### Sur le même thème

Transports urbains et tourisme – Offre de services dans les agglomérations – Comparaisons européennes  
2015

Transports urbains et tourisme – Organiser les déplacements liés au tourisme événementiel  
2015

Connaissance et prévention des risques - Développement des infrastructures - Énergie et climat - Gestion du patrimoine d'infrastructures  
Impacts sur la santé - Mobilité et transports - Territoires durables et ressources naturelles - Ville et bâtiments durables

ISSN : 2417-9701  
ISBN : 978-2-37180-066-3

