



Université de Toulouse Le Mirail

Centre d'Etude du Tourisme, de l'hôtellerie et des Industries de l'Alimentation
site de Foix

Master 1 tourisme et développement

L'évolution des modes de transports touristiques en milieu urbain : enjeu pour un tourisme durable



Juin 2010

Présenté par :

Camille Bardinnet

Année universitaire 2009-2010

Sous la direction de : **Pierre Torrente**



Université de Toulouse Le Mirail

**Centre d'Etude du Tourisme, de l'hôtellerie et des Industries de l'Alimentation
site de Foix**

Master 1 tourisme et développement

L'évolution des modes de transports touristiques en milieu urbain : enjeu pour un tourisme durable

Juin 2010

Présenté par :

Camille Bardinet

Année universitaire 2009-2010

Sous la direction de : Pierre Torrente

Remerciements

Je tiens à remercier le CETIA de Foix ainsi que toute l'équipe d'enseignants pour ces deux années passées très riches en rencontres et en apprentissages.

Je remercie Monsieur Torrente, mon enseignant tuteur, pour ses conseils et critiques avisés.

Je remercie également mes camarades de classe pour les échanges d'expériences et le partage des connaissances qui ont été très formateurs.

Merci à mon entourage, ma famille, mes amis, tous ceux, d'ici et d'ailleurs, qui m'ont aidée, soutenue, qui ont participé à la correction des fautes ou qui m'ont fourni des informations pour la rédaction de ce mémoire de fin d'année.

Sommaire

Introduction.....	1
Partie I) La place des transports dans le développement touristique en milieu urbain.....	3
A) Le tourisme durable en milieu urbain rendu possible grâce aux transports.....	3
B) L'évolution de l'offre de transports urbains face au développement touristique	11
C) Les transports, aujourd'hui au cœur des préoccupations de développement durable.....	17
Partie II) L'évolution des pratiques de transports touristiques en milieu urbain.....	27
A) La voiture n'est pas une fatalité.....	27
B) L'adaptation progressive de l'offre.....	35
C) Le tourisme, vecteur de durabilité urbaine.....	45
Partie III) L'apparition des formes alternatives de transports touristiques urbains : le cas de Bordeaux.....	55
A) Présentation du territoire touristique.....	55
B) L'action des politiques de transport urbain.....	61
C) Une offre de plus en plus adaptée.....	67
Conclusion.....	77
 Bibliographie.....	
Annexes.....	
Lexique.....	
Sigles et abréviations.....	
Table des matières.....	

Introduction

Une ère s'achève.

Voilà trente-cinq ans, Georges Pompidou voulait des villes dessinées par et pour l'automobile.

Celle-ci a investi les espaces publics, chassé les tramways, grignoté les trottoirs.

La voiture était symbole de prospérité, d'accomplissement individuel, de bonheur familial et de liberté.

Et si la liberté était en train de changer de camp ?

L'ère du « tout voiture » en milieu urbain semble avoir atteint ses limites.

Conduire en ville était un plaisir ; c'est devenu une contrainte.

Pire, la voiture n'est même plus à la mode.

Pollution, encombrements, nuisances en tout genre, l'automobile est devenue un fléau en ville qui détériore le cadre de vie local et met en péril l'avenir global de la planète.

Les déplacements locaux évoluent progressivement vers l'abandon de l'automobile particulière pour privilégier les transports doux ou en commun se révélant moins chers, plus rapides et plus écologiques.

L'activité touristique, très présente dans les milieux urbains, auparavant uniquement conditionnée par la voiture est elle aussi touchée par ces changements de comportement de mobilité.

L'accès aux pôles urbains offre aujourd'hui un large choix de transport pour les voyageurs (train, bateau, avion, bus...)

Les déplacements en voiture dans une ville peu ou pas connue se révèlent difficiles et mettent en péril la satisfaction des touristes et l'image de la ville en elle-même. (Pollution visuelle)

Parallèlement, une nouvelle offre de transports alternatifs à la voiture se développe en ville.

Transports en commun propres, Vélos, voies piétonnes laissent présager un avenir plus durable en milieu urbain.

Dans ce cadre là, les perspectives d'avenir poussent à la réflexion.

Face à l'évolution des comportements touristiques et à la diversification de l'offre, les transports urbains sont-ils un support pour un tourisme durable ?

Il est ainsi légitime de se demander si l'offre de transport urbain est compatible avec les déplacements touristiques et si l'introduction de transports alternatifs en ville peut être facteur d'un développement plus durable.

Pour réfléchir à ces problématiques au cœur de l'actualité, nous nous proposons d'étudier tout d'abord la place des transports dans le développement touristique en milieu urbain (partie I), l'évolution des pratiques de transport touristique en ville (partie II) et enfin l'apparition des formes alternatives de transport touristique urbain illustrée par le cas de la ville de Bordeaux (partie III).

Partie I - La place des transports dans le développement touristique en milieu urbain

Le tourisme, depuis ses débuts est conditionné par les déplacements. A l'origine, les mobilités de personnes étaient seulement réalisées par la marche à pied.

Puis, progressivement, le progrès technique a fait son effet et les moyens de transports se sont développés permettant aux voyageurs d'aller toujours plus loin.

Toutefois, les bouleversements écologiques actuels marquent un tournant dans l'évolution des transports.

La prise de conscience générale et l'apparition d'une volonté d'organiser un développement plus durable de nos sociétés tendent à recadrer ces mobilités qui tout en permettant la découverte de l'ailleurs se révèlent très dangereuses pour l'avenir de notre planète.

Pour découvrir cette relation interdépendante du tourisme et des transports nous étudierons successivement la place des transports dans la mise en œuvre du tourisme durable en milieu urbain (A), l'évolution de l'offre de transports urbains face au développement touristique (B) et enfin l'importance des transports dans la mise en œuvre d'un développement durable. (C)

A) Le tourisme en milieu urbain rendu possible grâce aux transports

Voyager est une aspiration propre à chacun d'entre nous mais cette seule volonté ne suffit pas pour devenir touriste.

L'aménagement et l'organisation du voyage sont une nécessité qui nous dépassent lorsque nous sommes touristes mais qui nous permettent d'accéder à cet état.

La possibilité de visiter, de dormir, de manger, de se déplacer, de partager ou encore d'être informé est organisée par un processus externe visant à nous garantir le bon déroulement de nos vacances.

Dans ce cadre là, le transport entre en jeu : il est le seul moyen de se déplacer physiquement sur des distances plus ou moins longues, de notre lieu de vie quotidienne à notre lieu de vacances.

Sa relation avec le tourisme devient alors évidente, les enjeux d'aujourd'hui permettant l'encadrement raisonné de ce lien.

Le réchauffement climatique, la multiplication du nombre de touristes, la fragilité de l'environnement, l'accès à la culture sont autant d'enjeux qui nécessitent la mise en place d'un tourisme durable.

Les espaces urbains, centres de rencontre d'un grand nombre d'individus sont aujourd'hui des espaces touristiques qu'il est nécessaire de maîtriser.

Les transports font partie intégrante de ce programme très complexe. Ils sont nécessaires aux déplacements de la population locale et touristique mais restent difficilement organisables et maîtrisables sur le long terme.

Pour étudier l'impact des transports sur le développement touristique, nous réfléchirons tout d'abord aux relations entre transport et tourisme (1), puis aux relations entre ceux-ci et le développement durable (2), nous étudierons les caractéristiques du tourisme urbain (3) et enfin nous ferons l'inventaire des différents moyens de transports traditionnels en milieux urbains (4).

1) La relation entre transport et tourisme

On observe une interdépendance de fait du tourisme et des transports mais également au niveau de leur développement

a) L'interdépendance du tourisme et des transports.

Depuis ses origines la pratique du tourisme est véhiculée par une aspiration de découverte de l'ailleurs, de l'autre. Elle implique une volonté de quitter son domicile, ses habitudes et son lieu de vie quotidienne, pour des raisons personnelles, pour aller vers un lieu peu connu ou dont on a entendu parler.

En 1948, l'assemblée générale des Nations Unies met en place la déclaration universelle des droits de l'homme.

L'article 13 de ce texte consacré affirme que « toute personne a le droit de circuler librement et de choisir sa résidence à l'intérieur d'un Etat » et également que « toute personne a le droit de quitter tout pays, y compris le sien, et de revenir dans son pays ».

Ce texte est donc à l'origine de la liberté d'être touriste ou voyageur.

Mais cette liberté en révèle une autre : celle de pouvoir se déplacer.

Ainsi, cette action volontaire qu'est la pratique du tourisme est tributaire de la mobilité des hommes. En effet, il faut avoir la possibilité de se mouvoir pour découvrir, notamment lorsque les distances à parcourir sont importantes.

Le transport de personnes dit « en commun » entre alors en jeu. Il est le fait de porter plusieurs personnes d'un lieu à un autre.

Le progrès industriel, au XIX^{ème} siècle, permet l'apparition successive des moyens de transports touristiques tels qu'on les connaît aujourd'hui : le bateau à vapeur, le chemin de fer, la route et enfin le transport aérien.

Ainsi, en 1783, le premier bateau à vapeur apparaît. Cette navigation commence sur les rivières et sur des trajets courts, comme la traversée de la Manche.

Par la suite, en 1837, nous assistons à l'apparition du train qui va révolutionner le transport en commun.

En France, La ligne ferroviaire Paris/Saint-Germain-en-Laye est la première à être principalement destinée au transport de voyageurs.

A partir de 1850, les chemins de fer se construisent à un rythme accéléré et constituent les prémises du maillage raccordé avec les pays voisins.

La route touristique, quant à elle, existe depuis l'époque romaine pour les voyages à pied ou à cheval (elle permettait à Rome d'asseoir son pouvoir).

Sa mise en réseau est étroitement liée à la démocratisation de l'automobile individuelle au XIX^{ème} siècle.

Pour finir, le transport aérien apparaît au XX^{ème} siècle et ouvre des perspectives de découvertes internationales jamais imaginées.

La mobilité touristique, accessible à tous, devient très vite un mode de vie. Le nombre de touristes se multiplie d'années en années et l'accès au tourisme est aujourd'hui assez démocratisé.

Parallèlement à cela, l'économie des transports est également dépendante des flux touristiques qui constituent aujourd'hui sa clientèle majoritaire.

Ainsi, le tourisme ne peut fonctionner sans transports tandis que l'offre de transport a besoin de sa clientèle touristique.

b) Le développement du tourisme et celui des transports sont inter-liés

Nous venons de voir que le tourisme est devenu un produit de consommation courante car le développement des transports a su répondre aux nécessités de mobilité.

Ces deux industries se développent l'une par rapport à l'autre.

En effet, le développement du tourisme entraîne celui des transports et réciproquement.

Ainsi, l'évolution des pratiques touristiques, la libéralisation du tourisme ou encore les évolutions technologiques ont eu des impacts sur l'économie du tourisme comme sur celle des transports.

« L'évolution des infrastructures de transport structure celle des comportements touristiques »¹

Ces transformations considérables ont entraîné un rapprochement du tourisme et des transports qui ne peuvent évoluer l'un sans l'autre.

Aujourd'hui, les transports appartiennent au secteur primaire de l'activité touristique. Ils sont intégrés au processus de la chaîne touristique et représentent un service primordial.

Le tourisme, qui auparavant était uniquement rattaché aux loisirs, englobe aujourd'hui l'ensemble des secteurs économique auxquels un individu fait appel lors d'un déplacement touristique. (Restauration, hébergement, transports...)

Transport et tourisme ont également un impact commun sur les territoires qu'ils investissent : ils influent sur leur développement.

En effet, la mise en tourisme ne peut être réalisable que sur des territoires qui sont accessibles et donc desservis par des moyens de transports.

Toutefois l'idée par laquelle l'évolution des comportements touristiques est dictée par l'évolution des transports est aujourd'hui en pleine transformation.

En effet, cela a tendance à s'inverser : les touristes, qui ont aujourd'hui accès à de nombreuses destinations touristiques n'ont plus les mêmes aspirations de découvertes lointaines et voyagent désormais plus près de leur lieu de résidence.

Cette tendance est également favorisée par la prise en compte de l'enjeu du développement durable ou encore par la crise financière débutant en 2007.

Ainsi, on remarque que la part du transport international dans l'ensemble des flux touristiques diminue de 1,1% chaque année entre 1990 et 2000. Cette diminution favorise l'idée que le tourisme est marqué du sceau de la proximité.

Les transports doivent donc s'adapter.

¹ Brice DUTHION, Jean-claude ZIV. *Tourisme, transport et intermodalité*. Revue Espaces 2006

2) La relation entre transports, tourisme et développement durable

Après avoir identifié les liens entre tourisme et transports, réfléchissons à la durabilité de cette relation.

En effet, l'intégration du développement durable aux transports touristiques est fondamentale : elle tend à organiser la viabilité des mobilités touristiques dans le temps et dans l'espace.

L'Organisation Mondiale du Tourisme, organe de l'Organisation des Nations Unies a adopté en août 2004 une définition officielle et conceptuelle du développement durable en matière de tourisme :

"Les principes directeurs du développement durable et les pratiques de gestion durable du tourisme sont applicables à toutes les formes de tourisme dans tous les types de destination, y compris au tourisme de masse et aux divers créneaux touristiques. Les principes de durabilité concernent les aspects **environnemental, économique et socioculturel** du développement du tourisme. Pour garantir sur le long terme la durabilité de ce dernier, il faut parvenir au bon équilibre entre ces trois aspects.

Par conséquent, le tourisme durable doit :

1. **exploiter de façon optimum les ressources de l'environnement** qui constituent un élément clé de la mise en valeur touristique, en préservant les processus écologiques essentiels et en aidant à sauvegarder les ressources naturelles et la biodiversité ;
2. **respecter l'authenticité socioculturelle des communautés d'accueil**, conserver leurs atouts culturels bâti et vivant et leurs valeurs traditionnelles et contribuer à l'entente et à la tolérance interculturelles ;
3. **assurer une activité économique viable sur le long terme** offrant à toutes les parties prenantes des avantages socioéconomiques équitablement répartis, notamment des emplois stables, des possibilités de bénéfices et des services sociaux pour les communautés d'accueil, et contribuant ainsi à la réduction de la pauvreté.

Le développement durable du tourisme requiert la participation, en connaissance de cause, de tous les acteurs concernés, ainsi qu'une forte direction politique pour assurer une large participation et l'existence d'un consensus. Le tourisme durable est le fruit d'efforts permanents et il exige le contrôle constant des effets de cette activité, ce qui suppose l'adoption, chaque fois qu'il y a lieu, des mesures préventives et/ou correctrices nécessaires.

Le tourisme durable devrait aussi satisfaire, au plus haut niveau possible, les touristes, et représenter pour eux une expérience utile en leur faisant prendre davantage conscience des problèmes de durabilité et en encourageant parmi eux les pratiques adaptées. »²

Ainsi définie, la mise en place d'un tourisme durable doit être portée par une action commune de toutes les composantes touristiques d'un territoire donné.

