



Mobilite et tourisme en Méditerranée

Des solutions de mobilité durable pour une expérience plus verte et respectueuse pour vivre et découvrir la région méditerranéenne

Résumé

La croissance de l'activité touristique dans les destinations européennes a mis en lumière l'importance des enjeux techniques et politiques liés aux mobilités touristiques. Le tourisme et la mobilité ne peuvent être traités de manière isolée, ils doivent être considérés comme des phénomènes interdépendants. Par conséquent, une demande forte émerge de mise en cohérence des stratégies et des programmes afin de tendre vers un agenda commun intégré pour un développement durable à tous les niveaux politiques. Le présent document, rédigé par la Communauté des Transports Urbains, vise à jeter les bases pour construire cet agenda commun en identifiant les principales tendances, défis et objectifs en matière de mobilité touristique dans les villes et régions euro-méditerranéennes. Cette note d'orientation propose un vaste programme de recommandations politiques au niveau local, régional, national et européen. Enfin, les retours d'expérience les plus pertinents de la Communauté des Transports Urbains sont présentes.

**Note
d'orientation #02
Mai 2022**

Edité par

MedCities

<https://medcities.org/>

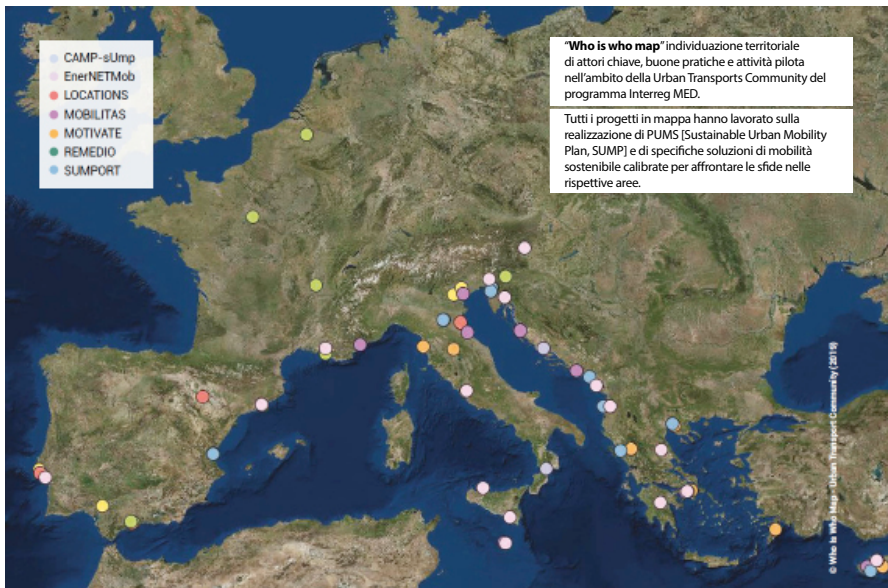
POLIS Network

<https://www.polisnetwork.eu/>

La Communauté des
Transports Urbains

Auteur

Albert Arias



La Communauté de Transports Urbains

La Communauté des [Transports Urbains Interreg MED \(UTC\)](#) promeut la planification d'une mobilité urbaine durable dans la région euro-méditerranéenne en tant qu'outil efficace pour réduire les émissions de carbone et améliorer à la fois l'environnement et la qualité de vie de la population.

Le programme UTC est mené par MedCities (Espagne), en partenariat avec UNIMED- Union des Universités Méditerranéennes (Italie), Area Science Park (Italie, CODATU (France), CIVINET CY-EL (Grèce et Chypre), POLIS Network (Belgique) et la Municipalité de Durres (Albanie).

L'initiative couvre un large éventail de sujets liés à la mobilité tels que :

- Données et TIC pour une gestion intelligente du trafic
- Mobilité douce
- Mobilité partagée
- Gestion de la mobilité dans les destinations touristiques
- Planification de la mobilité urbaine
- Électromobilité

L'UTC a développé, testé et partagé de bonnes pratiques couvrant ces sujets en tant que solutions pour parvenir à une mobilité durable et zéro émission en Méditerranée. La note d'orientation précédente publiée par l'UTC préconisait le développement de services et d'aménagements plus fiables, sécurisés et inclusifs pour les modes actifs; l'adoption de processus de conception collaboratifs et ascendants pour impliquer citoyens et acteurs locaux ainsi que la promotion de normes et fonds dédiés aux niveaux nationaux et européens (en savoir plus ici). Cette deuxième note d'orientation se concentre sur la mobilité touristique et s'appuie sur l'analyse de la documentation disponible, des entretiens approfondis avec des experts du tourisme et de la mobilité, une enquête à destination des membres de l'UTC, de la Communauté du Tourisme Durable et de CIVITAS, et enfin, sur les bonnes pratiques découlant des projets mis en œuvre au sein de la Communauté des Transports Urbains.

La Communauté des Transports Urbains (UTC - Urban Transports Community) est une initiative du programme Interreg MED cofinancée par le Fonds européen de développement régional (FEDER) lancée en novembre 2016. Elle regroupe sept projets de coopération territoriale et quelque 120 organisations (des autorités publiques, des entreprises privées, des universités, des organisations non gouvernementales et des organisations internationales) actives dans les zones côtières de douze Etats EuroMéditerranéens.

// Suivez-nous //

Site Web

<https://urban-transport.interreg-med.eu/>

Twitter

[@MEDCommTrans](https://twitter.com/MEDCommTrans)

Facebook

[Urban Transports Community - Interreg Med](https://www.facebook.com/UrbanTransportsCommunity-InterregMed)

LinkedIn

[MED Urban Transports Community](https://www.linkedin.com/company/MEDUrbanTransportsCommunity)

Newsletter

<https://urban-transport.interreg-med.eu/subscribe-to-our-newsletter/>

En introduction : vers un agenda intégré de la mobilité touristique

L'UE est la région la plus visitée au monde. L'industrie du tourisme représente environ 10 % du produit intérieur brut de l'UE et crée jusqu'à 26 millions d'emplois grâce à son impact direct, indirect et induit sur l'économie. Néanmoins, **la croissance de l'activité touristique dans l'UE a généré d'importants défis pour les zones touristiques, parmi lesquelles la gestion de la mobilité touristique qui est devenue l'une des principales questions technique et politique à traiter.**

Au niveau de l'UE, l'épidémie de COVID-19, conjointement avec le Pacte Vert européen (New Green Deal) adopté par la Commission européenne, a reconfirmé la mobilité touristique comme l'un des aspects clés de **l'amélioration de la compétitivité du tourisme, de la promotion de la mobilité urbaine durable et de l'atténuation du changement climatique.** De plus, les citoyens européens semblent soutenir ce programme. L'enquête Eurobaromètre d'octobre 2021¹ montre que 82 % des **Européens sont prêts à modifier leurs habitudes de voyage pour adopter des pratiques plus durables**, notamment en consommant des produits locaux, en réduisant la consommation de déchets et d'eau, en voyageant hors saison ou vers des destinations moins visitées et en choisissant des options de transport en fonction de leur impact écologique.

