

Pour une meilleure prise en compte des touristes dans les politiques de mobilités urbaines

La mobilité et les déplacements liés aux activités touristiques

Retour sur quelques études de cas

Les principaux enseignements et les bonnes pratiques

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 des lieux situés en dehors de leur environnement habituel. Ces activités s'accompagnent d'une mobilité particulière par rapport à la mobilité quotidienne, en termes de temporalités, de répartition modale, de localisation géographique... L'accessibilité même des sites et centres d'intérêt touristiques, des lieux hébergements conditionne la pérennité de l'activité touristique sur laquelle repose souvent tout ou partie de l'économie territoriale. De fait, mettre en cohérence les services de mobilité et l'offre de tourisme dans le cadre plus global de l'aménagement du territoire est un des enjeux des politiques publiques en termes d'économie, d'accessibilité et d'attractivité pour les territoires concernés.

1. Une approche thématique des déplacements touristiques

La thématique des déplacements touristiques est complexe, dans la mesure où plusieurs types de touristes et de tourisme cohabitent mais aussi où le contexte territorial est prépondérant dans l'analyse des besoins et des comportements. Le Cerema a choisi d'engager des études sur trois thèmes principaux, dans l'objectif de mieux appréhender les offres de mobilité urbaine proposées aux touristes.

Organiser les déplacements liés au tourisme événementiel

La gestion des déplacements lors d'un événement localisé dans un espace et dans un temps limité porte des enjeux forts, notamment en termes de sécurité.

L'attention est ici portée sur les pratiques de gestion des déplacements dans les villes confrontées à une dispersion forte des flux lors d'événements d'envergure au moins nationale. Tous les modes de transports sont concernés et tous les usagers sont abordés, y compris celle des personnes à mobilité réduite.

Avril 2015

L'étude vise à valoriser les bonnes pratiques et à émettre des recommandations à destination des organisateurs d'événements, acteurs du monde des transports et du tourisme.

Un exemple : les fêtes de Bayonne

Ces fêtes ont lieu la dernière semaine de juillet. Elles durent 5 jours, du mercredi après-midi au dimanche soir. La ville accueille de nombreuses manifestations chaque jour (spectacles, bals, courses de vaches, rencontres sportives, défilés, etc.) et chaque nuit (concerts, bals publics). La fréquentation totale des fêtes est estimée à 1 million de visiteurs sur 5 jours. Le nombre maximal de personnes présentes simultanément dans le périmètre des fêtes est estimé entre 150 000 à 250 000 personnes. La ville de Bayonne voit donc sa population, de l'ordre de 45 000 habitants, tripler lors de l'événement.



Crédit photo : ZStudio/© Ville de Bayonne

Regards sur les villes touristiques moyennes

Certaines villes touristiques de taille moyenne (de 1 000 à quelques dizaines de milliers d'habitants) voient leur population décupler en périodes de vacances ou de week-end.

Au vu des enjeux économiques générés par ces activités touristiques, les collectivités facilitent l'accessibilité aux différents sites en offrant des services et des équipements souvent centrés sur la voiture. Ces équipements restent cependant souvent sous utilisés au-delà de ces périodes touristiques et engendrent de fait des coûts importants pour la collectivité.

L'étude analyse les solutions alternatives possibles, sans remise en question de l'attractivité des sites.

Une ville moyenne très concernée par les flux touristiques : Chamonix

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



Crédit photo : Cerema

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

- Les touristes « sportifs » qui pratiquent principalement 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. Ils sont présents en été et en hiver.
- 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.
- Les touristes « visiteurs » qui viennent visiter la ville de Chamonix, surtout à la journée et en été.

Offres de services dans les grandes agglomérations – comparaisons européennes

Les agglomérations sont devenues des destinations touristiques majeures. En raison de la présence des grandes gares ferroviaires ou des aéroports, elles constituent les portes d'entrée des territoires touristiques.

Conscientes des retombées économiques que génère la clientèle touristique, les agglomérations

Un panorama de quelques villes européennes



Source: Cerema

développent leur offre touristique via la mise en valeur de leur patrimoine, le développement de grands équipements et l'organisation d'événements.

La question de l'accessibilité et de la mobilité dans ces agglomérations est au cœur du développement de l'offre touristique. L'étude propose un panorama des offres de mobilité par les transports publics urbains accessibles aux touristes. Ce panorama est réalisé à partir des données de 40 agglomérations européennes de plus de 250 000 habitants.