Ces composantes ou grandes thématiques (économiques, sociales et environnementales) liées au tourisme durable sont nombreuses et variées, le tourisme durable touchant un large éventail de secteurs d'activités. (Gestion des déchets, de l'eau, préservation du paysage, de la biodiversité, maintien de la culture locale, accès au tourisme pour tous...)

Le transport en faisant partie, il doit être intégré à ce processus de façon raisonnée et réfléchie de façon à être opérationnel sur le long terme.

Les transports, grands consommateurs d'énergie, émettent des gaz à effet de serre problématiques pour l'environnement.

Au niveau mondial, les transports touristiques sont responsables de 5% des émissions de gaz à effet de serre.

Les transports aériens et automobiles sont les transports les plus polluants.

Les polluants qu'ils émettent sont par exemple le dioxyde de carbone (CO₂), le NO_x (responsable des pluies acides), le plomb, le dioxyde de soufre (SO₂) ou encore les particules fines.

En France, les transports sont le premier secteur émetteur de dioxyde de carbone. (34% des émissions totales de CO₂ en 2007)

De 1990 à 2007, les émissions de CO₂ dues aux transports ont progressé de 15 %.³

Au niveau du tourisme international, le transport aérien est très problématique. Il émet trois fois plus de gaz à effet de serre que le transport aérien national, soit près de 17,4 millions de tonnes d'équivalent CO₂ (unité de mesure la plus courante) en 2007.

Ainsi, dans l'atmosphère, 12% du CO₂ présent provient du transport aérien !⁴

² Groupes de travail, « définition officielle des Nations Unies, OMT développement durable du tourisme, définition conceptuelle août 2004 », publié le 10 août 2007, [ref. du 18/5/2010], disponible sur <www.veilleinfotourisme.fr/1186758213380/0/fiche___article/&RH=1178110141256>

³ Source Internet du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer. Observation et statistiques de l'environnement. « Les émissions de gaz à effet de serre des transports », [ref du 18/05/2010], disponible sur <www.stats.environnement.developpement-durable.gouv.fr/donnees-essentielles/activites-

Les transports maritimes et ferroviaires sont parmi les modes de transport les moins polluants.

Les émissions du rail par exemple sont presque nulles et continuent de diminuer grâce à l'utilisation de l'électricité.

La mise en place du protocole de Kyoto le 25 avril 2002, prévoit de privilégier ce type de transport dans son programme de 2008 à 2012.

Le trafic routier pour finir, est responsable de la moitié des émissions de CO2 liées aux transports en Europe. Au niveau national et notamment dans les milieux urbains la réduction de l'automobile par la population touristique est primordiale pour mettre en place un tourisme plus durable.

La qualité de l'air s'est dégradée, notamment dans les grandes villes et est responsable de 3 millions de morts chaque année dans le monde selon l'Organisation Mondiale de la Santé. (Maladies respiratoires en majeure partie)

Ainsi, dans une dynamique de tourisme durable, le poste transport est à étudier sérieusement.

La réduction de l'utilisation de l'avion et de l'automobile doit être l'orientation première pour laisser place à des transports propres tels que les transports en commun ou les transports doux tels que le vélo ou encore la marche à pied.

Toutefois, il faut pour cela agir à de nombreux niveaux pour que les pratiques et l'offre évoluent dans une dynamique générale de mise en place d'un tourisme durable et que l'espace touristique consommé devienne un espace touristique maîtrisé.

Dans cette étude nous nous focaliserons sur les transports touristiques urbains et n'aborderons donc pas les transports aériens, maritimes ou encore ferroviaires.

3) Les caractéristiques du tourisme urbain

Pour commencer, l'espace urbain, défini par l'INSEE, est un ensemble continu formé par des aires urbaines et par des communes dont au moins 40% de la population active résidente travaille dans l'une ou l'autre de ces aires urbaines.

La place du tourisme en milieu urbain est très difficile à identifier compte tenu de la multiplicité des pratiques qui y existent, des acteurs qui les pratiquent et des secteurs d'activité représentés.

⁴ Source Internet EUROPA, synthèse de la législation de l'UE, « les transports et le CO2 », [ref du 01/04/2010], disponible sur < http://europa.eu/legislation_summaries/other/128049_fr.htm>

Le tourisme en milieu urbain est une des plus vieilles pratiques touristiques dans le monde.

En effet, ce fut, au fil des temps, un lieu de pèlerinage, de commerce, de loisirs, de découverte économique, d'études ou encore de diplomatie.

Le « Grand Tour », la villégiature ou encore les loisirs ont investi les villes, au moins comme étape, dès la genèse du tourisme.

De même, les premiers syndicats d'initiative sont apparus en ville.

Le tourisme urbain est difficile à définir, car il implique une grande diversité au niveau des villes en elles-mêmes, des populations qui y circulent et des formes de tourisme.

La typologie des villes touristiques est très large et très variée.⁵

Mis à part la diversité d'échelle géographique, Une ville touristique peut être entre autres une ville thermale ou industrielle, une ville touristifiée (au sein desquelles, l'économie touristique est devenue essentielle comme Venise par exemple), polyvalente (qui possède une fonction tourisme parmi d'autres), ou encore une ville bénéficiant de l'attractivité de sa région, caractérisée comme « ville étape ».

Cette diversité des espaces accueille ensuite une diversité de population.

La ville est au cœur du dynamisme touristique puisque c'est un pôle émetteur par excellence, un espace de transit et de visite.

Ainsi, un large panel de populations y cohabite.

Les permanents et les différentes catégories de temporaires sont réunis sur un même espace plus ou moins restreint. C'est cette co-présence qui constitue le tourisme en ville.

La clientèle touristique urbaine est majoritairement jeune ou retraitée.⁶

Toutefois, toutes les typologies de clientèle y sont représentées. On note que les populations urbaines sont sous représentées dans le tourisme urbain contrairement aux populations rurales ou habitantes de petites et moyennes villes.

Comparée aux autres espaces touristiques, la ville arrive en seconde position en terme de séjours (derrière la campagne) ; elle représente 32% des séjours réalisés par les français en France et génèrent une forte consommation touristique estimée à 23,6 milliards d' €, dont 60% proviennent des touristes étrangers.

⁵ Richard Ladwein. Les modalités de l'appropriation de l'expérience de consommation : le cas du tourisme urbain. Lille : les cahiers de recherche.2002

⁶ Source Internet.Direction du tourisme. « Les clientèles du tourisme urbain »[ref.du 20/05/10] disponible sur <www.tourisme.equipement.gouv.fr/fr/navd/mediatheque/publication/attractivite/att00006388/client_toururbain.pdf>

Cependant, la ville est une destination difficile à cerner et à appréhender, car elle est multiforme et avec des durées de séjour qui peuvent très fortement varier.

En effet, les courts séjours sont très communs en milieu urbain : la première motivation de venue est la visite familiale pour 49% des nuitées, puis vient l'agrément pour 42% des nuitées. (Séjour découverte ou de passage)

Toutefois ces courts séjours sont compensés par une faible saisonnalité comparée aux autres destinations touristiques, la ville n'étant pas visitée selon la météo de la période.

Enfin, la ville concentre une grande diversité de formes de tourisme : le tourisme d'affaires, congrès et salons, le tourisme culturel, le tourisme évènementiel et festif, le tourisme de découverte économique, les parcs de loisirs ou encore le tourisme de shopping.

Faire du tourisme urbain peut être motivé par la volonté de reproduire le temps d'un séjour, le mode de vie urbain, caractérisé par une densité d'activités et d'hommes, une animation importante, et une forte mobilité.

Le touriste, muni de son appareil photo, de sa carte et de son guide touristique se laisse porter par la ville labyrinthe, son brouhaha, ses odeurs.

Durant cette déambulation, bien que planifiée selon des itinéraires conseillés ou immanquables, il prend le risque de s'égarer et d'être surpris par des lieux moins publics ou des micros événements inédits se déroulant dans la rue. C'est une expérience sensorielle très complète qui parfois n'est agréable que pour un moment.

Les activités touristiques proposées sont, selon l'échelle de la ville bien sûr, souvent très diverses, tout comme les types d'hébergement, de restauration ou de transport.

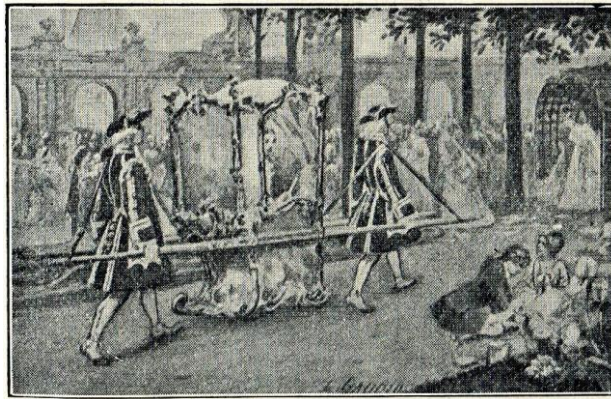
4) Les moyens de transports urbains traditionnels

Au niveau historique les moyens de transports urbains ont été tardivement mis en place, la marche à pied étant suffisante compte tenu des faibles distances à parcourir dans des villes encore petites.

Jusqu'au XIII^{ème} siècle, les déplacements en ville relevaient de la marche à pied ou de l'utilisation du cheval. Progressivement, les transports privés se développèrent puis les transports publics de louage et enfin les transports en commun.⁷

⁷ Source internet. Musée des transports. « Histoire des transports urbains » [ref. du 03/01/210], disponible sur www.amtuir.org/index.htm.

Le premier service public de transport en ville fut celui des chaises à porteurs de louage à Paris.



Les chaises à porteurs, premier mode de transport public (source www.tassignon.be)

En 1662, apparaît le carrosse créé par Blaise Pascal à Paris qui représente le premier service de transport en commun urbain. Des itinéraires et des horaires fixes sont mis en place pour la première fois.

Puis apparaît l'omnibus à Nantes en 1825, navette entre le centre ville et les faubourgs, qui fonctionne avec une voiture tirée par un cheval. L'omnibus sera ensuite adapté pour d'autres grandes villes françaises.

Le succès immédiat de ces moyens de transports montre leur nécessité dans des villes de plus en plus importantes prises en compte des migrations paysannes.

En 1832, le premier tramway (omnibus sur des rails) apparaît à New York et est ensuite adopté en Europe (Berlin, Blackpool, Paris...) Celui-ci fonctionne à l'électricité par traction mécanique.

En 1900, le premier métropolitain apparaît à Paris. Son développement est organisé avec l'approche de l'exposition universelle. Cet événement « touristique » marque les prémices de l'intégration des déplacements extérieurs à ceux des habitants.

Après 1900, la traction animale est condamnée et laisse place à des omnibus automobiles, créés selon le même mode que l'automobile qui passait alors du stade expérimental à la phase industrielle. Ils deviendront rapidement des « autobus ».

L'introduction de l'automobile individuelle vers 1920, bien que toujours limitée, entraîne les premiers encombrements urbains. Cela favorise le remplacement des tramways, en France et dans le monde, gênants pour le trafic automobile, par des autobus ou des trolleybus (qui comme le bus roulent sur des pneumatiques mais comme le tramway sont propulsés par un moteur électrique). Cela ne règlera pas le problème.

L'idée d'une mise en place de voies spéciales pour les transports en commun (en site propre) apparaît pour la première fois en Allemagne, en Belgique et aux Pays Bas.

Le RER parisien apparaît en 1969 et permet de desservir la capitale depuis la banlieue.

Entre 1985 et 2000, l'automobile individuelle continue de se développer tandis que les problèmes de pollution et de réchauffement climatique sont de plus en plus marquants.

La mise en place de transports alternatifs à la voiture se révèle nécessaire et se doit d'être attractive. Les transports collectifs urbains sont la meilleure solution.

Le tramway laissé à l'abandon refait alors surface en site propre, l'autobus n'offrant pas aux voyageurs la possibilité de réduire leur temps de déplacement et se révélant de capacité et de confort plus faible.

De plus, l'utilisation de l'électricité propre au tramway est neutre pour l'environnement, véritable enjeu écologique aujourd'hui.

Ainsi, on assiste à une hausse sensible du trafic des transports collectifs urbains qui sont enfin reconnus comme un moyen efficace de développement et participent à la diminution de la pollution de l'air et des nuisances sonores de la circulation automobile en ville.

Les déplacements collectifs intègrent également le covoiturage, l'auto partage ou encore l'auto-stop.

Toutefois les transports urbains ne se limitent pas aux transports collectifs. Les mobilités individuelles sont également parties intégrante des transports en ville.

Nous avons précédemment abordé le cas de l'automobile (à essence, électrique ou hybride), qui est indissociable des véhicules à deux roues motorisés comme le scooter, la motocyclette ou encore le cyclomoteur.

Il existe également des transports urbains individuels doux ou « véhicules à propulsion humaine » qui fonctionnent à l'« huile de coude ».

Les plus communs sont la marche à pied ou encore les cycles, notamment la bicyclette ou le vélo qui apparaît en tant que tel en 1890.

Le vélo-mobile ou vélo-car (tricycle à pédalage en position allongée), le tricycle, ou encore le monocycle en sont des variantes surtout pratiquées dans les villes du nord.

Les transports doux intègrent enfin la trottinette, le roller et la planche à roulette ou skateboard de plus en plus utilisés en milieu urbain.

Ainsi, progressivement, la mobilité s'est améliorée offrant aux habitants et aux voyageurs de plus en plus de choix de déplacement. Cette petite révolution de la mobilité a permis également le développement de la ville et une ouverture à son évolution touristique.

B) L'évolution de l'offre de transport urbain face au développement touristique

La mise en place de transports collectifs ou légers en milieu urbain est un avantage pour la population qui voit ses déplacements quotidiens réduits en temps et qui peut enfin allier sa nécessaire mobilité aux enjeux du développement durable.

Toutefois c'est loin d'être le seul enjeu.

Le tourisme est également le grand bénéficiaire de ces nouveaux services qui permettent à la fois de diffuser l'activité touristique mais également d'en faire profiter les voyageurs lors de leur visite en milieu urbain.

Ainsi, les mobilités de la population locale et des touristes se mélangent et s'entremêlent.

Les flux sont mieux appréhendés et contrôlés et permettent de faire cohabiter ces deux populations aux pratiques et objectifs totalement différents.

Pour appréhender l'évolution de l'offre de transport urbain face au développement touristique, nous aborderons tout d'abord la question des effets du développement touristique entraîné par la mise en place de transports urbains (1), observerons la place des mobilités touristiques au sein des mobilités urbaines (2), et enfin, nous étudierons le contexte actuel des pratiques touristiques et de transport en milieu urbain (3).

1) Les effets de développement touristique portés par les transports urbains

Chaque révolution technique et chaque introduction d'un nouveau mode de transport ont eu des effets sur le tourisme.