Selon l'OMT², les **transports représentent 73 % des émissions totales de CO2 de l'ensemble des activités liées au tourisme – 40 % du transport aérien, 30 % des voitures, 3 % des autres systèmes de transport –**, avec une prévision critique de doublement des émissions totales de 2016 à 2030. À cet égard, dans le but de **mettre en place une transition verte pour l'industrie du tourisme après la crise du COVID-19, le document récemment lancé « Transition Pathway for Tourism » considère la mobilité touristique comme l'un des facteurs clés.** Au niveau européen et au niveau national, le document préconise l'établissement de plans visant à réduire les émissions des transports, tout en améliorant l'attractivité de l'utilisation du ferroviaire à toutes les échelles – longue distance, régionale et métropolitaine – que ce soit pour les touristes, les déplacements liés aux loisirs ou professionnels. Au niveau régional et local, l'objectif est de favoriser des choix modaux durables en mettant des services et aménagements cyclables et piétons, des transports publics ou des véhicules électriques à disposition des visiteurs et des résidents.

Au lieu de considérer la mobilité touristique comme à part, ce document indique très clairement : **il doit y avoir une approche intégrée pour considérer le tourisme et la mobilité des visiteurs comme constitutifs de l'ensemble du système.** Et le meilleur instrument pour ce faire sont les plans de mobilité urbaine durable (SUMP) avec lesquels les villes et les régions ont travaillé au cours de la dernière décennie. Ceux-ci sont promus par la Direction Générale

¹ European Commission (2021) [Attitudes of Europeans towards tourism](#)

² World Tourism Organisation and International Transport Forum (2019). Transport-related CO2 Emissions of the Tourism Sector – Modelling Results. UNWTO, Madrid. DOI: <https://doi.org/10.18111/9789284416660>

Le secteur du tourisme représente environ 10 % du PIB de l'UE et jusqu'à 26 millions d'emplois par son impact direct, indirect et induit sur l'économie.



des transports et de la mobilité (DGMOVE) de la Commission européenne et sont pleinement intégrés dans les programmes d'action politique et de financement européens.

Le tourisme et la mobilité sont des phénomènes interdépendants et mutuellement constitutifs dans les destinations urbaines. Par conséquent, une demande forte émerge de mise en cohérence des stratégies et des programmes afin de tendre vers un agenda commun intégré pour un développement durable à tous les niveaux politiques, comme recommandé par l'OMT³.

Malgré les bonnes pratiques identifiées sur l'ensemble du territoire et les déclarations de l'UE, de nombreuses marges d'amélioration demeurent.

Pourquoi avons-nous besoin d'un programme intégré pour le tourisme et la mobilité ?

/ Pour **développer des systèmes de mobilité durable pour les touristes et les visiteurs** dans les zones urbaines en favorisant des modes de transport respectueux de l'environnement, efficaces et à faible émission de carbone.

/ Pour **favoriser la compétitivité des destinations touristiques** de la région méditerranéenne à travers des produits, des services, des pratiques et des imaginaires durables liés à la mobilité.

/ Pour **s'attaquer aux externalités négatives des usages et impacts des mobilités touristiques** tels que les conflits d'usage, la saisonnalité, la congestion des infrastructures, la santé publique et les questions environnementales.

/ Pour **intégrer les pratiques de mobilité durable** dans la chaîne de valeur du tourisme urbain en encourageant les opportunités d'éco-entreprises.

/ Pour **améliorer l'expérience des visiteurs** sans mettre en péril la qualité de vie de la population résidente.

Les 7 points d'observation suivants aident à encadrer le débat et les possibilités de construction d'un programme intégré :

/ **Combiner efficacité et durabilité avec activités récréatives et de loisirs**

La nature du tourisme est très liée à la recherche de loisirs, d'expériences culturelles, d'un rythme plus lent et à la géographie très spécifique des zones touristiques. C'est un contexte favorable pour promouvoir des pratiques de mobilité durables tels que la location ou le partage de vélos ou autres modes actifs et à faible émission de carbone, y compris la marche. Cependant, la demande axée sur les loisirs et les pratiques récréationnelles propres aux mobilités touristiques peut finir par perturber le système de mobilité dans son ensemble, rendant difficile l'absorption de cette demande

Le tourisme et la mobilité sont des phénomènes totalement imbriqués et mutuellement constitutifs dans les destinations urbaines.



³ World Tourism Organization (2020) UNWTO Recommendations on Urban Tourism, UNWTO, Madrid, DOI: <https://doi.org/10.18111/9789284422012>

par des modes de déplacement durables et compromettre l'efficacité du système pour le plus grand nombre.

/ La mobilité touristique dépend du développement des infrastructures locales

La mobilité touristique s'adapte aux infrastructures et services de mobilité disponibles de la région de destination. Logiquement, les régions et les villes dotées d'infrastructures cyclables bien développées sont plus appropriées pour favoriser les déplacements à vélo des visiteurs. Par conséquent, la possibilité d'élaborer un programme de mobilité touristique durable dépend principalement des infrastructures de transport régionale et locale, du tissu urbain, de l'emplacement des installations d'hébergement et des attractions touristiques, de la répartition modale globale des transports, de la qualité des systèmes de transport, de la réglementation en vigueur en matière de transport, et la proximité d'un aéroport ou d'un port de croisière, entre autres.