Trois angles de travail ont été choisis pour cette étude :

- quels sont les services de mobilité accessibles aux touristes ?
- quelles sont les offres tarifaires proposées aux touristes ?
- quelles sont les informations disponibles et accessibles pour les touristes ?

En fil rouge sur ces trois thématiques, il ressort que les enjeux sont concentrés autour de la gestion des accès aux sites touristiques, de la circulation et du stationnement.

Ce constat est partagé par l'ensemble des acteurs locaux et par Atout France (agence de développement touristique de la France), associés à la production de ces travaux.

2. La gestion des flux touristiques touche tous les pans de la politique de mobilité

Comme les pratiques de tourisme sont diverses, en termes de saisonnalité, de durée de séjour, de nature de la pratique touristique (balnéaire, culturelle, sportive, ludique ou industrielle...), de volume, les réponses concrètes apportées par les collectivités à ces problématiques sont également variées, tout en portant sur des leviers communs :

- **la mise en place d'une coopération et d'une gouvernance partagée** entre acteurs des transports (autorités organisatrices des transports et gestionnaire de la voirie notamment) et acteurs institutionnels et professionnels du tourisme (offices du tourisme, comités départementaux du tourisme). Ces coopérations permettent une meilleure efficacité des actions et une communication de l'information plus lisible. Cette étape est incontournable, à toutes les échelles ;
- **la planification du territoire et des mobilités** comme support du plan d'action concertée pour l'activité économique touristique et pour la mobilité. Par exemple, certaines communes s'inscrivent dans un formalisme agenda 21 dans lequel elles intègrent un volet mobilité contenant des actions utiles aux déplacements touristiques, mais aussi aux déplacements quotidiens des résidents, d'autres utilisent le PDU (plan de déplacements urbains) ou le PLU (plan local d'urbanisme)... ;
- **une offre de services de transports alternatifs connue et partagée** facilitant l'intermodalité et permettant une accessibilité aux différents sites pour toutes les cibles de public, touristes et résidents. La communication et la diffusion de l'information autour de ces offres sont des éléments importants ;
- **des aménagements multimodaux de voirie** et la mise en place d'itinéraires vélos et piétons pour permettre aux touristes de se déplacer dans un pas de temps différent. Les espaces de stationnement sur les sites touristiques sont également étudiés et dimensionnés pour permettre la connexion entre les sites et les hébergements. La question de la mutualisation des usages des espaces de parking reste prégnante mais peu exploitée : quel usage hors période touristique ?

- **Assurer la sécurité des visiteurs, favoriser les déplacements doux et rendre les événements et les sites aisément accessibles aux personnes à mobilité réduite :** trois axes conjoints pour inscrire les réflexions vers les mobilités douces ou actives et maintenir les conditions d'accessibilité quelle que soit la capacité des uns et des autres à se mouvoir. La question du partage de la voirie et de l'espace public est également importante dans la mobilité liée au tourisme avec un enjeu fort de sécurité, des exemples instructifs étant l'organisation des Eurockéennes de Belfort ou le schéma de mobilité piétonne mis en œuvre à l'occasion de la fête des Lumières à Lyon.

Exemple d'un aménagement dédié aux modes doux sur une petite commune touristique : Chaumont-sur-Loire



Crédit photo : Cerema/DTERCE

Chaumont-sur-Loire profite d'être directement desservie par l'itinéraire de la Loire à Vélo. La commune propose donc plusieurs espaces de stationnement aux vélos (160 places au total). 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.

3. Pour une approche plus intégrée tourisme-mobilité

L'un des enseignements majeurs de ces études réside dans la nécessaire construction partagée et concertée entre les différents acteurs des projets et programmes en matière de tourisme et de mobilité.

Ces coopérations sont d'autant plus essentielles que les besoins de déplacements des touristes restent mal connus. De fait, l'offre de transports, sa tarification et l'information associée doit être la plus lisible possible pour tous.

Un système de gouvernance associant les autorités en charge des transports urbains, les opérateurs de transports, les acteurs institutionnels du tourisme et les professionnels du tourisme s'avère nécessaire pour mieux intégrer les approches tourisme et transport.

Des offres de service dédiées aux touristes ?

Il existe de nombreuses offres de transport dédiées aux déplacements touristiques, non intégrées aux réseaux de transports urbains, comme les bus panoramiques « **city tour** », les services de vélo taxi avec chauffeur ou encore les « tuk-tuk »...