L'organisation spatiale des espaces touristiques s'est vue transformée et la réduction de la distance par rapport au coût a été un catalyseur permettant l'expansion du tourisme et son accessibilité à tous.

La mise en place de transports en commun en ville est tout d'abord bénéfique pour la population locale qui voit ses déplacements se réduire en temps et en efforts.

Ceux-ci, dans leurs déplacements quotidiens (domicile, travail, commerces...), peuvent accéder à la quasi-totalité de la ville sans avoir à utiliser leur voiture et en gagnant du temps bien souvent.

Bien qu'ils soient les premiers bénéficiaires, ils n'en sont pas les seuls.

En effet, la mise en place de transports en commun est également un levier de développement touristique tant au niveau des touristes eux-mêmes que de l'activité économique qui l'organise.

Ainsi, les touristes sachant qu'ils peuvent se déplacer facilement dans une ville peuvent bannir l'usage de leur voiture particulière.

Ils ont alors la possibilité d'accéder à la ville en question grâce au train, à l'avion, à l'autobus ou même au bateau et ensuite, sur place, se laisser guider par l'organisation de l'offre de transports urbains mis en place.

Cela facilite leur découverte de la ville car ils n'ont pas à se déplacer seuls dans un lieu qu'ils ne connaissent pas (et où ils se perdent bien souvent !). Ils peuvent apprécier leur visite de façon moins stressante et ont la possibilité de se mélanger à la population locale ce qui facilite les rapports visiteurs-visités.

De plus, la visite de la ville se révèle plus complète car la perte de temps à chercher sa route disparaît.

Ainsi, l'accueil des visiteurs est beaucoup plus agréable dans une ville offrant une offre de transport en commun opérationnelle et la satisfaction des visiteurs se voit améliorée.

Les conditions de transport participent à l'arbitrage dans le choix de la destination.

Dans une vision plus large, nous pouvons imaginer que cette satisfaction favorise l'allongement des séjours en milieu urbain, les visiteurs ayant un panel de possibilités touristiques plus large et un confort de visite optimisé.

Mais les transports en commun ne sont pas les seuls à participer au développement touristique d'une ville.

De même, les transports individuels ont également un impact sur la mise en tourisme d'un milieu urbain.

Ainsi, l'organisation du réseau routier bien que peu favorable au tourisme durable, développe également l'organisation touristique de la ville en permettant à la population locale comme touristique de se déplacer et d'accéder aux espaces touristiques.

Les transports légers ont également un impact sur l'évolution du territoire.

L'usage du vélo par exemple, autant par les cyclistes que par les amateurs a entraîné la création de groupes de pression dont le but est de promouvoir auprès des institutions la mise en place d'un réseau routier entretenu et cartographié. Plus tard l'aménagement de pistes cyclables a permis aux visiteurs de circuler plus facilement et d'accéder aux différents espaces touristiques urbains.

L'organisation des transports en commun est également un avantage pour les acteurs de l'économie touristique d'une ville.

En effet, certaines zones auparavant fermées au tourisme compte tenu de leurs difficultés d'accessibilité se voient désenclavées grâce aux transports. Ces zones se doivent bien sûr d'avoir un intérêt touristique à offrir au visiteur et d'être accompagnées par la mise en place de services touristiques adéquats.

Le tourisme peut investir ces espaces parfois à l'abandon et ainsi entraîner leur développement, leur offrant une seconde jeunesse et permettant à la population locale de se réapproprier son lieu de vie.

Ainsi, une mise en réseau de l'offre touristique, bien qu'elle soit indépendante, se positionnera par rapport à la mise en réseau de l'offre de transport.

Cet aménagement s'il est raisonné peut se révéler être un facteur de tourisme durable très favorable.

De plus le tourisme étant plus diffus, les flux touristiques se voient moins saturés et donc plus agréables autant pour les touristes que pour les habitants.

Le tourisme est plus étalé et donc mieux géré.

On note également que ces transformations sont source de retombées économiques non négligeables.

Ces aménagements sont bien évidemment destinés à la fois aux touristes durant leur séjour qu'à la population locale qui en jouit lors de ses déplacements quotidiens.

Pour finir, la mise en place de transports, autant individuels que collectifs, favorise le développement du tourisme de proximité offrant aux populations locales la possibilité de se déplacer et de découvrir leur patrimoine dans un rayon plus large.

Il est primordial de réfléchir en amont, à l'évolution de la ville et à l'impact de la mise en place de transports.

La satisfaction des habitants ainsi que le développement du territoire doivent être la finalité du projet de développement de transport au service de la satisfaction de la clientèle touristique.

La concertation et la prise en compte de la population locale sont donc à privilégier pour effectivement être dans une optique de développement touristique durable.

2) L'intégration des déplacements touristiques dans l'organisation des déplacements urbains ou comment gérer les flux touristiques urbains?

Autrefois rattaché uniquement au centre ville historique, le tourisme urbain gagne aujourd'hui l'ensemble des grandes communautés urbaines.

L'offre touristique s'y organise ce qui provoque un bouleversement des habitudes et des demandes touristiques.

Les touristes souhaitent avoir la possibilité d'être plus actifs dans le choix de leurs activités et de se rendre hors des lieux institutionnels.

Ainsi, il est nécessaire d'envisager de nouvelles possibilités de mobilités pour répondre à ces aspirations de diversité.

La ville se voit sur fréquentée et la gestion des flux se doit donc d'être planifiée et contrôlée.

Cela se traduit par une nécessaire intégration des mobilités touristiques aux mobilités urbaines existantes.

En France, le principal document chargé de l'organisation des transports en zone urbaine (dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants) est le Plan de Déplacement Urbain (PDU) établi pour une durée de 5 à 10 ans.

Il permet l'organisation de l'ensemble des déplacements de personnes, des transports de marchandises, de la circulation et des stationnements.⁸

Habituellement, celui ci s'inscrit dans une démarche de développement durable en visant à privilégier l'usage de transports moins polluants et plus économes en énergie.

Il cherche à limiter l'usage de la voiture, à diminuer le trafic automobile et à inciter à l'utilisation de transports en commun et doux (développement de pistes cyclables et de voies piétonnes).

Le développement de l'inter-modalité est également une de ses priorités fixées par la loi.

Son principal objectif est d'équilibrer les besoins de mobilité et d'accès avec les préoccupations environnementales actuelles ainsi que de santé publique.

C'est aux collectivités territoriales que revient la responsabilité d'organiser et de gérer les périmètres de transport urbain ainsi que les transports publics qui leur sont rattachés suivant la loi LOTI (Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs)

Les PDU sont élaborés par les Autorités Organisatrices de Transport Urbain (AOTU) rattachés aux collectivités territoriales.

Leurs missions sont d'organiser le transport public et sa gestion, d'établir une tarification et de réaliser et gérer les infrastructures de transport et d'équipement.

⁸ Site Internet Gart (groupement des autorités responsables de transport) « déplacements : qui fait quoi ? », [ref. du 05/05/2010], disponible sur <www.gart.org/Pratique-et-utile/Deplacements-qui-fait-quoi>

Par la suite, l'assistance technique pour la gestion des transports publics est déléguée à de grands groupes comme par exemple Kéolis, Véolia, ou encore RATP.

Les plans locaux d'urbanisme (PLU), planifiant l'urbanisme de la ville, doivent être compatibles avec ces PDU qui eux-mêmes doivent respecter les schémas de cohérence territoriale qui ont un volet « Projet d'Aménagement et de Développement Durable »

En France, 72 villes disposent d'un PDU.

Toutefois, bien que le développement durable soit intégré au PDU, les mobilités touristiques n'y sont pas prises en compte. Elles sont traitées de la même façon que les mobilités locales.

Les comportements en mobilité touristique n'étant pas les mêmes que ceux des populations locales, ils devraient être étudiés au même titre que les autres notamment dans les villes très touristiques.

Les PDU ne les intégrant pas, les populations touristiques doivent se contenter de l'organisation des transports mis en place pour la population locale bien que parfois non adaptés à leur profil.

On observe d'ailleurs que bien que les déplacements touristiques ne soient pas étudiés, certains PDU, intègrent des plans de déplacements d'entreprise de façon à encourager les bonnes pratiques de transports. Il est donc envisageable d'intégrer des volets « mobilités » pour des publics différents dans le PDU.

Au niveau national, le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer en charge des transports n'est pas impliqué dans la gestion des transports en ville.

Il serait intéressant que celui ci travaille avec le ministère de l'économie, de l'industrie et de l'emploi en charge du tourisme de façon à organiser l'intégration des déplacements touristiques dans les villes ayant un PDU.

D'autant plus que sa spécialisation dans le développement durable pourrait servir de cadre.

Malgré ce manque d'encadrement des déplacements touristiques en milieu urbain, certaines zones urbaines ont relevé l'importance d'intégrer les mobilités touristiques à la gestion de leur ville.

C'est par exemple le cas d'Avignon qui a réuni de nombreux acteurs du tourisme pour réaliser son PDU afin de le faire concorder avec le schéma directeur du développement de l'économie touristique de la ville.

Ainsi, dans le cadre d'un développement durable et face à la congestion du centre historique, l'interface tourisme et déplacements a été pris en compte et a donné lieu à des objectifs : réduire la circulation automobile (notamment en haute saison) et encourager les modes de déplacements doux. (Location de vélo, parkings relais, bus peu polluants...)

Ainsi, le PDU a prévu de rendre le centre ville plus attractif sur le plan touristique et commercial, ce qui est également un avantage pour ses habitants.⁹

Au niveau de l'Europe, on peut noter les cas de Lucques en Italie qui a réussi avec succès le pari d'interdire la voiture au sein de la ville ou de Londres en Grande Bretagne qui a mis en place une taxe dissuasive (environ 8€), nécessaire pour rentrer dans son centre ville en voiture. (Les recettes de cette taxe servent par ailleurs à moderniser les transports publics).

Dans une autre optique, Venise a mis en place sa « Venice card. » qui implique que le visiteur réserve à l'avance son séjour et ses prestations touristiques de façon à mieux gérer les problèmes de pression touristique.

3) Contexte actuel des pratiques touristiques et des transports en milieu urbain

Actuellement, les transports urbains collectifs sont financés à la fois par les pouvoirs publics (répartition entre l'Etat et les collectivités territoriales) et par les usagers puisque ce service est payant.

D'autres expériences en matière de financement des transports collectifs dans les différentes villes françaises sont réalisées grâce aux péages des infrastructures de voirie et de stationnement, par la contribution des employeurs et des activités commerciales, par la valorisation foncière des sites desservis par les transports ou encore par les partenariats public/privé.

Il existe également de nombreux services de transports collectifs totalement gérés et exploités par des compagnies privées.

Les touristes, considérés comme des usagers comme les autres participent donc au financement des moyens de transport qui leur sont proposés durant leur séjour.

Cet apport financier est significatif bien que la part de la population touristique dépende de la ville en question.

⁹ Site Internet DPH (dialogue, propositions, histoire pour une citoyenneté mondiale).Article « Avignon tente de concilier tourisme et transports urbains » [ref.du 06/05/2010].disponible sur < <http://base.d-ph.info/fr/fiches/premierdph/fiche-premierdph-6414.html>>

Le tourisme urbain caractérisé par ses courts séjours est difficilement mesurable d'autant plus que la majorité des nuitées des touristes se déroule auprès de leur famille ou amis.

De plus, la principale clientèle touristique urbaine, de proximité, ne passe pas forcément la nuit sur le lieu.

Toutefois, on observe, qu'en 2006, le tourisme en ville représente 35,8% des séjours des Français contre 33,5 en 2001.

Les villes en France captent près de 30% des consommations touristiques (estimées à 33 milliards d'euros).

La France serait d'ailleurs, la première destination de courts séjours en Europe.

Du côté de l'hébergement, en 2007, le parc hôtelier français se concentre à 53% en zone urbaine ce qui représente au total 71% de la capacité hôtelière (nombre de chambres occupées) française.¹⁰

La ville est également le premier espace touristique fréquenté par les étrangers.

En 2004, 69% des nuitées des étrangers en France se sont déroulées en espace urbain et 70% de ces nuitées été réalisées par des européens.

Ce tourisme urbain est marqué par la tendance du court séjour qui, plus qu'ailleurs est une réalité. C'est un tourisme de passage, d'étape ou d'escapade qui investit nos villes.

Le concept de « City Break » ou d'escapade en ville souvent le temps d'un week-end est créé et entretenu par l'offre. Le développement des transports « LOW COAST » en est un bon exemple.

Les grands événements et les nouveaux classements (Le classement à l'UNESCO de la ville de Bordeaux ou encore Lille, capitale de la culture en 2004 par exemple) entretiennent la concurrence entre les destinations « City Break »

Cette brièveté des séjours permet leur multiplication.

L'enjeu est de permettre la découverte rapide de la ville tout en conservant le besoin de liberté du visiteur.

Les touristes adeptes de city break ont également leurs propres habitudes de consommations touristiques. Ils sont pressés et souhaitent tout voir d'un coup.

Parallèlement, ce sont des consommateurs émancipés qui souhaitent décider par eux même ce qu'ils imaginent indispensable à visiter.

¹⁰ Source Internet Direction du tourisme. « Le tourisme urbain dans l'hôtellerie française ». [ref. du 18/04/2010], disponible sur <www.tourisme.gouv.fr/stat_etudes/etudes/territoires/rapport_tourisme_urbain07.pdf>

Bien qu'ils s'informent sans limites sur Internet et qu'ils fréquentent les offices de tourisme, ils sont seuls décideurs, connaissant leurs possibilités de visites mais devant faire des choix faute de temps et de choix touristiques innombrables.

Concernant le moyens de locomotion pour arriver dans les zones touristiques urbaines, la voiture est le premier moyen utilisé en ville mais reste sous représentée par rapport au autres espaces touristiques (-17%) en raison des difficultés de stationnement et de circulation.

L'arrivée en avion se révèle le moyen le plus rapide pour se rendre dans une ville notamment depuis l'étranger. (Représente 21% des nuitées.)

Le train, quant à lui, représente 18% des nuitées en ville (une bonne position pour la France grâce à la SNCF) contre 11% sur l'ensemble des espaces touristiques.

L'autocar, surtout utilisé par les personnes âgées lors de voyages organisés représente 3% des nuitées.

Sur place, les touristes sont souvent bien informés sur les possibilités qui leur sont offertes et choisissent leur mode de transport en fonction de leur aspiration du moment et de leurs moyens de transport utilisés pour arriver sur le lieu de visite. (L'arrivée en voiture implique souvent ensuite un déplacement par ce même moyen de locomotion)

Les touristes peuvent choisir entre les transports en commun tels que le métro, le tramway, le bus ou même parfois le bateau, mais ont parfois également la possibilité de se déplacer grâce à l'utilisation de transports légers mis à leur disposition.