/ Des solutions conditionnées par le type d'activités touristiques et de visiteurs

La mobilité touristique dépend également des caractéristiques des activités touristiques promues et développées sur le lieu de destination. Les défis liés aux déplacements des touristes varieront en fonction du profil des visiteurs – âge, origines, motivation - ; sur la répartition spatiale des ressources et des activités touristiques - concentration, répartition linéaire, étalement, etc. - ; sur la saisonnalité et l'intensité des attractions; sur le rapport entre les nuitées et les excursionnistes, etc. Les solutions ne peuvent pas être les mêmes pour toutes les destinations urbaines européennes, mais doivent être adaptées en fonction du type d'activités touristiques et de leurs caractéristiques.

/ Un besoin de coordination et de compréhension

Les intérêts en matière de tourisme et de transport sont souvent mal appréhendés par l'autre partie. D'une part, les intérêts privés du tourisme sont principalement axés sur le bénéfice économique (quantité plutôt que qualité), et les actions mises en œuvre manquent souvent d'orientation, d'expertise ou d'instruments clairs pour s'attaquer aux problèmes liés à la mobilité touristique. D'autre part, le secteur public des Transports a tendance à négliger les flux touristiques comme une demande en déplacement à part entière à intégrer dans le système de transport. Ne pas intégrer les défis liés à la saisonnalité et leur impact sur le système de transport d'une région, par exemple, peut générer des périodes de saturation importantes au cours de l'année. Le secteur privé qui gère l'offre privée de déplacements à destination des touristes plaide pour une scission de la gestion de l'offre de mobilité (autocars, location de véhicules, etc.), ce qui diminue la nécessaire vision d'ensemble du système de mobilité d'une zone urbaine et rend plus difficile la transition vers un système plus durable. Il est donc nécessaire de combler le fossé entre ces deux mondes et de les accompagner vers une compréhension mutuelle comme première étape pour trouver des solutions communes adaptées.

La mobilité et le tourisme sont deux des activités économiques et sociales les plus analysées dans les villes aujourd'hui, mais les données manquent pour évaluer l'impact spécifique de la mobilité touristique.



/ L'opportunité du numérique

L'utilisation des appareils mobiles et des plateformes numériques affecte tous les maillons de la chaîne de valeur du tourisme.⁴ La mobilité ne fait pas exception. Le numérique permet d'innover pour promouvoir des modèles de mobilité plus durables. Cela implique principalement la génération et le partage d'informations auprès des utilisateurs, ainsi que la commercialisation de services de mobilité à la fois dans le lieu d'origine et dans le lieu de destination, ce qui peut favoriser de nouvelles opportunités économiques. À cet égard, les plateformes MaaS (Mobility-as-a-Service) sont apparues ces dernières années comme une opportunité d'induire une utilisation beaucoup plus efficace et durable du système de transport. Cependant, il reste encore un effort à faire pour que ces services soient utilisés massivement par les fournisseurs d'offre de mobilité ainsi que par les usagers, et pour normaliser les processus et protocoles de transactions et d'échange de données.

/ Un besoin de données spécifiques sur la mobilité touristique

La mobilité et le tourisme sont deux des activités sociales et économiques les plus analysées dans les villes aujourd'hui. Des enquêtes permanentes, des bases de données statistiques, des informations en temps réel et des analyses de données massives sont essentielles à la gestion de ces deux activités, bien qu'avec des objectifs différents. Cependant, il existe encore un grand manque de données pour évaluer l'impact spécifique de la mobilité touristique dans les régions et les villes. Les méthodes naissantes d'analyse de données telles que le Big Data et le Machine Learning ouvrent de nouvelles possibilités à explorer car elles peuvent faire face aux difficultés d'analyse de phénomènes changeants et saisonniers tels que le tourisme. Cependant, il convient de mentionner les coûts élevés associés à l'achat et au déploiement de systèmes de données, et qu'il est nécessaire de respecter la directive européenne sur le règlement général sur la protection des données (RGPD).

/ La COVID-19 ouvre un nouveau scénario

La COVID-19 peut être considérée comme une occasion d'élaborer une stratégie pour la mobilité touristique durable. La pandémie a mis l'accent sur la santé publique, les soins collectifs et les expériences de proximité et de plein air. En ce sens, les modes de transport tels que le vélo ou la marche peuvent en sortir renforcés. Au contraire, la COVID-19 pourrait également affecter négativement l'attrait pour l'utilisation de transports publics collectifs en raison des conditions de sécurité au profit des véhicules privés de faible capacité. L'atténuation du risque doit être prise en compte principalement par le biais de politiques de transport nationales, régionales et locales augmentant les fréquences et s'efforçant d'assurer des conditions de déplacement sûres.

4 Niedstadt, M. (2018). Digital tourism in the European Union. European Parliament Briefing [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/628236/EPRS_BRI\(2018\)628236_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/628236/EPRS_BRI(2018)628236_EN.pdf)

Le COVID-19 peut être considéré comme une opportunité de développer un agenda pour une mobilité touristique durable. La pandémie a mis l'accent sur la santé publique, la responsabilité collective et les expériences de proximité et de plein air.



Tendances et défis spécifiques aux mobilités touristiques

L'utilisation des infrastructures de transport public par le tourisme

Le tourisme peut affecter le système de mobilité des destinations touristiques de différentes manières et à des degrés plus ou moins importants. Il convient d'en tenir compte dans le processus de planification et de gestion si l'on veut promouvoir des scénarios plus durables.

Défis :

/ La concentration spatiale des flux dans certaines zones ou autour de lieux ou d'attractions spécifiques. Par exemple, les problèmes de surpopulation autour des sites patrimoniaux, des plages ou la proximité des ports de croisière avec leurs villes de référence.

/ La surutilisation de lignes régulières ou de stations du système de transport public qui n'ont pas été dimensionnées correctement. Exemple : une ligne de bus régulière permettant de desservir une zone d'intérêt en haut d'une colline.

/ L'usage temporaire, quotidien ou hebdomadaire, du système de transport. Exemple : les déplacements générés par les horaires de certains événements ou lieux créent des schémas de déplacements spécifiques, au-delà de la saisonnalité touristique.

Les perturbations occasionnées par une méconnaissance de la réglementation locale ou à un manque de connaissances tacites sur les pratiques de mobilité. Exemple : méconnaissance de la réglementation sur le stationnement des trottinettes électriques en libre-service entraînant une occupation anarchique des trottoirs.