Mais l'offre de transports urbains « traditionnelle » peut également être valorisée auprès des visiteurs, notamment si elle comporte des modes de transports atypiques comme un tramway historique (comme le tramway historique de Porto ou de Lisbonne, ou les autocars « City Tour » à Paris ou à Londres) ou au design particulier, une navette fluviale ou maritime...

Cette valorisation peut passer par une adaptation ponctuelle ou saisonnière de l'offre existante en transports collectifs, comme à Lille lors de la braderie. Il reste que les acteurs du tourisme ne les proposent que rarement.

Le labyrinthe de la tarification

Les tarifications des services de mobilité restent complexes pour tous les visiteurs, notamment du fait qu'ils connaissent peu l'offre. Les gammes tarifaires, souvent très étoffées, nécessitent un investissement assez important des touristes pour leur compréhension.

On constate cependant un développement croissant des offres intégrées tourisme-mobilité via les city-pass. L'objectif est d'adapter l'offre tarifaire aux besoins des touristes tout en développant la communication sur ces produits et en facilitant l'achat. Ces city-pass donnent généralement accès aux réseaux de transports urbains, à certaines offres de mobilité touristique et proposent en parallèle des réductions ou des accès libres à des sites touristiques. Ces offres combinées se rencontrent un peu partout sur le territoire national et sont également présentes en Europe.

Un exemple d'offre intégrée transport-tourisme: le city pass de Göteborg (Suède)



Outre les transports urbains, le city pass de Göteborg inclut le stationnement automobile, le service de vélos en libre-service et plusieurs offres de mobilité purement touristiques.

Un enjeu capital: la communication et la diffusion de l'information

Le premier enjeu réside finalement dans le développement d'une information aisément accessible à tous sur les services de mobilité disponibles sur un territoire en croisant les approches « transport » et « tourisme ». Cet objectif pourrait s'appuyer non seulement sur les outils contemporains de communication (smartphones, applications internet...) mais aussi sur les outils classiques (brochures, plaquettes...).

Il est également indispensable de proposer des traductions multilingues des offres de service de mobilité ainsi que des systèmes tarifaires. Ces informations peuvent être accessibles sur smartphone, sur brochure ou sur plan interactif.

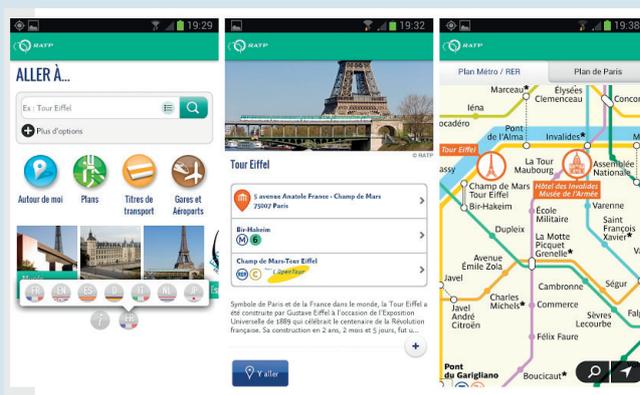
La diffusion d'une information cohérente devrait passer par l'ensemble des acteurs, sans cloisonnement entre tourisme et transport.

Si le diagnostic retenu et partagé au travers de ces études montre que les offres de mobilité sont existantes et adaptées aux besoins des touristes, elles restent souvent d'un accès peu simple et donc méconnues.

Les attentes des touristes en matière de mobilité ne sont pas encore totalement intégrées dans les politiques publiques, notamment en matière de transport public.

Les services de mobilité, aujourd'hui encore trop souvent perçus comme des outils, pourraient, grâce à une meilleure diffusion, constituer des atouts au service de l'attractivité d'un territoire.

L'application mobile « visiter Paris à métro » de la RATP



Capture d'écran de l'application « visiter Paris à métro » développé par la RATP

4. Enseignements pour une meilleure prise en compte des touristes dans les documents de planification

Les démarches de planification permettent non pas d'apporter une réponse sectorielle et ponctuelle à la problématique des déplacements touristiques mais d'intégrer l'ensemble des réflexions et des actions dans un projet global et prospectif pour le territoire.