Le système du vélib initié à Paris est un exemple de location de vélo raisonnable au niveau du prix qui a été couronné de succès au niveau touristique.

D'autres villes l'ont maintenant adopté comme Toulouse ou Bordeaux.

Les voies vertes ou les zones piétonnes mises en place dans les zones urbaines sont également des leviers qui peuvent encourager les touristes à privilégier la marche à pied dans leur visite.

L'évolution des transports est donc conditionnée par l'évolution des pratiques touristiques et réciproquement. C'est ainsi que la mise en place d'un développement plus durable passe par une prise en compte globale de toutes les problématiques et une action locale intégrée.

C) Les transports, aujourd'hui au centre des préoccupations de tourisme durable

La mise en place de transports en milieu urbain a des répercussions. En effet, bien que très pratique pour la population locale comme touristique, cette révolution du confort entraîne aujourd'hui de nombreux effets négatifs.

La saturation de notre planète n'est pas seulement liée aux transports.

De nombreux secteurs participent progressivement à la destruction de notre écosystème, aux inégalités sociales entre hommes et au partage des ressources mal réparties.

Ces problèmes qui étaient peu pris en compte auparavant sont aujourd'hui au cœur de l'actualité et ont conduit au concept de « développement durable » et donc à celui de « tourisme durable ».

Pour comprendre cela nous étudierons successivement les limites des transports en milieu urbain (1), la prise en compte politique du concept de développement durable (2) et la mise en œuvre du tourisme durable (3).

1) Les limites des transports en milieux urbains

L'impact des transports urbains sur notre environnement provient autant de la mobilité des populations touristiques que des populations locales.

Toutefois, le caractère occasionnel et non nécessaire du tourisme peut lui conférer une plus grande responsabilité en matière d'impact sur les mobilités en comparaison avec les déplacements de la vie quotidienne qui semblent incontournables.

Nous aborderons l'impact des transports en général sur les milieux urbains, la distinction entre impact touristique et impact des résidents étant difficilement mesurable.

Toutefois, concernant la voiture, il est à souligner que le taux de passagers lors de déplacements touristiques est souvent plus élevé que pour les déplacements de la population locale notamment lors des trajets domicile-travail. L'efficacité énergétique en est meilleure. De plus une voiture circulant avec 5 touristes est plus efficace qu'un bus à moitié vide.

La voiture est au cœur des préoccupations ayant un impact négatif plus grand par rapport autres modes de transport.

En Europe, près de 45% de la population vit en ville et y réalise 30% des kilomètres européens. Tandis qu'en 1970, les européens réalisaient 17 kilomètres par jour tout mode de transport confondu, en 1998, ils en font 35 soit plus du double.

Le parc automobile européen augmente de 3 millions d'unités par an.

Ces évolutions ne sont pas sans impact environnemental négatif et celui ci est multiforme.

Les nuisances en ville sont nombreuses.

Le bruit, perçut comme la première nuisance par les français, touche une grande partie de la population urbaine française et en particulier celle résidant en bordure de routes, d'aéroports ou encore de voies ferrées.

Parfois cela dépasse même le terme de nuisance sonore, lorsque l'acuité auditive ou les écosystèmes sont affectés via le dérangement de la faune et de la flore. On parle alors de pollution sonore.¹¹

Bien que la loi prévoie de réduire cette nuisance par des études environnementales réalisées en amont des projets d'aménagement de transports, celle-ci est bien présente et peut être néfaste à la santé et au bien-être des populations urbaines.

La pollution de l'air, est dénoncée comme une nuisance par les habitants des villes qui voient leur qualité d'air fortement dégradée.

Cette pollution a un impact sur leur santé, notamment au niveau des maladies respiratoires qui selon l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé) entraînent environ trois millions de morts par an dans le monde.

En France, le trafic automobile émet 34% des rejets de CO₂ total et 10% de ceux-ci proviennent du trafic automobile urbain. (Chiffres publiés par l'ADEME, Agence de l'Environnement et de la maîtrise de l'énergie, en 2005)

Le coût de cette pollution urbaine est estimé à 1,7% du PIB français.

Pour évaluer les sources de pollution, on observe que 55% de celles-ci proviennent des voitures individuelles, 27% des poids lourds, 17% des véhicules utilitaires, et 1% des deux roues.

L'automobile est donc la principale « coupable ».¹²

Des efforts ont été faits pour contrôler et réduire ces pollutions urbaines. Le Grenelle de l'Environnement a mis en place le « bonus-malus » écologique visant à pénaliser ou au contraire à encourager les bonnes pratiques d'éco-citoyens. Des réglementations européennes visant à contrôler le plafonnement des émissions de CO₂ a également été mis en place.

Les transports en milieu urbain et notamment ceux, largement en tête au niveau de leur part d'utilisation, les automobiles, sont également source de problèmes de congestion dans la ville.

En effet, l'utilisation de la voiture, démocratisée aujourd'hui, implique l'apparition d'un trafic trop important et qui s'avère difficilement maîtrisable.

Toutefois, les difficultés de circulation, pain quotidien de la population locale, bien que régulés au mieux par les pouvoirs publics, s'avèrent à long terme un bon moyen pour réduire la circulation.

En effet, il arrive un moment où les automobilistes renoncent ou repoussent l'utilisation de leur voiture, connaissant les problèmes et le temps perdu que les embouteillages génèrent.

Bien que la politique de lutte contre la congestion et de gestion des flux doive être efficace, il ne faut pas oublier que la demande peut se réajuster vis à vis des problèmes qu'elle rencontre.

¹¹ Source Internet. Les cafés de géographie de Mulhouse. « Quel avenir pour les transports urbains en 7 affirmations ».[ref. du 18/03/2010], disponible sur <www.cafe-geo.net/article.php3?id_article=646>

¹² Source Internet. Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer. « Impacts des transports sur l'environnement » [ref. du 07/04/2010], disponible sur <www.developpement-durable.gouv.fr/-Mobilite-et-transports-durables,1722-.html>

(En éliminant les trajets en voiture non essentiels par exemple)

Ce réajustement, bien que forcé peut se révéler une bonne alternative à la mise en place de nouvelles infrastructures routières bien plus coûteuses.

De plus la mise en place de nouvelles infrastructures visant à gérer les flux, bien qu'efficace à court terme induira certainement une saturation dans le temps et ce problème ne sera jamais résolu.

Le modèle de tout automobile met en œuvre un système circulaire et complexe qui « se mord la queue » et qui ne peut être fiable à long terme:



Pour finir, les « bouchons », dont les citadins ont horreur autant que les touristes, les amènent (de force malheureusement) à reconsidérer leurs trajets et peut être à changer leur habitudes en utilisant des transports en commun ou doux qui sont souvent à leur disposition depuis longtemps mais qu'ils n'ont pas pensé utiliser.

La dernière nuisance générée par l'utilisation des transports en ville et en particulier de la voiture est l'accident de la route qui est une cause de mortalité très importante en France. En effet, 4443 automobilistes se sont tués sur les routes françaises en 2008.

En comparaison avec les autres modes de transports, ceux ci, bien sur, ont également des impacts négatifs sur le milieu urbain qu'ils investissent.

Toutefois, pour les transports en commun par exemple, le rassemblement de voyageurs dans un même véhicule permet de réaliser des économies d'échelle et ainsi de réduire la consommation d'énergie utilisée.

Ceux-ci permettent également de fluidifier le trafic mais également ne prennent que peu d'espace de stationnement public.

Ils sont souvent plus rapides notamment lorsqu'ils bénéficient d'un site propre et sont moins sujets à des accidents de la route (conduits par des professionnels des transports).

Le risque d'agressions verbales et physiques est toutefois plus important dans les transports en commun.

Les transports doux quant à eux, utilisés grâce à la seule énergie d'« huile de coude » ne consomment pas d'énergie extérieure à l'utilisateur.

Ainsi, les impacts négatifs dus aux transports en milieu urbain sont nombreux et se révèlent

contradictoires à la vague de développement durable déferlant sur la France.

Ces effets doivent donc être analysés de façon à prévenir au mieux les risques et à tendre vers la diminution progressive de l'utilisation de la voiture.

Ces transformations se révèlent accompagnées par l'apparition progressive de la notion de développement durable et par son appropriation par les pouvoirs publics.

2) L'apparition du concept de développement durable et sa prise en compte politique.

En 1980, l'UICN (Union Internationale pour la Conservation de la Nature) introduit pour la première fois la notion de « Sustainable Development », traduit en français par « développement soutenable ». ¹³

Toutefois, ce terme passe inaperçu jusqu'à ce que le rapport de Gro Harlem Brundtland, « Notre avenir à tous », publié en 1987, le reprenne.

Mme Brundtland, à l'époque premier ministre de la Norvège et présidente de la Commission Mondiale sur l'Environnement et le Développement s'attache à définir ce concept comme « Un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs ». Cette date est à l'origine de l'adoption de ce concept dans le monde entier.

Déjà à la conférence de Stockholm en 1972 (premier Sommet de la terre), les préoccupations environnementales apparaissent et il est avancé que l'environnement ne peut se concevoir sans développement.

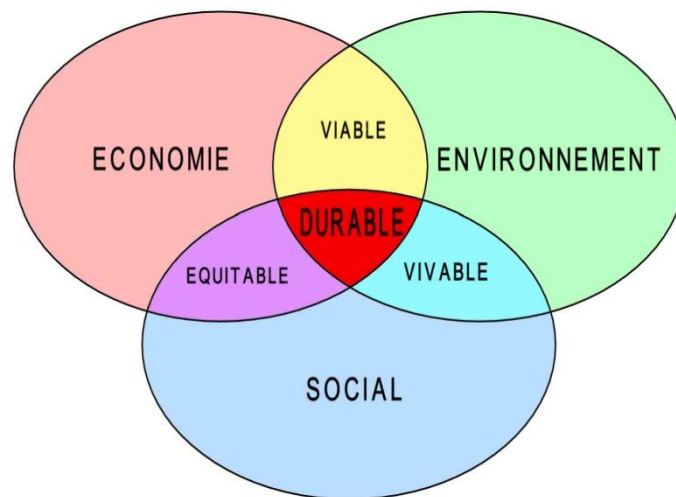
La conférence de Rio de Janeiro en 1992 soit 20 ans plus tard, qui enregistre une participation des Etats beaucoup plus importante, avance que le développement durable ne peut se concevoir sans un bon environnement et produit les textes fondateurs de la durabilité : la définition du « Sustainable development » du rapport Brundtland, une déclaration sur l'environnement et le développement, la « déclaration de Rio » elle même, un mode d'emploi de 3500 recommandations, l'« Agenda 21 » ou « Action 21 » ainsi que des conventions sur la biodiversité et le climat et des textes sur les forêts et la désertification.

Désormais, protection de l'environnement et développement des pays les plus pauvres sont étroitement liés.

En effet, la question de l'environnement ne peut être traitée sans la majorité de la population qui, tout en étant pauvre, détient également de nombreuses ressources naturelles.

Rio, intègre également pour la première fois les domaines fondamentaux du développement durable actuel: l'environnement, la société et l'économie.

¹³ Sources. Cours licence Tourisme et développement de Monsieur Alain Laurent. Matière développement durable. « le développement durable ». Année scolaire 2008/2009



Les trois piliers du développement durable (source lewebpedagogique.com)

L'agenda 21 est un plan d'action pour le XXI^{ème} siècle qui vise à agir pour les défis de la terre présentés à Rio sous forme de recommandations. (Changement climatique, perte de la biodiversité, atteinte à l'environnement et à la santé, déficit de représentativité des femmes...)

Ce programme mis en place par les Etats consacre de nombreuses actions fondamentales aux autorités locales pour plus d'efficacité.

Ainsi, dans le chapitre 28 de la déclaration de Rio, la démarche de mise en place d' « Agenda 21 local » est prévue.¹⁴

Les agendas 21 locaux mettent en avant la participation des habitants, acteurs et entreprises, au processus de durabilité de leurs espaces sous forme de démocratie participative et de concertation. Les mesures publiques sont transparentes et mises en œuvre par un comité en général.

Le comité 21, porté par le comité français pour l'environnement et le développement durable permet de faire vivre les agendas 21 mis en place par les collectivités locales et même parfois les écoles en France.

La phase de réflexion laisse donc place à la phase opérationnelle d'introduction du développement durable qui est alors lancée grâce à la conférence de Rio.

Le troisième sommet de la terre s'est tenu à Johannesburg en 2002. Il a permis de faire un bilan et de compléter les apports réalisés à Rio. Les Etats ayant réitéré leurs engagements en faveur du développement durable, le partenariat nord/sud devait être renforcé pour être plus efficace.

¹⁴ Source Internet. Site du comité 21 en France. « la démarche Agenda 21 ». [ref. du 09/04/2010], disponible sur <www.agenda21france.org/demarche.html>

Le prochain Sommet de la terre est prévu pour 2012 et devrait normalement se tenir à Rio pour la seconde fois 20 ans plus tard. Il devrait se pencher sur la question de l'émergence d'une économie verte.

Le développement durable est également promu et mis en oeuvre au niveau national

Ainsi, la loi Voynet d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire mise en place le 25 juin 1999, encourage la démocratie participative, crée des conseils de développement avec pour objectif de mettre en place un développement plus durable en France.

Le Grenelle de l'environnement initié en 2007 est un ensemble de rencontres politiques, avec pour objectif de mettre en place des mesures à long terme concernant l'environnement et le développement durable en France. Les domaines d'action sont variés : transport, agriculture, énergie, bâtiment, éducation à l'environnement et au développement durable...

Il vise tout particulièrement à restaurer la biodiversité en mettant en place une trame verte et bleue et des schémas régionaux de cohérence écologique. Parallèlement il agit sur la diminution des gaz à effet de serre et sur l'amélioration de l'efficacité énergétique.

On observe également la mise en place de nombreux labels d'initiatives de développement durable selon différents secteurs et leur multiplication progressive.

Le label d'agriculture biologique, français ou européen, NF environnement, l'écocert européen, le point vert, l'anneau de Möbius ou encore le label de cosmétiques écologiques et biologiques montrent que de nombreux secteurs cherchent à « faire du durable » ce qui est encourageant.

Toutefois, le développement durable étant à la mode tout comme le « vert » ou l'écologie, les déviations et les interprétations du développement durable (notion très large et floue) peuvent également être nombreuses.

Le tourisme, acteur pour la mise en place d'un développement durable sera progressivement intégré à cette démarche.

3) Le développement durable induit le concept de tourisme durable

Le tourisme est lui aussi touché par la vague « développement durable ».

La notion de « tourisme durable » est rendue officielle en 1995 lors de la première conférence sur le tourisme durable organisée par l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT)

Elle illustre l'idée de « voyager autrement »

Le sommet de Stockholm en 1972, commençait déjà à réfléchir à la question du tourisme notamment à l'activité touristique destructrice pratiquée dans les milieux polaires.