Modes et services spécifiques aux touristes

Certains services de mobilité sont destinés principalement aux visiteurs et touristes, comme les visites guidées collectives, les bus touristiques, la location à la journée de modes actifs, etc. Si certains de ces services - tels que les bus touristiques - sont historiquement ancrés dans les réseaux de mobilité des villes, d'autres ont bouleversé la scène urbaine très récemment, telle la location à la journée de trottinettes électriques.

Défis :

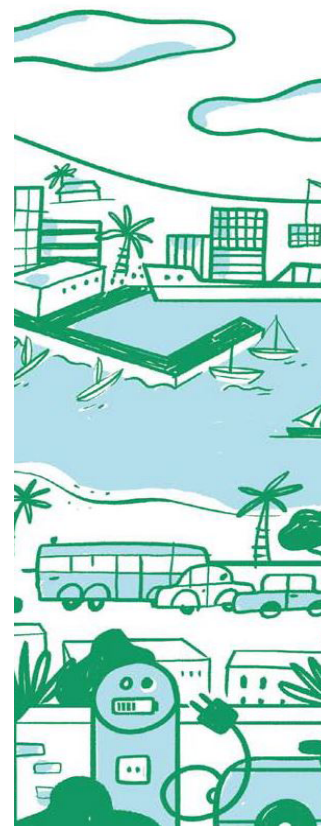
/ Congestion routière, pollution atmosphérique et sonore par les bus touristiques ou privées.

/ Problèmes liés au stationnement des autocars de tourisme pour les trajets intérieurs ou les excursions d'une journée, y compris le bruit et

/ Conflits d'usage avec les habitants sur les aménagements cyclables ou les voiries en cas de comportement inadapté de groupes de visiteurs.

Itinéraires et services de navette

Les flux touristiques dans les zones urbaines sont souvent réguliers, constants dans le temps et facilement prévisibles, notamment en ce qui concerne les arrivées et départs des infrastructures de transport à grande capacité (terminaux d'aéroports et de ports de croisière) ou la visite des attractions touristiques (parcs à thème, sites patrimoniaux,



etc.). Toutefois, l'offre de transport public peut être peu développées sur ces liaisons. Ces déplacements sont souvent assurés par des navettes, des voitures de location ou des services de taxi.

Défis :

- / Congestion routière et effet de foule dus au volume élevé des flux de visiteurs en transit depuis les terminaux de croisières.
- / Manque de connexion entre le terminal de la ligne de croisière et le système de transport public.
- / Risque du développement de pratiques monopolistiques, limitant l'effet de ruissellement et réduisant la chaîne de valeur du tourisme pour les opportunités économiques.

Recommandations Politiques niveau Local et Régional



1/ Intégrer les pratiques liées au tourisme dans les programmes de planification et de gestion de la mobilité

POURQUOI

L'intégration des flux et des spécificités du tourisme dans la planification et la gestion de la mobilité est essentielle pour faire face aux impacts tout saisissant l'opportunité de promouvoir une approche intégrée des programmes d'action pour une mobilité urbaine durable. Cette intégration doit se faire en tenant compte des particularités des individus (résident, visiteur, touriste, etc...), mais aussi en fonction des pratiques de mobilité. Il convient de tenir compte des schémas spatiaux et temporaires et des modes de déplacements spécifiques au tourisme.

COMMENT

/ Intégrer le tourisme dans le processus de planification globale des PMUD

Les PMUD⁵ doivent considérer les questions de mobilité liées au tourisme comme des pratiques constitutives à traiter de manière inhérente dans le cadre du système de transport global et de l'agenda de la mobilité de la ville ou de la région. Cela inclut : l'utilisation par les touristes et les visiteurs du système de transport public, les modes de transport et services spécifiques au tourisme, les navettes touristiques, la capacité de charge de tout système donné, et bien d'autres encore. Cette hypothèse doit être prise en compte dans toutes les phases des PMUD : de la conception à la collecte des données, à l'identification des défis, en passant par la rédaction des objectifs et des programmes d'action au débat public, jusqu'au processus de suivi ultérieur à l'approbation et au processus d'évaluation.

/ Coordonner les acteurs

La coordination horizontale interne et multi-niveaux des départements de l'administration publique locale-métropolitaine est essentielle. Les services de la mobilité, de la sécurité, du tourisme, du développement économique, des quartiers, etc...



⁵ Plan de Mobilité Urbaine Durable

doivent régulièrement évaluer les mesures et les réalisations du PMUD centrées sur les questions de mobilité liées au tourisme. Il est stratégique pour la ville ou le territoire de prévoir et de gérer les problèmes spécifiques par le biais de groupes de travail ad hoc.

/ Mise en place d'instruments participatifs

Le besoin de collaboration est un aspect clé du développement d'un agenda intégré pour la mobilité touristique. Si on veut atteindre la durabilité, il est nécessaire de rénover les instruments de gouvernance pour rassembler toutes les parties prenantes et les porte-paroles du secteur privé touristique. Il faut y joindre aussi les différents départements de l'administration publique, les représentants des résidents et les groupes de défense. Si l'on souhaite la participation des acteurs non publics, on doit les intégrer à l'élaboration des PMUD et au processus de suivi et évaluation des politiques en cours.

/ Mener des programmes coopératifs gagnant-gagnant

La promotion de programmes conjoints avec d'autres acteurs publics et privés permettrait de réunir les secteurs du tourisme et de la mobilité pour développer des projets gagnant-gagnant : développer des solutions de mobilité durable, soutenir des initiatives commerciales et ajouter de la valeur à l'expérience du visiteur. Les administrations locales et régionales pourraient jouer un rôle central en fixant le cadre et en facilitant les accords entre les différents acteurs publics et privés.

2/ Collecter et partager des informations et des données sur la mobilité touristique

POURQUOI

Il est nécessaire de mettre en place un système de données fiable pour évaluer les flux, les pratiques et les tendances afin de gérer la mobilité. Il est tout aussi crucial de partager ces données spécifiques avec les agents du secteur touristique. La mobilité touristique nécessite de déployer différentes méthodes et instruments pour collecter les données : analyse statistique, enquêtes auprès des visiteurs, analyse des données massives, etc... Ces données constituent un atout tant pour la gestion et la planification de la mobilité dans son ensemble que pour les opportunités commerciales du tourisme.