Les outils à disposition en France sont variés : SCoT (Schéma de cohérence territoriale), PDU (plan de déplacements urbains), PLU (plan local d'urbanisme), agenda 21 et plus largement les PCET (Plan climat énergie territorial). Ces outils permettent d'aborder plus globalement les problématiques économiques, d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de mobilité en proposant des actions utiles et concrètes en réponse aux besoins des touristes mais également des habitants et résidents dans leur mobilité quotidienne. Dans le domaine plus spécifique des déplacements, les collectivités s'engagent dans des démarches de plan global de déplacement, de plans de déplacements urbains volontaires, de plans de circulation, souvent en lien avec les grands événements organisés sur la ville.

Des différentes études qui ont été menées par le Cerema, quelques leviers d'action ont pu être identifiés, pouvant être directement inclus dans ces documents de planification.

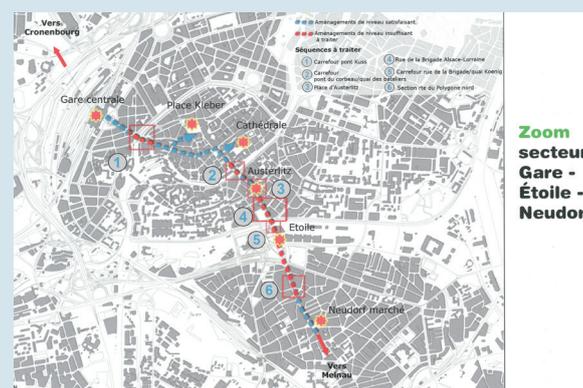
Deux leviers peuvent être actionnés pour améliorer les conditions d'accessibilité aux sites touristiques, ce qui constitue souvent un enjeu majeur pour la viabilité économique des territoires :

- faciliter l'accès multimodal pour favoriser les déplacements sans voiture « solo » ;
- réfléchir aux conditions de stationnement en termes de quantité et de qualité pour les déplacements avec voiture, en articulant les besoins des résidents, des pendulaires, des visiteurs... et en optimisant au mieux l'offre.

Ils répondent à des enjeux d'aménagement de l'espace public. Les aménagements nouveaux peuvent même devenir eux-mêmes une source d'attractivité supplémentaire pour un territoire. Les véloroutes et voies vertes peuvent par exemple renforcer l'attractivité d'un territoire qui peut être, de ce fait, pratiqué d'une autre façon, à un autre rythme, à une autre vitesse et permettre la relation avec un autre site avec un mode durable de déplacement.

Les leviers relatifs à l'organisation spatiale sont aussi importants: agir sur les fonctions du territoire et la façon dont elles sont réparties peut avoir des conséquences sur les déplacements des touristes ou des actifs saisonniers. De même, le PLU peut prévoir la délocalisation de certaines activités touristiques pour les rendre plus accessibles tout en gardant le lien avec l'activité principale et l'authenticité qui fait leur attractivité.

Le plan piéton de Strasbourg en lien avec le marché de Noël



Source : plan piéton, Ville de Strasbourg

Sur Strasbourg, la ville de Strasbourg a publié un Plan Piéton en 2012, dont l'objectif est de développer la marche. Ce Plan Piéton définit la stratégie en termes de gestion des déplacements piétons à l'horizon 2020. La mise en œuvre du Plan Piéton permet d'améliorer la qualité des cheminements entre les principaux sites du Marché de Noël.

En conclusion, les échanges et les coopérations entre les acteurs du transport et ceux du tourisme ne peuvent que se développer, au regard des enjeux convergents, liés en grande partie à l'attractivité des sites et des offres de services.

Collection
Connaissances
ISSN 2417-9701

Publications sur le thème transports urbains et tourisme :

- *Regards sur les villes moyennes*, Cerema, avril 2015
- *Organiser les déplacements liés au tourisme événementiel*, Cerema, avril 2015
- *Offres de services dans les agglomérations – comparaisons européennes*, Cerema, avril 2015

Auteur : Cécile Clément-Werny, Frédéric Lescommères (Cerema)

Contact : Cecile.Clement@cerema.fr

Relecteurs : Nadine Asconchilo (MEDDE/DGITM); David Dubois, Alicia Lee-Aliaga, Hélène Renouard, Nicolas Speisser (Cerema)

Boutique en ligne de la direction technique Territoires et ville : www.cerema.fr - rubrique « Nos éditions »

© 2015 - Cerema
La reproduction totale
ou partielle du document
doit être soumise à
l'accord préalable
du Cerema.

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