Le Sommet de Rio de Janeiro, 20 ans plus tard, a mis en place des recommandations mondiales.

Celles-ci ont découlées à l'organisation de la conférence mondiale du tourisme durable à Lanzarote (îles Canaries) en 1995.

Cette conférence a donné lieu à la création d'une charte mondiale du tourisme durable ainsi que d'une charte européenne du tourisme durable plus adaptée aux milieux naturels. Ces chartes sont avant tout destinées aux acteurs du tourisme.

Toutefois, on remarque que, bien que des pratiques touristiques responsables soient mises en avant dans ces chartes, la question des transports liés au tourisme n'y est pas abordée en tant que telle.

Le sommet mondial sur le développement durable se déroulant à Johannesburg en 2002 a organisé un programme cadre sur 10 ans intégrant le processus de Marrakech qui prenait en compte la nécessité de mettre en place un tourisme plus responsable.

Depuis 2003, le processus de Marrakech visant à introduire des modes de consommation et de production durable a entraîné la mise en place d'un groupe de travail international sur le tourisme durable présidé par la France.

Ce groupe de travail a, entre autre, mis en place des recommandations de bonnes pratiques touristiques destinées aux touristes eux mêmes.

Cette démarche d'agir directement auprès des touristes a également été réalisée par certains acteurs du tourisme indépendant engagés dans le tourisme durable. (La Balaguère, voyageons-autrement.com, ATES, voyages pour la planète entre autres)

En effet, agir à ce niveau est plutôt intelligent, l'éco-responsabilité des touristes étant également de mise.

Les démarches d'agendas 21 locaux intègrent également le secteur du tourisme. La création d'un Agenda 21 européen du tourisme est d'ailleurs en cours d'élaboration et certaines collectivités locales commencent à réfléchir à l'élaboration d'Agenda 21 du tourisme (c'est le cas du conseil général de la Gironde par exemple)

En 2006, le comité Français de groupe de travail international sur le tourisme durable a donc adopté une définition encadrant le tourisme durable :

« On entend par développement du tourisme durable toute forme de développement de cette activité touristique qui respecte, préserve et met en valeur à long terme les ressources naturelles, culturelles et sociales d'un territoire.

Le développement d'un tourisme durable doit s'inscrire dans une dynamique qui articule des modes de production et de consommations responsables, tout en offrant aux populations qui y vivent, travaillent ou séjournent sur cet espace, des avantages socioéconomiques équitablement répartis.

Ce développement suppose un aménagement et une gestion intégrée des ressources ainsi que

la participation des acteurs locaux, afin de concilier sa mise en œuvre avec les besoins et capacités du territoire »¹⁵

La loi Voynet encadre également l'élaboration d'un tourisme durable en mettant en place le concept de pays touristiques outils de développement territoriaux.

On remarque que le domaine du tourisme n'est pas présent dans les réflexions du Grenelle de l'environnement alors que celui-ci touche à toutes ces thématiques. (Biodiversité, déchets, transports, urbanisme...)

Les grands textes et démarches de mise en place d'un développement plus durable, à toutes les échelles géographiques (mondiales, européennes, nationales, régionales, départementales et même communales), permettent donc un encadrement de plus en plus efficace du secteur touristique.

On peut souligner que cette prise en compte n'est pas complètement dédiée au tourisme.

Ces démarches touchent à tous les niveaux de ce secteur d'activités qui, à bien des égards sont des prédateurs au développement durable mais ne sont pas uniquement dédiés au tourisme.

Cette activité très difficile à cerner et qui touche directement ou indirectement une multitude d'acteurs et de secteurs d'activités est difficile à encadrer dans un programme de mise en place d'un tourisme durable et nécessite des études plus poussées et plus dédiées.

Heureusement, l'existence de nombreux organismes tels que l'UNESCO (dans le cadre de la mise en place d'une liste du patrimoine de l'humanité), ATES (association pour le tourisme équitable et solidaire qui gère un réseau de voyageurs responsables) ou encore la fédération EUROPARC (acteur important dans la mise en valeur et la gestion du patrimoine naturel) est indispensable dans l'encadrement et la mise en place du tourisme durable.

Le secteur des transports largement abordé dans les démarches mondiales de développement durable subit le même manque de prise en compte au niveau touristique.

Bien que les touristes soient incités à consommer « responsables », la question de leur mobilité n'est que rarement pris en compte. Il en est de même pour les autorités en charge des transports qui ne différencient pas souvent les touristes, des voyageurs quotidiens, notamment dans les milieux urbains.

Les différentes expériences de tourisme durable sont nombreuses et variées. On peut les rassembler dans le concept du tourisme « alternatif » aux formes de tourisme passées.

- ❖ L'écotourisme est majoritairement axé sur l'environnement, il permet l'éducation des touristes à la prise en compte de la biodiversité tout en coopérant avec la population locale.

¹⁵ Sources. Cours licence Tourisme et développement de Monsieur Alain Laurent. Matière développement durable. « La durabilité ». Année scolaire 2008/2009

- ❖ Le tourisme responsable ou d'éthique a pour objectif premier de rémunérer les populations actives locales de façon juste et participe à la préservation à long terme des ressources locales.
- ❖ Le tourisme équitable nécessite une coopération dans la durée puisqu'il répond aux règles du commerce équitable.
- ❖ Le tourisme intégré favorise l'adaptation du tourisme aux traditions ou modes de vie locaux et a pour spécificité de gérer les bénéfices sur place.
- ❖ Le tourisme solidaire nécessite d'avoir un contact direct avec la population locale et permet l'aide au développement local
- ❖ Le tourisme rural ou agritourisme mis en place dans les espaces ruraux permet d'établir une relation avec la population locale tout en lui assurant des revenus complémentaires.
- ❖ Le tourisme participatif a pour but de faire participer la population d'accueil aux activités touristiques de façon à réinventer le sens de l'hospitalité.

Toutes ces formes de tourisme se recoupent et se ressemblent dans le sens où elles ont pour but de limiter les impacts négatifs de ce secteur.

La gestion et l'aménagement des ressources, la maîtrise des flux, l'implication des acteurs locaux, l'éco-responsabilité des touristes sont des valeurs qui leurs sont communes et qui ont pour but de concilier la mise en œuvre du tourisme avec les besoins et la capacité d'accueil des territoires réceptifs.

Ces pratiques touristiques souvent très coûteuses sont essentiellement destinées à un tourisme d'élite qui possède les moyens financiers et qui est « prêt à mettre la main à la patte ».

Ainsi, les valeurs sociales portées par le développement durable ne sont pas prises en compte.

De plus, ces pratiques touristiques sont pour la plupart destinées au tourisme international et notamment celui investissant les territoires les moins développés.

Ainsi, leur prise en compte au niveau local devrait être une priorité pour ensuite appliquer ce modèle en dehors de chez nous.

Le lien entre transport et tourisme est donc évident et doit alors conduire à un développement et une prise en compte simultanée pour permettre la durabilité de ce couple.

Face à l'évolution du tourisme urbain, à la diversification de l'offre et à une internationalisation de la demande, les transports urbains alternatifs à la voiture sont ils le support pour aller vers un tourisme durable ?

Partie II – L'évolution des pratiques de transports touristiques en milieu urbain

En haut de l'affiche durant plusieurs années, l'automobile particulière est aujourd'hui largement critiquée. Ses nombreuses nuisances sont au cœur des débats et son rapport au tourisme commence à s'essouffler.

Dans cette partie nous observerons que la voiture n'est pas une fatalité (A), puis nous traiterons de l'adaptation progressive de l'offre (B) et enfin nous étudierons en quoi le tourisme peut être vecteur de durabilité des territoires.

A) La voiture n'est pas une fatalité

La prise de conscience générale des effets néfastes de la voiture est en route. Pour abolir cette dictature, les actions sont diverses et variées.

Nous étudierons successivement l'action de l'Etat français et des collectivités locales (1), les moyens à mettre en œuvre (2) et enfin l'émergence de nouveaux comportements (3)

1) L'action de l'Etat et des collectivités locales

L'éco-mobilité touristique en milieu urbain est un enjeu politique.

En effet, aujourd'hui, la contribution du tourisme à l'effet de serre n'est plus un secret ce qui amène de plus en plus les conférences mondiales sur le tourisme à intégrer des engagements sur la réduction de l'impact écologique de ce secteur.

L'Etat français par l'intermédiaire des collectivités locales (régions, départements, communes) est en charge à la fois du développement touristique et du développement des transports.

Ses engagements et aspirations à la mise en place d'un développement plus durable sur les territoires sont également de mise.

Ainsi, l'écomobilité se place comme une réponse à la durabilité touristique notamment en milieu urbain, point de rencontre de la majorité des transports.

Pour comprendre cette notion, l'écomobilité est l'étude puis la mise en place, notamment en milieux urbains, des modes de transports les moins polluants et plus silencieux.

« Elle commence avec la marche à pied, les rollers, les planches à roulettes, les vélos, les fauteuils électriques pour handicapés, les véhicules électriques, ... mais elle s'intéresse aussi aux transports en commun, à l'urbanisme (plutôt villes denses que villes extensives ...) : elle est une science multidisciplinaire qui essaie d'aborder, de façon plus globale le problème de la mobilité des humains et qui s'intègre dans l'économie au quotidien, dans le sens d'une économie durable et solidaire. Autant que faire se peut, elle essaie d'anticiper la prochaine pénurie des produits pétroliers et préconise l'utilisation, pour les transports, d'énergies renouvelables (solaire, éolien, biomasse) »¹⁶

Ainsi, l'écomobilité englobe dans l'ordre la marche à pied, le vélo, les vélomobiles, les transports en commun puis le covoiturage. L'utilisation de la voiture particulière ne devient alors envisageable que lorsque ces différents modes de transports écomobiles ne sont pas possibles d'utilisation.

En 2007, la conférence de Bali sur le changement climatique a entraînée le lancement d'un projet d' « alliance globale pour l'écomobilité » à l'initiative de l'ICLEI (Conseil international pour les initiatives écologiques locales). Ce partenariat intersectoriel s'efforce de promouvoir l'écomobilité en solution alternative à la voiture.

Les politiques urbaines commencent à s'approprier ce concept comme le montre la mise en place du Vélib à Paris ou de l'Elberagweg à Dresde. Ces nouveaux modes de transports deviennent alors des produits et services touristiques à part entière et permettent à la ville en question de gagner en popularité.¹⁷

On observe, en milieu urbain, que la diminution de l'usage de la voiture lors des trajets domicile-travail mobilise un grand nombre d'individus.

Qu'elle est la place des mobilités touristiques dans tout ça ?

Le tourisme ayant besoin des transports pour exister, les objectifs stratégiques de ce secteur ne sont pas de limiter les déplacements ou encore d'écarter l'utilisation de l'avion ou de la voiture.

C'est donc le rôle des pouvoirs publics d'accompagner les acteurs concernés qu'ils soient de l'ordre de l'offre comme de la demande touristique vers une mutation des déplacements touristiques.

¹⁶ Source Internet. Ecomobilité. « Définition de la notion d'écomobilité ». [ref. du 27/05/2010] ; disponible sur <www.ecomobilitate.eu/index.php?option=com_content&task=blogcategory&id=1&Itemid=3>

¹⁷ Robert LANQUAR. *Ecomobilité : le tourisme du futur*. Cahier Espaces n°100.2009.

L'augmentation du prix du baril de pétrole et la baisse du pouvoir d'achat actuelle de la majorité des français poussent les touristes à réduire leurs dépenses de transport.

En 2008, une étude du Credoc réalisée pour le ministère du tourisme révèle que 50% des ménages sont prêts à choisir un autre mode de transport, moins coûteux que la voiture pour se rendre sur leur lieu de vacances.

L'ouverture à des solutions alternatives est alors imaginable.

L'Etat et des collectivités locales pourraient profiter de ces tendances de baisse de consommation pour agir sur une mutation des déplacements touristiques.

Donner une visibilité aux transports en commun, aux modes de déplacement doux, réinvestir la proximité et l'itinérance et animer le changement de comportement des populations touristiques sont des enjeux réels dont l'action de l'Etat et des collectivités locales dépend.

Les décisions prises par les pouvoirs publics sont fondamentales. Par exemple, en limitant ou en interdisant l'utilisation de la voiture en centre ville, elles limitent la congestion et améliorent la qualité de vie de la population locale et des touristes. (La taxe mise en place pour l'accès au centre ville de Londres en est un bon exemple)

Toutefois, ces changements doivent se faire de façon progressive, la place de l'automobile dans nos vies étant encore prédominante et très chère aux français.

L'objectif est de proposer des alternatives de bonnes qualités de façon à accompagner les touristes à réfléchir aux différents moyens de déplacements dont ils disposent et de les comparer.

La guerre contre la voiture est lancée !

La voiture a longtemps été symbole de liberté et d'autonomie pour les touristes.

Bifurquer vers un nouveau modèle de mobilité touristique implique de la part des collectivités territoriales de remplacer l'abandon de la voiture par des transports plus performants. (De qualité, confortable et qui s'adaptent aux besoins réels des touristes)

Le « zapping » entre alors en jeu. Il intègre des modes de transports nombreux et diversifiés (autres que la voiture) et des aménagements liés à la mobilité durable.

L'enjeu le plus important réside dans l'organisation de toutes ces possibilités et dans les liens qui les unissent.

L'intermodalité et l'ergonomie doivent être les maîtres mots du changement.

Cette structuration des transports touristiques urbains doit être prise en compte dans les déplacements locaux.

Ainsi, on remarque que dans de nombreux milieux urbains, les plans de déplacements et de transports intègrent rarement des cahiers des charges réservés au tourisme spécifiquement.

Parallèlement, les schémas de développement touristique ne prennent que très peu en compte le poste transport bien que, il est vrai, l'intermodalité et les transports doux ne manquent pas à l'appel.

Ces oublis peuvent s'expliquer par le fait que, pour tout un chacun, la voiture est le mode de transport touristique par excellence de part sa souplesse d'utilisation et sa convivialité. (En famille ou entre amis par exemple)¹⁸

D'ailleurs les informations et les schémas de signalisation touristique destinées aux touristes automobilistes ne manquent pas en ville.

Toutefois, la mobilité touristique urbaine a ses spécificités. Les plans de déplacements « généralistes » peuvent alors être inadaptés aux besoins des touristes.

Les trajets domicile/travail, domicile/école ou encore domicile/loisirs sont intégrés aux déplacements mais ne sont pas adaptés aux mobilités touristiques dans la ville.

En effet, ceux qui « viennent d'ailleurs », les « étrangers » sont fragilisés, ils ne sont pas chez eux et ont alors besoin d'encadrement dans un espace inconnu.

Ils sont d'autant plus perdus s'ils n'ont pas leur voiture, « leur maison », seul point de repère personnel dont ils peuvent jouir.

En tant qu'invités, ils s'attendent à être accueillis comme il se doit par des aménagements dédiés.