COMMENT

/ Mettre en place un système d'information sur la mobilité touristique

Pour gérer et analyser la mobilité touristique, il est nécessaire de mettre en place un système intégré de collecte de données et d'informations provenant de différentes sources publiques et privées. Les connaissances issues de l'analyse des informations et des données seront essentielles pour soutenir la planification des mesures relatives à la mobilité et au tourisme. Il faut surveiller les flux afin de mieux connaître la demande de mobilité et d'ajuster les services de transport. Il faut renforcer d'autres services tels que la sécurité en améliorant la gestion des déchets pour optimiser le nettoyage des rues et enfin, prévenir les pics et les creux d'activité en fonction de la saison de l'année. Cependant, on reconnaît qu'il existe

Les connaissances issues de l'analyse de données seront essentielles pour soutenir la planification de la mobilité comme du tourisme.



des limites évidentes pour la collecte et l'analyse des données : les coûts élevés de la mise en place globale du Big Data par rapport à d'autres méthodes, les limites du RGPD sur la collecte et l'exploitation des données ou la faible capacité à évaluer le modèle des individus et des petits groupes.

/ Projets de partage de données

Le partage des données est essentiel à l'intégration des agendas de la mobilité et du tourisme. Pour y parvenir, il est nécessaire d'avoir des partenariats avec des structures de mobilité privées et publiques. Voici comment y parvenir :

- Alimenter les plates-formes Maas pour intégrer tous les services de mobilité durable existants à la fois pour les résidents et les visiteurs.
- Développer un centre d'information numérique qui compile et partage les options de mobilité durable du lieu de destination avec les visiteurs par le biais de canaux touristiques et généraux.
- Utiliser l'intelligence économique pour développer de nouveaux produits et services commerciaux alignés sur l'agenda global de développement durable et responsable visant à développer le tourisme.

3/ Promouvoir la décarbonisation de la mobilité touristique

POURQUOI

L'industrie du tourisme doit assumer sa responsabilité dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Si l'on considère que le transport terrestre (voitures, motos, bus, autocars, etc...) représente environ 30% des émissions mondiales de GES liées au tourisme, **la décarbonation de la mobilité touristique est une question clé**. Il est important de mettre en œuvre les changements coopératifs avec l'industrie du tourisme pour multiplier les effets positifs d'un environnement urbain plus viable : réduction du bruit, amélioration de l'air, humanisation des espaces publics, réduction des embouteillages, etc...

COMMENT

/ Donner la priorité à la l'accessibilité piétonne

Promouvoir l'accessibilité piétonnière en améliorant les zones piétonnes et en étiquetant les itinéraires au moyen d'approches tactiques et ludiques par des pratiques de signalétique et de narration spécifique. L'accessibilité piétonne n'est pas seulement l'un des meilleurs moyens de réduire les émissions de carbone, c'est aussi le meilleur moyen de multiplier et de diversifier la chaîne de valeur du tourisme et d'en faire profiter de nombreux autres acteurs grâce à la capillarité urbaine. La marche est le principal mode de déplacement dans la plupart, voire la totalité des villes européennes. Par conséquent, la promotion de la marche à pied fonctionne pour la majorité de la population.

/ Développer les infrastructures et les services de mobilité active

La promotion des vélos et des solutions de mobilité active pour les visiteurs doit être intégrée de manière cohérente dans le PMUD. Il est essentiel de promouvoir l'utilisation de l'infrastructure (réseau de pistes cyclables, parkings sécurisés, signalétique, etc...) et de mettre

La promotion des possibilités de mobilités actives offertes aux visiteurs doit être intégrée dans les Plans de Mobilités Urbaines Durables en cohérence avec la stratégie globale.



en avant la réglementation. Il est fondamental de prendre conscience des répercussions des activités touristiques et des réglementations qui les affectent (limitations des voyages en groupe, utilisation de vélos, de vélos électriques ou de scooters électriques dans les zones piétonnes, réglementation du partage de la mobilité peu dense, l'utilisation des services de stationnement en libre-service et de parking, etc...)

/ Promouvoir les véhicules à faibles émissions liés au tourisme

La promotion de véhicules touristiques à faibles émissions peut faire partie de la solution globale, surtout en remplaçant les plus polluants et en rendant électrique certains d'entre eux : bus, autocars, flottes de location de voitures, des bateaux de croisières et de tourisme. La priorité doit être portée sur la mise en place progressive de la réglementation des zones à faibles émissions dans toutes les villes européennes en donnant un avantage d'accès des véhicules à faibles émissions de carbone aux centres-villes ; tels que les véhicules destinés au tourisme et aux loisirs. Les services à la demande, les services de navette et les bus touristiques peuvent permettre un remplacement des véhicules routiers de grande capacité dans les zones urbaines.

4/ Favoriser les excursions journalières de manière durable

POURQUOI

De nombreuses destinations urbaines en Méditerranée sont au cœur d'une destination touristique régionale ou nationale. Par conséquent, les excursions d'une journée sont une pratique très courante parmi les touristes et les visiteurs ; que ce soit de l'arrière-pays, de la région, de la zone métropolitaine vers le centre-ville (dynamique centripète) ou de la zone urbaine vers d'autres sites naturels et patrimoniaux qui se situe en dehors de la ville (dynamique centrifuge).

COMMENT

/ Plan de régulation des autocars touristiques d'excursion à la journée

L'accueil d'excursionnistes par autocars peut poser un problème de congestion et de disponibilité des parkings, notamment aux abords des principales attractions. Des réglementations spécifiques de gestion des autocars comprenant la limitation du nombre de véhicules (numerus clausus), la réglementation du stationnement à la journée, des arrêts, des zones de restriction, etc... doivent être envisagées.

/ Améliorer les transports publics pour les excursions d'une journée

Il est nécessaire de prendre en compte les flux spécifiques d'excursionnistes venant de l'extérieur de la ville en haute saison. Renforcer l'offre de transport public pendant ces moments de pointe peut favoriser des solutions durables et éviter l'utilisation de systèmes de transport privés. Ceci est également crucial pour pouvoir offrir un confort suffisant à la population résidente qui partage les modes de transport avec les touristes et les visiteurs.