L'abandon progressif de la voiture doit donc être compensé par des transports touristiques performants et adaptés à chaque type de population peuplant l'espace urbain. (Enfants, sportifs, travailleurs, personnes en situation de handicap mais également touristes).

La capacité de l'Etat et des collectivités locales à mettre en place des solutions de transports alternatifs à la voiture et donc de limiter les effets négatifs de la circulation touristique est donc réalisable.

Sa réussite dépend alors de la prise en compte de ces changements à la fois par les touristes et par les acteurs du tourisme qui doivent y voir un intérêt.

L'originalité et la modernité des solutions alternatives sont également de mise ainsi que la promotion de l'écomobilité.

Toutefois il faut préalablement définir les moyens de développer l'écomobilité :

En agissant sur une prise de conscience des populations aux effets négatifs de l'utilisation de la voiture ou par des directives contraignantes ?

¹⁸ Jacques FOURNIER. *Plaidoyer pour l'élaboration de plans de déplacements touristiques*. Cahier espace n°100.2009

2) Les moyens à mettre en œuvre

L'intégration de mesures par les pouvoirs publics est donc le garant de l'évolution des mobilités touristiques en milieu urbain.

La mise en œuvre de nouvelles politiques de transports touristiques peut être réalisée via de nombreuses façons.

Les collectivités locales peuvent tout d'abord inciter à la mise en place de partenariats fondés sur une prise de conscience des enjeux environnementaux. Bien que cette solution soit la plus diplomate, elle demande de nombreux consensus ainsi que la mise en place de projets fondés sur la collaboration entre les acteurs concernés.

Des études récentes montrent que les individus concernés ont tendance à éviter les polémiques et à réduire au maximum les coûts de ces projets et de ces initiatives à court terme.¹⁹

La compensation carbone (rachat des émissions carbone pour aboutir à une neutralité carbone) et le bilan carbone (comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre et évaluation de la dépendance d'une entreprise aux énergies) des entreprises de transports attirent de plus en plus d'investissements.

Elle ne touche encore que peu d'entreprises mais celles ci sont de tout types de secteurs d'activités qu'ils soient publics ou privés. Cette démarche est volontaire et petit à petit même les compagnies aériennes l'intègrent dans leurs projets en mettant en place des « billets climats » dont les revenus tirés sont reversés aux pays en développement pour la mise en place de projets d'écomobilité.

Cependant, bien que cela parte d'une bonne intention, ça n'est pas suffisant.

Ainsi, la mise en place de politiques conventionnelles s'avère plus efficace à long terme pour améliorer les conditions environnementales.

La mise en place de directives contraignantes et d'une fiscalité adaptée serait un moyen d'agir sur tous à un même niveau d'exigence face à la montée en puissance des risques environnementaux. L'acceptation du public déjà sensibilisé est envisageable.

La mise en place de telles directives serait fondée sur la création de taxes à destination des entreprises les plus polluantes et par des aides financières destinées à celles protégeant l'environnement. Cela s'appelle le transfert fiscal.

Cette politique aurait pour impact de baisser le prix des transports les moins polluants et donc d'amener le public à les privilégier.

¹⁹ Robert Lanquar. *Ecomobilité : le tourisme du futur*. Cahier Espaces n°100.2009.

D'une façon moins contraignante, les collectivités locales peuvent mettre en place des récompenses aux bonnes pratiques et les placer comme initiatives exemplaires pour inciter à un « marketing du durable » de plus en plus à la mode.

La mise en place de processus de labellisations (pour les transports doux par exemple) est également une formule à envisager.

Les communes, acteurs principaux de la mise en place de ce genre de dispositif ne peuvent pas financer seuls ces changements et nécessitent l'aide des départements et régions.

La mise en place d'une gouvernance adéquate est alors de mise.

Parallèlement, la promotion de l'écomobilité doit être organisée par les collectivités locales qui peuvent mutualiser leurs bonnes pratiques en partageant leurs expériences ou en participant à des manifestations visant à favoriser la prise de conscience collective. (Exemple : participation à la semaine européenne de la mobilité)

La sensibilisation des usagers des transports urbains (touristes et population locale) est également nécessaire.

Le concept pédagogique de « code de la rue », initié en Belgique, (en réponse au code de la route) est destiné aux piétons, cyclistes, et autres usagers de mobilités douces.

Il permet de rendre la vie des non automobilistes plus vivable et par la même favorise l'abandon de la « voiture irrespectueuse »

Après avoir fait ses preuves, le CERTU réfléchit à sa mise en place en France.²⁰

Au niveau des transports en commun, les collectivités locales devraient agir sur la lisibilité pour les touristes.

La réduction des ruptures de charges (transfert d'un transport à un autre), la mise en place d'une billettique commune à tous les transports, l'organisation commune sont indispensables pour se diriger vers la mise en place d'une centrale d'information multimodale urbaine.

La diffusion de cette organisation au niveau national et européen pourrait permettre d'égaliser les pratiques et de créer une visibilité vraiment opérationnelle.

De nombreuses villes ont déjà initié ce type de démarche au niveau local mais la visibilité du transport en commun en France est faible vis à vis de l'Europe et notamment de l'Autriche ou encore de la Suisse.

²⁰ Source Internet CERTU. «La démarche code de la rue en France ». [ref. du 09/03/2010] ; disponible sur <www.certu.fr/fr/_Projets_transversauxn206/Une_voirie_pour_tous/Code_de_la_rue.n681/La_demarche_code_de_la_rue_en_France.html>

Il ne faut pas oublier le volet social du développement durable.

Les transports, pour être en adéquation avec celui-ci se doivent d'être accessibles à tous. Ainsi, les coûts de mobilité doivent être adaptés à toutes les conditions sociales et l'accessibilité aux personnes en situation de handicap optimisée.

De plus la concertation publique visant à promouvoir l'intérêt général par un dialogue positif est une bonne démarche pour adapter l'offre aux besoins et attentes réelles.

L'ergonomie et la rapidité des transports en commun sont également importantes à travailler pour inciter les touristes à réévaluer leur moyen de mobilité.

Parallèlement, le progrès technique permet une optimisation toujours plus forte du temps de transport et de la sécurité des passagers.

Le voyageur du futur est « hyper-connecté » et sous surveillance.²¹

Ainsi, les e-services tendent également à se développer dans le domaine des transports en commun.

La billetterie électronique (le e-ticket) déjà mis en place par le transport aérien et par la SNCF pourrait gagner les transports touristiques urbains et permettre aux voyageurs d'organiser leurs transports en amont du voyage.

Des progrès concernant l'impact de pollution des véhicules motorisés voient également le jour depuis quelques années déjà (véhicules hybrides, électriques, à azote, à air comprimé, à hydrogène...)

Les carburants sont également investis par la « vague verte » (agro carburant, GPL, GNV...)

Les politiques locales pourraient favoriser ces nouvelles technologies en participant à leur développement, en les adaptant aux transports collectifs (la démarche Haute qualité Environnementale appliquée aux transports par exemple) ou en récompensant leur utilisation (avantages fiscaux par exemple)

En contrepartie, l'utilisation de véhicules traditionnels (plus polluants) pourrait être pénalisée par la mise en place d'un concept tel que la taxe carbone autant pour les particuliers que pour les entreprises.

Pour conclure, le développement de l'écomobilité adaptée au développement durable qui n'est en encore qu'à ses débuts est avant tout un enjeu politique. La démarche doit être impulsée par les politiques urbaines pour ensuite gagner le terrain de l'offre touristique et des consommateurs.

²¹ Jean-François CROLA. *Mobilités touristiques, identités numériques et traçabilités*. Cahier Espaces n°100.2009.

3) L'émergence de nouveaux comportements

L'année 2008 a été lourde de conséquences en matière de mobilités touristiques. L'augmentation du prix du pétrole au niveau international ainsi que la baisse du pouvoir d'achat des ménages ont conduit à une baisse significative de l'activité touristique notamment pour les destinations lointaines.

Toutefois, nombreux sont les ménages se disant prêts à réduire leurs dépenses courantes pour continuer à partir en vacances.

Les voyages en voiture ont longtemps été associés à la liberté, à la sécurité et au confort contrairement aux transports collectifs urbains assimilés à un sentiment de promiscuité, d'insécurité et de dépendance.

L'automobile, bien que mode de transport préféré des français commence toutefois à avoir ses limites.

En effet, celle-ci se révèle de plus en plus coûteuse au niveau économique mais également psychologique (embouteillages, stationnement, responsabilité sur la route...).

De plus, dans le cadre d'un voyage, les déplacements en voiture ne permettent pas de profiter du paysage, la vigilance étant de mise. (Ce qui n'est par ailleurs pas le cas pour les transports en commun).

La dictature de la voiture en ville est également néfaste à l'image touristique de celle-ci qui se voit polluée par les embouteillages à défaut d'être mise en valeur.

Parallèlement, les contraintes liées au développement durable sont de plus en plus connues par les touristes, qui, sensibilisés à leur impact notamment en terme de transports, se veulent plus écocitoyens.

On remarque d'ailleurs que la mise en place de mesures volontaires visant à compenser son impact d'émission de CO₂ par une participation financière fait ses preuves. (Dans le cas du transport aérien).

Toutefois, pour la majorité de la population, l'impact sur l'environnement, bien que connu, ne va pas être l'élément déclencheur à l'appropriation de nouvelles pratiques de transports. L'aspect écologique sera plutôt un argument complémentaire pour ceux qui utilisent déjà des transports moins polluants.

Au final, les pratiques de transport écologiquement favorables se révèlent moins lourdes financièrement et c'est d'ailleurs le facteur prix qui est la motivation première d'un choix de transport moins polluant.

Du coup, le tourisme investit de plus en plus la proximité jugée moins coûteuse, plus responsable en termes d'impact environnemental et plus pratique.

Les voyageurs redécouvrent les attraits de leur patrimoine longtemps délaissé par la mode du tourisme international.

Demandeurs de plus d'authenticité, les touristes ne veulent plus de produits de grande consommation, délaissent de plus en plus le tourisme de masse et aspirent à plus d'indépendance lors de leurs voyages.

Toutefois, on remarque également que certains « nouveaux touristes » se caractérisent par le « zapping » étant prêts à aller n'importe où pourvu qu'ils ne préparent rien.

Cet appauvrissement du voyage (non préparé) est une démarche en conflit avec le tourisme durable qui vise à s'approprier en amont la culture, les pratiques locales ou encore le patrimoine existant sur le lieu de vacance.²²

L'hypermobilité des touristes d'aujourd'hui impulsée par les nouvelles technologies de l'information et de la communication, par la popularisation du tourisme et par le rapport au temps de plus en plus pris en compte, est une réalité.

Le voyage, même très court, apparaît comme une solution radicale pour échapper aux soucis, stress de la vie de tous les jours. Sa multiplication est synonyme de bien être au quotidien.

Le nouveau touriste est également beaucoup plus exigeant qu'auparavant. L'acceptabilité des failles de l'organisation touristique est de plus en plus faible le touriste sachant qu'il est consommateur et donc roi mais surtout qu'il peut se tourner vers la concurrence (très nombreuse) à tout moment.

Concernant les transports en commun urbains, le consommateur supporte de moins en moins les temps d'attente. (Dus par exemple aux ruptures de charge ou encore aux problèmes techniques).

Ce nouveau touriste est pressé et ne souhaite pas perdre de temps dans les transports en commun sans quoi il prendrait sa voiture.

La sécurité de l'offre de transport, sa qualité ainsi que son opérativité sont donc des attentes de la clientèle moderne à ne pas négliger.

Ainsi, les attentes du consommateur moderne concernant l'organisation des transports touristiques dépendent entre autres du processus de déplacement, du budget/temps, de son style de vie ou encore de sa façon de concevoir la durée du déplacement.

Toutes ces problématiques individuelles devraient alors faire l'objet d'études sociologiques des transports ce qui est loin d'être le cas.

Mettre en place un développement durable des transports touristiques nécessite une remise en question du modèle de consommation actuel fondée sur l'urgence, le zapping et l'individualisme.

La redécouverte du voyage ou le temps n'a plus d'importance et ou les rencontres et découvertes nouvelles méritent de donner de son temps si précieux est primordial pour un développement durable des pratiques touristiques.

²² Pierre CHAZAUD.Idrissa DIALLO. *La demande touristique de mobilité à la croisée des chemins*. Cahier Espaces n°100.2009.

Le transport peut être un des cadres de ce « slow tourism » ou tourisme de la lenteur.²³

La réussite du « slow food » initié en Italie a provoqué une réaction de certains professionnels du tourisme les laissant imaginer l'adaptation de ce concept à leur activité.

Se plaçant en tant que concurrente directe au tourisme de masse, la vague « Slow tourism » est un tourisme à rythme lent, garantissant le ressourcement des touristes, peu polluant et ou la patience, la sérénité, la volonté de découvertes approfondies et d'améliorations des connaissances culturelles sont des valeurs communes aux pratiquants.

Ce nouveau modèle de tourisme est né d'une demande réelle de certains touristes qui, fatigués par le stress et la rapidité de leur vie au quotidien ne souhaitent pas se retrouver dans ce même contexte durant leur vacances.

Reprenant l'idée de Gandhi selon laquelle « nous avons mieux à faire dans la vie que d'en accélérer le rythme », le slow tourisme répond à l'aspiration de prendre son temps pendant les vacances.

Concernant les mobilités en ville, le slow tourisme intègre les pratiques de transports doux en priorité ainsi que les transports en commun. L'écomobilité est donc le transport de référence des slow tourist.

Les formes alternatives de tourisme impliquant des formes alternatives de transports, la mise en place d'un tourisme durable intégrant des pratiques de transport plus responsables est donc compatible avec la demande de certaines populations touristiques.

A des niveaux différents celles ci peuvent être à la recherche de voyages de sens, de consommations moins chères, de responsabilité vis à vis de l'environnement ou encore de confort de mobilité plus important. Toutefois, ces tendances ne doivent pas constituer une mode pour être viables sur le long terme.

Peut importe les motivations de celles ci, elles sont un segment de clientèle touristique encourageant pour le développement de l'écomobilité et la révolution du tourisme durable.

Reste à sensibiliser les autres...

B) L'adaptation progressive de l'offre

Face à ces bouleversements de la part des pouvoirs politiques mais également de la clientèle, les acteurs du tourisme et des transports n'ont plus qu'une chose à faire : s'adapter à ces nouveaux comportements.

Dans ce chapitre, nous verrons comment sont nés les transports alternatifs en milieu urbain (1), la mise en place de l'intermodalité (2) et enfin l'aménagement urbain qui en découle (3)

²³ Isabelle BABOU. Philippe CALLOT. *Slow tourism, slow (r) évolution?* Cahier Espaces n°100.2009.

1) La naissance des transports alternatifs en milieu urbain

L'étalement urbain implique de plus en plus de mobilité de la part de la population résidente mais également de la population touristique.

Parallèlement, les limites de notre environnement voient le jour et l'utilisation systématique de la voiture en est une cause irréfutable. En ville, Un trajet en voiture sur deux fait encore moins de 3 km selon l'ADEME (Agence De l'Environnement et de la Maîtrise des Energies)

La demande de déplacement qui n'a jamais été aussi forte ne peut supporter qu'on lui retire ses possibilités de se déplacer en voiture qui constituent un droit durement gagné.

De plus, le tourisme urbain étant fortement dépendant de l'usage de la voiture particulière, l'interdiction de celle ci violerait également le droit à voyager et le tourisme pour tous.

Ecartant la possibilité d'abandonner l'usage de la voiture, des modes alternatifs (à la voiture) de déplacements doivent être mis sur le marché du transport urbain de façon à augmenter les solutions de déplacements et à offrir le choix au consommateur.

(Cf annexe 1- Schéma de l'organisation de transports urbains individuels et particuliers)

Le concept de « transports alternatifs » urbain rassemble donc tous les transports humains possibles autres que l'usage individuel de la voiture, des deux roues motorisés (moto, scooter, mobylette etc..), ou encore des camping-cars.

Nous n'étudierons pas le cas de l'auto-stop, peu utilisé dans les milieux urbains mais toutefois mode de transport à part entière.

Parmi les transports alternatifs, nous distinguons alors :

- **Les transports propres ou doux** ne faisant appel à aucune énergie sauf celle propre à l'être humain (huile de coude). Parmi eux on observe donc la marche à pied, la bicyclette ou vélo (individuel ou de prêt), le vélomobile (tricycle à pédalage en position allongée plus rapide que le vélo), le roller, la trottinette et la planche à roulette ou skateboard. Le vélo à assistance électrique est également inclut (permettant de réduire l'effort physique, il peut être une alternative au scooter en ville)
- **Les transports collectifs urbains** mis à disposition des usagers par la collectivité ou par des entreprises privées. Parmi eux se trouvent les tramways, les taxis, les taxis collectifs, les trolleybus, les métros, les autobus, les cars de tourisme, les bateaux parfois, les navettes touristiques, les trains périurbains, les vélos taxis de plus en plus à la mode dans le tourisme et pourquoi pas les petits trains touristiques). Le transport à la demande, modes de transport publics réalisés la plupart du temps par des taxis font également partie des transports en commun mais restent peu utilisés dans le domaine du tourisme urbain. (réservés surtout aux personnes âgées, pour les habitants de zones périurbaines ou pour le ramassage scolaire)
- **Le partage de l'automobile à plusieurs individus** de plus en plus présent. Il intègre à la fois l'auto partage (partage de voiture dans le temps. Système similaire au Vélib), le covoiturage (partage dans l'espace. utilisation commune et préméditée d'un véhicule conduit par un conducteur non professionnel dans le but d'effectuer un trajet commun et de diviser le coût du transport .Le plus souvent organisé par des associations ou encore la location de voiture.

Comparons ces différents modes de transports avec les véhicules motorisés individuels et entre eux:

Types/ familles de transport	Modes de transports	Avantages	Inconvénients
Véhicules individuels motorisés	• Automobile • Camping-cars • Deux-roues motorisés	• Liberté de déplacement • Liberté d'horaire • Nécessitent moins d'organisation en amont • Autonomie • Sentiment de sécurité (« maison sur roue ») • Pratiques pour les trajets longues distances ou pour les zones où l'utilisation d'autres moyens de transport n'est pas possible.	• Individualisme (barrière aux nouvelles rencontres) • Dépendance aux embouteillages • Il faut prévoir le temps de la recherche d'une place de stationnement (parfois très long en ville et parfois payant) • Coûteuse (achat, carburants, réparations) • Néfaste à l'environnement (transport terrestre émettant le plus de gaz à effet de serre) • Fatigants car demandent une concentration permanente • Ne permet pas d'admirer le paysage ou d'avoir d'autres activités (prisonnier de sa conduite) • Dangereux (accidents de la route fréquents)
Transports propres ou doux	• Marche à pied • Bicyclette/ vélo ou vélo-mobile • Roller • Trotinette • Planche à roulette ou skateboard	• Ne polluent pas (pas d'émission de gaz à effet de serre) • Peu dangereux • Gratuits ou très peu chers • Ne nécessitent pas de place de parking • Bon pour la santé (ce sont des activités physiques à part entière) • Performants sur des petites distances en ville (notamment car les embouteillages ne les touchent pas ou très peu) • Très intéressant au niveau touristique car permettent de visiter la ville tout en se déplaçant.	• Font appel aux forces physiques (plus fatigant) • Moins performants sur les moyennes et longues distances (à moins d'être vraiment sportif) • Demandent de disposer du véhicule doux (sauf pour la marche à pied bien sûr) ou de le louer moyennant un frais.

Transports collectifs urbains (publics et privés)	• Autobus • Cars • Taxis • Taxis collectifs • Tramways • Trolleybus • Métro • Trains périurbains • Bateaux • Navettes touristiques • Vélo taxis • Petits trains touristiques • Transport à la demande	• Ne nécessitent pas d'attention permanente (on se laisse conduire par un professionnel du transport) • Moins dangereux • Plus rapide que la voiture lorsqu'il existe des voies en sites propres (tramways, métro, train, bateaux et parfois autobus) • Moins onéreux que la voiture • Lieu de rencontre • Possibilité d'admirer le paysage • Informations touristiques plus nombreuses	• Promiscuité • Sentiment d'insécurité • Sentiment de dépendance • Problèmes techniques • Ruptures de charges (transferts d'une ligne à l'autre) • Organisation et information nécessaire en amont • Non gratuits • Attente
Usage collectif de l'automobile	• Auto partage • Covoiturage • Location de voiture	• Mêmes avantages que ceux des véhicules individuels motorisés • Echange humain (on n'est pas tout seul) • Réduction de l'empreinte écologique individuelle • Pratique pour les longues distances. • Moins onéreux que la possession de voiture individuelle	• Mêmes inconvénients que ceux des véhicules individuels motorisés • Voyage avec des personnes inconnues • Organisation et information nécessaire en amont

Ainsi, le choix d'un mode de transport lors d'un voyage touristique en ville est assez large.

Ce panel est adapté aux envies et aspirations de tous les touristes qui, s'ils sont bien informés peuvent être libres de combiner ces différents modes de transports.

La diminution de l'utilisation de la voiture est donc possible car des alternatives existent et sont souvent plus avantageuses que la voiture particulière.

Ce tableau montre bien que les avantages que l'ont prêtaient à la voiture auparavant sont rattrapés par les inconvénients toujours plus importants.

Parallèlement, les progrès réalisés en termes de transports alternatifs les rendent beaucoup plus opérationnels et attractifs aujourd'hui.

En termes de transport, le tourisme (vis à vis de la population locale) est d'autant plus adapté aux transports alternatifs qui, pour la plupart permettent tout en se déplaçant, de réaliser la visite touristique et d'amener aux rencontres locales.

2) L'intermodalité

Le concept d'« intermodalité » n'est pas nouveau. En effet, dès l'antiquité les transports intermodaux ont commencé à voir le jour pour optimiser les transports de marchandises.

Ils se sont ensuite étendus aux transports de voyageurs.

L'intermodalité à la différence de la monomodalité est définie par l'utilisation successive de différents moyens de transports lors d'un même déplacement. (D'un point A vers un point B). Elle implique une meilleure interconnexion entre les différents moyens de transport, un positionnement stratégique des destinations touristiques urbaines (signalisation, informations, radioguidages...) et des outils permettant au client de s'orienter, se divertir, s'informer ou encore se reposer pendant son trajet.

Ainsi l'intermodalité met en œuvre de nombreuses composantes qui doivent être coordonnées.

Le CERTU (Centre d'Etude sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme) définit l'intermodalité comme une dynamique permettant d'« assurer le développement sélectif des modes adaptés au milieu urbain, promouvoir un système de déplacement attractif à la fois pour les piétons, les cyclistes, les usagers des transports publics, tout en modérant l'usage de la voiture particulière »

De nombreux termes se rapportant à l'intermodalité sont aujourd'hui utilisés : on parle de transports mixtes, de transports combinés, de transports multimodaux.

Bien que ces termes se différencient par leur contenant transporté (les transports multimodaux, combinés ou mixtes sont généralement employés pour le transport de marchandises tandis que l'intermodalité est spécifique du transport de personne), toutes ces définitions comportent la même idée : celle d'utiliser au moins deux modes de transport différents lors d'une même opération de transport.

Nous nous concentrerons sur les transports de personnes et donc sur le terme d'intermodalité.

De nos jours, le concept d'intermodalité est au centre des préoccupations de transport.

En effet, l'utilisation de la voiture toujours plus inconsidérée, la multiplication du nombre de voitures individuelles, la saturation des routes qu'elles induisent, la demande du « tout de suite » des nouveaux consommateurs hypermobiles, l'exigence accrue des voyageurs modernes, la pollution engendrée, notamment en milieu urbain, poussent les politiques urbaines à trouver des solutions pour désengorger un trafic toujours plus dense.

Les impératifs de développement durable pèsent également sur les milieux urbains qui pour se développer doivent tenter de réduire au mieux l'utilisation de la voiture tout en répondant aux besoins de déplacement toujours plus importants des populations.

Cette nouvelle responsabilité publique est du ressort des communes qui doivent impulser à un changement des comportements urbain autant de la part des professionnels du transport que des voyageurs (population locale et touristes) pour abolir le 100% voiture.

Il faut pour cela accorder les politiques de transport à l'aménagement du territoire.

Le raisonnement par secteur de transport ou tranche de voyage n'est plus d'actualité et doit être remplacé par des partenariats interdisciplinaires stratégiques.

Ainsi, l'idée de la mise en place d'une intermodalité opérationnelle s'est diffusée aux différentes politiques urbaines en France.

Favoriser l'utilisation combinée des différents modes de transports proposés en ville tend progressivement à accompagner les populations à réduire l'utilisation de leur voiture dans leurs déplacements de tous les jours.

La population touristique présente en milieu urbain est d'autant plus concernée par l'intermodalité.

Tout d'abord, elle ne connaît pas bien la ville visitée ce qui est un frein à l'utilisation de la voiture (et à son stationnement). L'informer sur les différents moyens de transports qui s'offrent à elle lui permettra plus de flexibilité et moins de stress dans ses déplacements.

Par ailleurs, la diversification des moyens de transports et notamment l'accès à des transports originaux sont à eux seuls des curiosités touristiques permettant aux touristes de découvrir des modes de transports inconnus tout en visitant tranquillement la ville.

Dans les grandes villes touristiques, les informations sur le patrimoine et sur les manifestations culturelles locales sont de plus en plus présentes dans les transports urbains ce qui est un plus vis à vis de la voiture.

Pour finir, la rencontre des populations locales qui est quasi impossible en voiture est facilitée par l'utilisation combinée des différents modes de transports existants qu'ils soient en commun ou doux.

Ainsi, l'intermodalité est un mode de déplacement touristique idéal en ville : Il permet de faciliter la visite touristique, d'amener aux rencontres locales, d'améliorer la satisfaction des touristes moins stressés tout en diminuant l'utilisation de la voiture et donc de l'impact environnemental généré par le tourisme.

L'objectif ici est de proposer aux touristes et notamment à ceux arrivant en voiture de laisser leur automobile à l'extérieur de la ville jusqu'à la fin de leur voyage et de se déplacer autrement durant leur séjour.

Chaque type d'espace touristique (urbain, rural, montagnard ou encore littoral) met en place l'intermodalité qui lui correspond. Des pratiques et impacts peuvent toutefois être généralisés.

Une réflexion sur les valeurs induites, sur les mobilités et l'implication des voyageurs, sur les critères du produit-voyage et sur la connexion du mode de transport est alors à étudier.

(Cf annexe 2- La mise en œuvre de l'intermodalité dans les mobilités touristiques)

Pour réussir la mise en place de l'intermodalité dans une ville touristique, quatre objectifs doivent être travaillés :²⁴²⁵

- L'offre de transports proposée doit être performante : La coordination (notamment vis à vis des horaires) et la complémentarité des offres doivent être travaillées. Une mise en réseau entre les différents modes de transports et (concernant le tourisme) avec les équipements ou animations existantes doit être étudiée pour être cohérente. Cela nécessite par ailleurs un développement des transports doux (voies piétonnes, pistes cyclables, transports collectifs en sites propres). La mise en réseau doit également passer par la complémentarité entre les différents moyens de transport (exemple : permettre aux cyclistes de rentrer dans les transports collectifs avec leur vélo)
- Les ruptures de charges (temps de transfert d'un mode de transport à un autre) doivent être adoucies dans les grands pôles d'échanges ou plates-formes multimodales (exemple à l'arrivée à la gare ou à l'aéroport d'une ville)
- Des tarifications lisibles et incitatives doivent être proposées de façon à favoriser la demande
- Une information complète et accessible à tous doit être offerte aux touristes (ne connaissant que très rarement le fonctionnement des transports de la ville qu'ils visitent)

De plus les types de mobilités existantes (alternées, cycliques, circulaires, linéaires) doivent être étudiés selon les différents types de populations se déplaçant (travailleurs, enfants, personnes en situation de handicap, touristes...).

L'intermodalité peut varier selon les types de mobilités.