/ Promouvoir la décongestion par le biais des entreprises de transport



Les stratégies de décongestion sont largement inscrites dans l'agenda du tourisme pour alléger la pression sur le centre-ville. Les entreprises de transport, en particulier les compagnies de chemin de fer ou de bus réguliers, peuvent être considérées comme des alliées pour promouvoir des produits et des billets combinés afin de garantir un voyage durable tout en profitant d'un moyen de transport déjà existant.

5/ Promouvoir la mobilité touristique durable par le marketing et la communication

POURQUOI

La communication et le marketing sont des éléments clés de la chaîne de valeur du tourisme. La manière dont une destination est communiquée est essentielle pour susciter l'intérêt et attirer les visiteurs. L'image de marque d'un lieu n'est pas un outil pour présenter une ville au monde mais pour définir quel est le visiteur potentiel à accueillir. Le marketing est également essentiel pour comprendre les préférences de la demande. Il constitue un instrument clé pour concevoir des produits et services touristiques. Son message s'adresse à des secteurs spécifiques du marché en ajoutant de la valeur aux produits existants par le biais de la publicité, de la narration, de l'adhésion, de campagnes sur les médias sociaux, etc. Il est possible d'utiliser tous ces instruments et outils pour faire de la mobilité durable une option tendance tout en répondant à une demande croissante de durabilité dans les zones urbaines.

COMMENT

/ Développer des nouveaux produits

La mobilité durable améliore non seulement la qualité de vie en ville en tant que lieu de vie et de visite ; elle rend également possible des expériences touristiques innovantes en créant des nouveaux produits et services tels que des visites guidées à pied ou à cheval. Elle propose un tourisme actif lié à des pratiques saines et sportives: l'équitation, la course à pied, du gymkhana à pied, des jeux de piste en plein air, etc...

/ (Dé)commercialisation des pratiques (non)responsables des organisations publiques

Les initiatives orientées vers les entreprises qui respectent les critères de mobilité durable, qu'elles soient labellisées ou non doivent être activement promues par les organismes publics de marketing du lieu de destination par le biais de sites web officiels et de points d'information officiels. Au contraire, les services et produits touristiques à but lucratif qui ne sont pas en phase avec l'agenda de la mobilité durable doivent être tenus à l'écart des canaux officiels d'information, de communication et de commercialisation.

/ Cibler les visiteurs responsables

L'utilisation des outils de marketing est utile pour identifier les secteurs du marché sensibles aux questions de durabilité et de tourisme responsable dans le but d'en faire des utilisateurs potentiels et des prescripteurs de médias. Les campagnes de communication et de médias sociaux sont d'excellents outils pour défendre les pratiques de mobilité durable lors des voyages. Des mesures fiscales ou autres pratiques qui encouragent les bons comportements doivent également être envisagées.

Il est nécessaire de diffuser des recommandations méthodologiques claires permettant d'analyser les dynamiques ainsi que des guides pour construire une politique de mobilité touristique durable, en intégrant les pratiques touristiques dans les Plans de Mobilités Urbaines Durables par exemple.

/ Faire de la mobilité durable une expérience pour les visiteurs

Dans le but de fusionner la mobilité avec les expériences touristiques, il est possible de marquer les pratiques de mobilité durable comme un atout pour la stratégie de marque du lieu de destination. Rendre la pratique du vélo une expérience saine et amusante, promouvoir le partage du système de transport avec les habitants et encourager la découverte de chaque coin de la destination à pied. Ces pratiques peuvent être transformée en une revendication pour un bon nombre de visiteurs.

/ Récompenser les bonnes pratiques par l'étiquetage et la reconnaissance publique

La reconnaissance publique des produits et services à travers les programmes de labellisation qui récompensent les solutions écologiques et leurs utilisateurs répond à un double objectif. D'une part, cela incite les services privés et publics du tourisme à rejoindre le réseau des "solutions vertes" engagés dans un plan d'amélioration de la responsabilité environnementale et sociale. D'autre part, cette reconnaissance permet également de promouvoir les services et les produits en ciblant clairement les visiteurs sensibles aux questions de durabilité.

/ Fournir des informations relatives à la sécurité

Partant du principe que de nombreux touristes et visiteurs ne connaissent pas l'environnement urbain dans lequel ils se déplacent, y compris le système de transport ; il serait très utile de fournir des informations spécifiques concernant la sécurité et les questions réglementaires aux utilisateurs lorsqu'ils se déplacent dans la zone. Cela concerne l'utilisation de la voiture et de la moto (réglementations spécifiques nationales et locales, seuil d'alcoolémie, etc...) ainsi que la conduite de vélos et de scooters électriques.

Au niveau de l'État et de l'UE



1/ Coordonner et faciliter une connaissance commune du terrain pour un agenda intégré

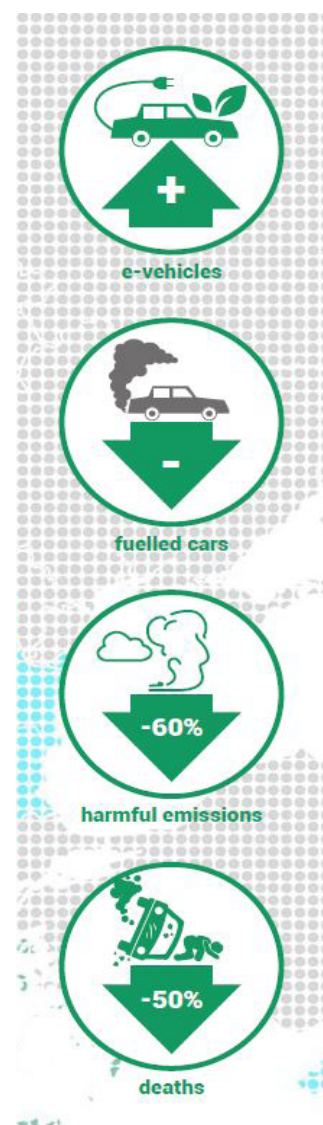
POURQUOI

Même si le tourisme et la mobilité sont considérés comme des phénomènes constitutifs mutuels, il y a un manque de connaissances communes de base pour construire un agenda commun et intégré afin de relever les défis partagés dans la poursuite d'un avenir plus vert pour les villes méditerranéennes.

COMMENT

/ Élaboration de lignes directrices méthodologiques pour l'analyse et la planification

Malgré les efforts des différents programmes européens et nationaux, il existe très peu de documents traitant du phénomène de la mobilité touristique urbaine de manière comparative et complète. Il est nécessaire d'articuler des directives méthodologiques claires pour analyser les dynamiques et des manuels pour développer des politiques de mobilité touristique selon des critères durables, tels que l'intégration des pratiques touristiques dans les PUMD.



Source: "A Handbook on Sustainable Mobility in the MED Area" by the Mobilitas Project

/ Financement de projets de recherche pour des études de cas et des analyses comparatives

Il existe également un manque d'informations concernant la mobilité touristique à partir des réalités urbaines de toute l'Europe, qui seraient cruciales pour accompagner et soutenir l'élaboration de politiques aux niveaux local et national. Les futurs financements de l'UE pourraient soutenir l'amélioration des données et des connaissances dans ce domaine.

/ Production et intégration des données

Il n'existe aucune systématisation des rares données existantes sur les mobilités touristiques dans les pays et en Europe. La standardisation et la collecte de données statistiques concernant le profil des destinations, les flux touristiques par groupe cible, l'utilisation des équipements et des modes de transport, etc... seraient cruciales pour établir une analyse comparative entre différentes réalités urbaines. Dans ce domaine, l'analyse des big data s'est avérée très utile dans le cadre de programmes pilotes pour mieux comprendre la mobilité touristique, compte tenu de sa nature en évolution rapide. Bien que certains projets exploratoires soient mis en œuvre au niveau national, il serait crucial de s'orienter vers un terrain d'entente méthodologique pour l'analyse comparative européenne.

2/ Coopération multi-niveau entre différentes administrations

POURQUOI

Il est nécessaire d'unir les efforts des parties prenantes et des États pour promouvoir, planifier et financer des infrastructures et des services mutuellement intéressants. Il faut aussi promouvoir un programme commun de durabilité dans les secteurs de la mobilité et du tourisme et les aligner sur le programme européen Green Deal.

COMMENT

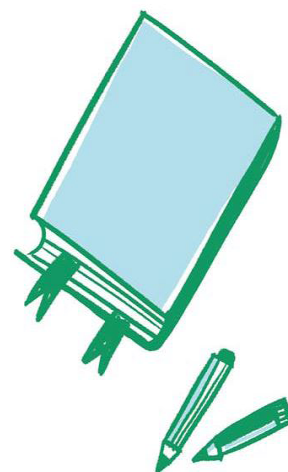
/ Promouvoir les infrastructures interrégionales

Les États et les institutions européennes doivent continuer à encourager les solutions à faibles émissions de carbone comme les infrastructures linéaires et les services de mobilité tels que les itinéraires Eurovelo pour le vélo, le réseau européen de trains de nuit ou les initiatives de co-voiturage en dernière option. Ces solutions sont beaucoup plus durables et doivent être fortement encouragées pour réduire l'utilisation du transport aérien ou des voitures privées.

/ Construire un cadre réglementaire pour donner la priorité aux systèmes de transport à faibles émissions de carbone

Malgré la loi européenne sur le climat et sa transposition au niveau des États, il existe encore des lacunes importantes en termes de réglementations spécifiques. Bien que l'UE ne soit pas compétente en matière de politique touristique, il est clairement nécessaire que les administrations nationales s'alignent sur certaines stratégies mutuellement intéressantes : taxation des carburants et des véhicules, adoption de critères d'éco-labellisation, établissement des normes de développement des zones à faibles émissions dans les zones urbaines et métropolitaines, financement des transports publics, promotion de la mobilité active et mise en services de vélos partagés, exigences de mobilité durable pour les grands sites

Malgré la loi européenne sur le climat et son adaptation au niveau des États, il existe encore des lacunes importantes en termes de conception et de mise en œuvre de réglementations spécifiques.



d'hébergement et des attractions urbaines, etc...

/ Réseau de partage de bonnes pratiques

Afin de partager les expérimentations et les connaissances, nous devons mettre en valeur les meilleures pratiques entre les autorités locales, étatiques et publiques européennes. Pour cela, il convient de promouvoir des espaces d'échange de connaissances et de coopération entre les territoires, régions ou villes concernés et touchés par les questions de mobilité touristique.

3/ Soutien financier pour stimuler l'agenda de la mobilité touristique

POURQUOI

Il est clairement nécessaire d'établir des programmes de financement pour la conception, le partage et la mise en œuvre de projets de développement de tourisme durable et de gestion de la mobilité dans les zones urbaines selon les critères du Green Deal européen. Le financement de politiques, de mesures et d'actions identifiées dans les PMUD déjà approuvés est un point d'entrée crucial pour la transformation de la mobilité. Il y a suffisamment de preuves de bonnes pratiques et de villes avec une planification intégrée et avancée pour inspirer des actions concrètes, ayant un impact dans toute la région méditerranéenne.

COMMENT

/ Programmes et actions de financement pour le développement de politiques de mobilité touristique

L'élaboration des PMUD nécessite des fonds pour faire avancer les choses à chaque étape. La collecte de données, la création de nouvelles sources et l'analyse qui s'ensuit, la mise en place de processus participatifs, la rédaction de documents, la commande de rapports à des experts, etc... Tout cela nécessite une source de financement appropriée en plus des éventuels fonds d'investissement pour la mise en œuvre du plan.

/ Programmes de financement pour soutenir l'investissement dans les infrastructures et les nouveaux services

Les financements de l'État et de l'UE doivent cibler les besoins en matière d'infrastructures issus des PMUD ; telles que les infrastructures de mobilité active (zones piétonnes, pistes cyclables, emplacements de stationnement, étiquetage des itinéraires, parkings pour autocars, ou stations électriques, véhicules collectifs à faibles émissions, etc.).



Les Bonnes Pratiques de l'UTC

Afin d'illustrer les tendances et défis des mobilités touristiques urbaines, vous trouverez ci-dessous les bonnes pratiques les plus pertinentes issues de l'expérience de la Communauté des transports urbains.

// Projets de mobilité active et de transport à faibles émissions :

Misano (Italie) : Signalisation des itinéraires cyclables touristiques
http://medurbantools.com/portfolio_page/bike-lanes-upgrade-in-misano-italy/

Zadar (Croatie) : Développement des itinéraires de cyclotourisme et numérisation de l'information.

http://medurbantools.com/portfolio_page/cycle-tourism-in-zadar-croatia/

Aire métropolitaine de Barcelone (Espagne) : Infrastructures cyclables et connectivité métropolitaine (Ciclovía)

http://medurbantools.com/portfolio_page/bike-lane-network-in-barcelona-metropolitan-area/

Réthymno (Grèce) : Solutions de mobilité électrique pour les touristes et les résidents

http://medurbantools.com/portfolio_page/electric-mobility-solutions-for-tourists-and-residents/

Larnaca (Chypre) : Mise en œuvre de politiques de mobilité active issues du PMUD

<https://urban-transport.interreg-med.eu/no-cache/news-events/news/detail/actualites/soft-mobility-mentoring-meet-the-replicator-cyprus-energy-agency-larnaca/>

// Traiter et atténuer les impacts des navettes des croisiéristes entre les ports et les zones touristiques :

Ravenna (Italie) et Valence (Espagne) : Traiter l'accessibilité des ports de croisière aux zones urbaines

http://medurbantools.com/portfolio_page/low-carbon-transport-plans-in-cruise-destinations-ravenna-italy/

// Utiliser le big data pour mieux connaître et gérer la mobilité touristique :

Rimini et Misano (Italie) : Système de Big Data pour comprendre les habitudes, les tendances et les impacts sur les zones touristiques et les zones urbaines des grands événements.

http://medurbantools.com/portfolio_page/big-data-analysis-in-rimini-and-misano/

Larissa (Grèce) : L'utilisation des données dans la gestion du système de mobilité et son évaluation.

<https://urban-transport.interreg-med.eu/no-cache/news-events/news/detail/actualites/big-data-mentorship-meet-the-replicating-city-larissa/>

// Suivez-nous //

Site web

<https://urban-transport.interreg-med.eu/>

Twitter

@MEDCommTrans

Facebook

Urban Transports
Community - Interreg Med

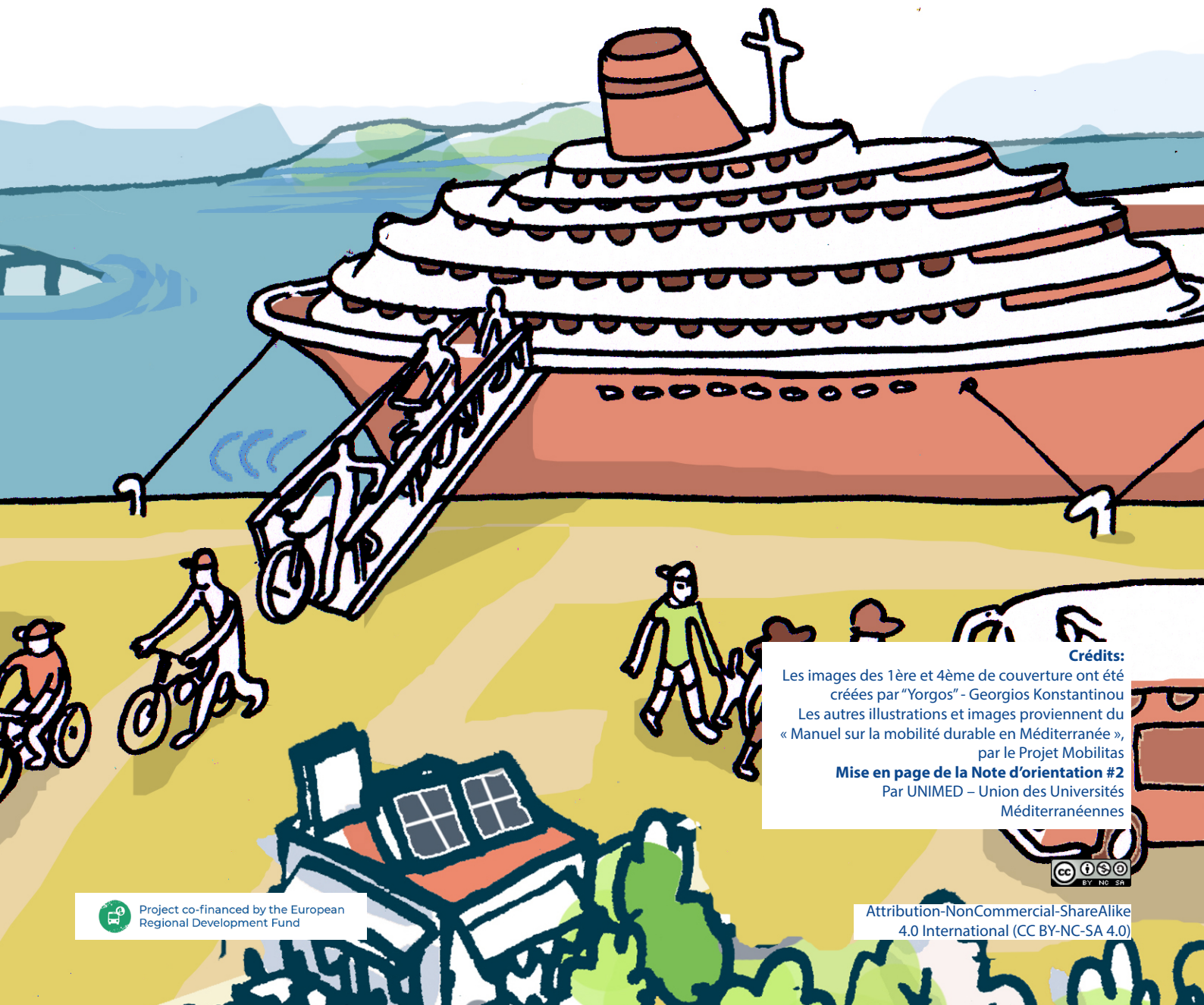
LinkedIn

MED Urban Transports
Community

Newsletter

<https://urban-transport.interreg-med.eu/subscribe-to-our-newsletter/>





Crédits:
Les images des 1ère et 4ème de couverture ont été
créées par "Yorgos" - Georgios Konstantinou
Les autres illustrations et images proviennent du
« Manuel sur la mobilité durable en Méditerranée »,
par le Projet Mobilitas
Mise en page de la Note d'orientation #2
Par UNIMED – Union des Universités
Méditerranéennes