Concernant la population touristique urbaine, celle ci peut également avoir des aspirations de mobilité qui diffèrent : On observe alors des touristes souhaitant des déplacements guidés selon un programme préétabli (avec un guide touristique par exemple), ceux qui préfèrent se déplacer librement (à l'instinct) ou encore ceux qui ont une logique de déplacements instrumentalisée par la signalisation (se laissant guider au gré des informations et possibilités touristiques qu'ils rencontrent)

²⁴ Pierre CHAZAUD ; Guillaume PENEL. *La mobilité d'aujourd'hui exige plus d'intermodalité*. Revue espaces n°230. 2005

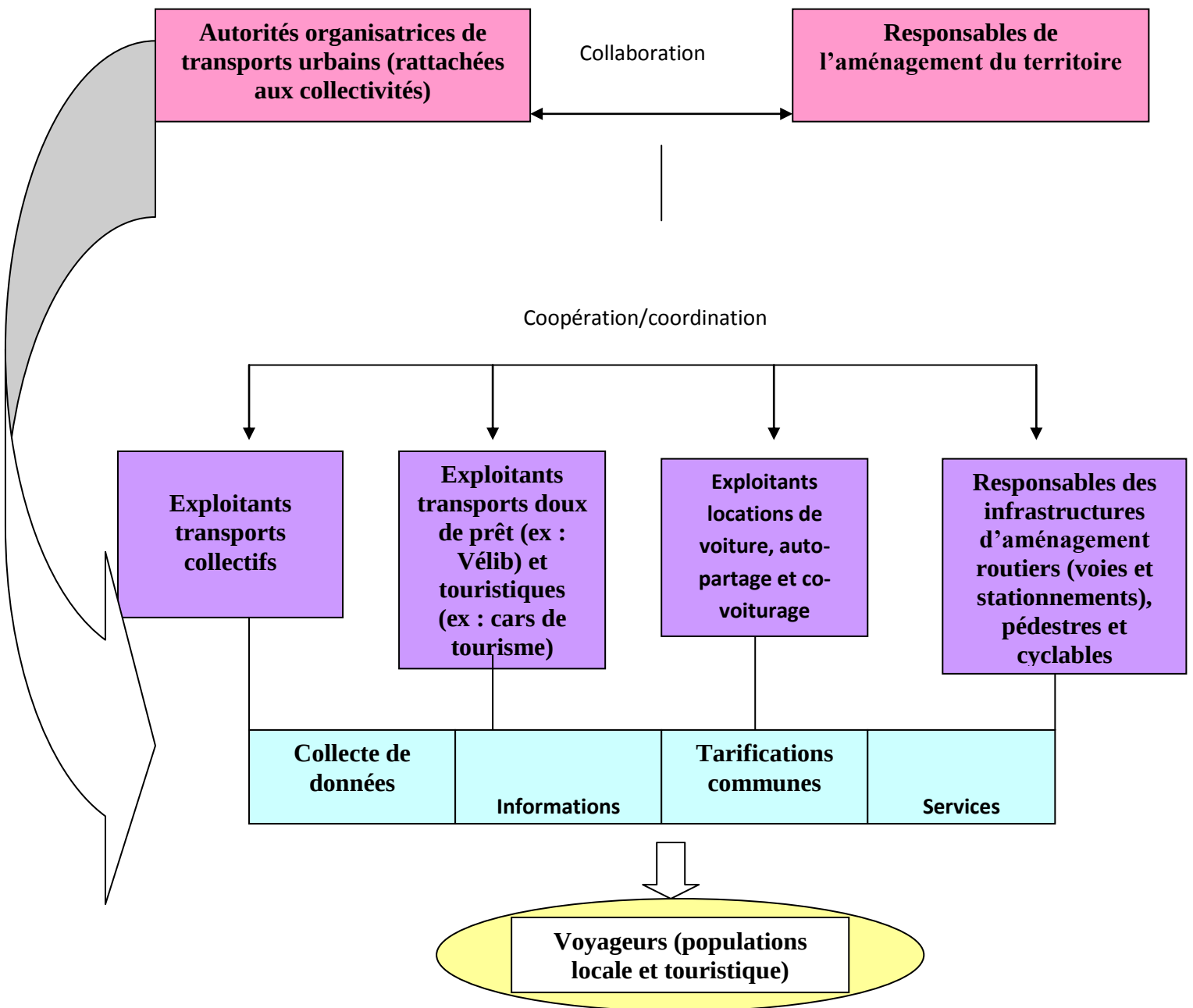
²⁵ Claire GENTIL (SNCF). *Les conditions de réussite de l'intermodalité TER*. Revue Espaces n°230. 2005

Toutes ces mobilités touristiques doivent être prises en compte et couplées aux mobilités de la population locale dans l'élaboration d'une logique d'intermodalité urbaine équitable.

La signalisation urbaine fait également partie d'une politique d'intermodalité et reste très importante dans le domaine du tourisme.

La lisibilité, la pertinence, la cohérence et l'homogénéité des informations sont des paramètres importants à prendre en compte.

Exemple de schéma organisationnel de mise en place de l'intermodalité en milieu urbain :



Repenser les déplacements urbains nécessite donc une mise en place de partenariats impulsés par les politiques urbaines de façon à établir la meilleure connexion qu'il soit entre tous les services liés de près ou de loin aux transports.

La concertation publique, la mise en commun des données ainsi que l'étude en amont et en aval (grâce à la mise en place d'outils d'évaluation) d'un tel projet et nécessaire à sa mise en œuvre et à sa fiabilité dans le temps.

Une réflexion sur les différents types de voyageurs (personnes en situation de handicap, travailleurs, zones défavorisées, touristes...) et une collaboration avec les organismes représentatifs de chacun d'entre eux serait également une très bonne chose.

3) L'aménagement urbain

La mise en place du concept d'intermodalité et des transports alternatifs en milieu urbain nécessite bien évidemment de prévoir un aménagement urbain adapté.

Les infrastructures urbaines, l'accessibilité et les équipements doivent donc être contextualisés et adaptés à la politique de transport choisie de façon à lui permettre d'être viable sur le long terme.

Sur la base de schémas de déplacements urbains adaptés, chaque type de transport doit trouver sa place dans la ville et avoir une opérativité optimale. Le suivi de l'usage du réseau permet ensuite de s'adapter aux évolutions des pratiques de mobilité.

Etudions les différentes infrastructures et les équipements durables nécessaires pour chacun des transports urbains de voyageurs et leurs conditions de coordination :

- Les véhicules individuels motorisés :

Bien que l'usage de la voiture soit le mode de déplacement le moins viable pour un développement durable urbain, il reste le moyen de déplacement le plus utilisé et doit donc faire l'objet d'aménagements pour quelques temps encore.

L'arrivée dans une ville en voiture doit pouvoir être facilitée notamment pour les individus ne connaissant pas du tout la ville en question.

Les principaux bassins de vie, les zones touristiques majeures (ainsi que le ou les offices de tourisme), le centre ville et les pôles de rencontres des transports (pôles d'échanges) doivent être les principales informations visibles à l'arrivée grâce à des panneaux de signalisation dédiés.

A cela s'ajoutent une visibilité (grâce à une signalétique adaptée) des différents parcs relais proposés dans la ville s'ils existent.

Ceux ci sont des parkings de stationnement incitatifs (payant ou gratuits) situés en périphérie de la ville visant à inciter les automobilistes (touristes ou autre) à accéder au centre ville en transport en commun. Ils encouragent l'intermodalité entre la voiture particulière et les transports en commun et éliminent les problèmes de congestion et de stationnement.

La gestion des flux et la signalisation doivent également être étudiées pour les automobilistes ayant choisis de se rendre en centre ville en voiture.

Des systèmes de protection anti-bruit peuvent être étudiés pour limiter les nuisances sonores.

Concernant les camping-cars, les aires réservées doivent être signalées et aménagées.

- Les transports propres ou doux :

La circulation dans la ville en transports propres (marche à pied, vélo, roller, trottinette...) doit être optimisée dans l'ensemble de l'espace urbain dans une démarche de développement durable.

Les cheminements piétons (trottoirs larges, passages piétons, zones piétonnes, rues piétonnes) doivent être privilégiés vis à vis des voies réservées à l'automobile.

Les pistes cyclables (ou voies dédiées en site propre) doivent être nombreuses, incitatives, attractives et modernes de façon à favoriser ce mode de déplacement.

Pour être coordonnés avec les transports en commun, il existe de nombreuses villes telles que Bordeaux, Grenoble, Paris ou encore Genève qui développent l'introduction du vélo dans les transports publics. (Souvent aux périodes de faible affluence) ce qui facilite l'intermodalité vélo/transports en commun.

Certains offices de tourisme urbains organisent même des visites de la ville à vélo comme par exemple le concept du « Paris bike tour » qui fait sensation.

La signalisation dédiée aux transports propres ou doux (informations pratiques et touristiques) est également un levier de développement durable.

- Les transports collectifs urbains :

L'aménagement de « sites propres » ou en « voies réservées » est aujourd'hui une priorité pour un développement durable des transports collectifs.

Le terme de site propre signifie (selon la définition du code de l'urbanisme) une « emprise affectée exclusivement à l'exploitation de lignes de transport »

En d'autres termes, un site propre est une voie réservée exclusivement à un transport en commun.

Les tramways, les métros et les trains ont des sites propres de façon logique et inéluctable puisqu'ils fonctionnent sur des rails qui ne peuvent être partagés avec la circulation automobile.

Les autobus, taxis ou cars de tourisme, quand à eux, ont parfois le privilège de circuler en site propre sur toute la longueur de la ligne ou seulement sur les portions les plus encombrées mais ce n'est pas une pratique encore très développée bien que cela évolue aujourd'hui.

L'avantage des sites propres est qu'ils permettent d'affranchir les transports en commun des problèmes de circulation et donc de permettre des déplacements rapides.

La fréquence et la ponctualité de ceux ci est alors nettement améliorée.

Ils sont donc une alternative très avantageuse à la voiture qui, elle, doit accepter les embouteillages et la perte de temps qu'ils engendrent.

La mise en commun des horaires et lieux d'arrêt des différents transports en communs existants doit être étudiée de façon à permettre une diminution des ruptures de charges et une rapidité maximale à chaque trajet.

Les grandes zones de transport à l'arrivée sur la ville (aéroports, gares...) et les lieux touristiques les plus fréquentés doivent être les zones les mieux desservies en terme de diversification et de nombre de transport urbains.

De plus, la mise en place de supports d'informations aux voyageurs est également souhaitable.

- Usage collectif de l'automobile :

L'auto partage, la location de voiture et le covoiturage ont les mêmes nécessités d'infrastructures et d'informations que les véhicules individuels motorisés.

Toutefois, on note l'existence de politiques urbaines qui ont choisit de favoriser le covoiturage, mode de transport alternatif, dans la circulation en périphérie de la ville.

En effet, San Francisco Bristol ou encore Madrid ont mis en place des voies de circulation dédiées réservées au co-voiturage.



Signalisation à San Francisco d'une voie réservée aux bus, taxis et aux personnes pratiquant le covoiturage

Le département du Morbihan en France a décidé de mettre en place des parkings réservés aux covoiturants tandis que l'autoroute A14 en Ile de France annule le péage pour les voitures avec au moins 3 covoiturants (un aller retour par jour).



Matérialisation de places de stationnement réservées aux covoitureurs.

(Conseil général du Morbihan)

Des aires de covoiturage sont également mises en place par certaines agglomérations françaises. (Dans le Tarn, les transports publics desservent les aires de covoiturage)

Bien que le développement du covoiturage ne soit encore qu'à ses débuts en France, le Grenelle de l'environnement a décidé de développer les voies réservées pour les transports collectifs ou véhicules transportant au moins 3 personnes.²⁶

C) Le tourisme, vecteur de durabilité urbaine

Face à l'adaptation progressive de l'offre de transport, le tourisme urbain peut également participer à la durabilité des territoires.

Nous définirons la durabilité des territoires à forte pression touristique (1), puis nous étudierons les expériences durables dans le domaine des transports touristiques urbains (2) et enfin nous tenterons d'observer l'état actuel et futur des politiques de transports touristiques urbains (3).

1) La durabilité des territoires urbains à forte pression touristique

On constate que la plupart des villes françaises optent pour un développement de l'activité touristique par la mise en place d'infrastructures dédiées ou encore par l'organisation d'événements attractifs. Le tourisme urbain est aujourd'hui un véritable enjeu économique.

Ces politiques urbaines entraînent une hausse de la fréquentation touristique ainsi que de puissantes synergies entre la culture locale des résidents et les loisirs proposés.

Le calcul de la pression touristique d'un espace donné peut être appréhendé par l'opération suivante :²⁷

$\text{Pression touristique} = (\text{Population locale} + \text{Capacité d'hébergement en lits touristiques})$

Cet indicateur indique la capacité de charge d'un territoire c'est à dire ses possibilités d'augmentation de la population.

Un taux égal à deux signifie alors que l'accueil touristique peut faire doubler la population d'un espace donné.

Les espaces avec un faible taux de population et une forte capacité d'hébergement sont les territoires les plus préoccupants en termes de pression touristique.

²⁶ Source internet. « Lutter contre les changements climatiques et maîtriser l'énergie » [ref. du 09/04/2010] ; disponible sur <legrenelle-environnement.fr>

²⁷ Source internet. « La pression touristique sur le territoire » ; [ref. du 01/06/2010]. Disponible sur <www.stats.environnement.developpementdurable.gouv.fr/fileadmin/publications/ET/PDF/pression_touristique.pdf>

En comparaison, l'espace urbain est l'espace touristique ou la gestion des flux de touristes est la plus maîtrisable (en comparaison à l'espace rural, montagnard et littoral)

En effet, la ville, par définition, étant peuplée par un grand nombre d'individus, bénéficie de politiques de gestion des flux usuelles pour la population locale. Elle détient une capacité de d'accueil organisée et des services publics adéquats.

De plus, les courts séjours et la faible saisonnalité propres aux espaces urbains permettent de limiter la concentration touristique dans le temps.

La croissance continue du tourisme induit toutefois des pressions en termes de mobilité sur les espaces urbains, premiers espaces touristiques en termes de fréquentation.

Le principal enjeu des transports pour la durabilité des territoires urbains reste la diminution des gaz à effet de serre essentiellement dus à l'utilisation effrénée de la voiture particulière.

Ces pressions représentent une menace pour l'intégrité de la ville du point de vue du tourisme, pour la qualité de vie des habitants contraint de subir la pollution accrue et les encombrements engendrés (ce qui les poussent à long terme à rejeter toutes formes de tourisme) et pour l'impact environnemental qu'elles impliquent.

Bien que, à court terme, la croissance touristique soit intéressante du point de vue économique et d'image, de véritables outils de gestion et de planification intégrés du tourisme urbain doivent être organisés de la part des pouvoirs publics de façon à assurer la durabilité de l'activité à long terme.

Etudier comment allier la préservation et l'exploitation ou comment gérer les flux touristiques n'est pas chose facile.

D'autant plus que la comptabilisation du nombre de touristes (variant selon les espaces urbains et selon les périodes de l'année) est souvent difficile et peu pratiquée.

L'absence de données fiables quant au volume et aux caractéristiques du tourisme et des flux présents rend la maîtrise quasi impossible.

Les espaces urbains, pour diminuer la pression touristique qu'ils ne peuvent maîtriser à eux seuls se doivent de la répartir uniformément sur l'ensemble de la zone et ses alentours en agissant sur la réorganisation et la gestion de la demande.

Parallèlement, ils doivent organiser des outils de gestion des flux sur leur propre territoire.

Toutefois, cette démarche ne peut pas être le produit d'une vision sectorielle mais doit faire l'objet d'une approche globale en considérant la destination comme partie intégrante d'un réseau touristique.

Ainsi la gestion des flux touristiques peut être impulsée par la gestion et la répartition des flux en agissant sur l'offre ou sur la demande.

Actions possibles	offre	demande
Gestion des flux	• Intégrer les mobilités touristiques aux plans de déplacements urbains • Améliorer l'accessibilité urbaine par les transports en commun (trains, autobus, co-voiturage...) • Limiter la zone de visite à la voiture. (par la mise en place d'un péage urbain ou la création de parkings relais par exemple) • Multiplier et augmenter la performance et les équipements des transports alternatifs (transports en commun ou transports doux par exemple) de façon à désengorger le trafic automobile • Mettre en place des tarifications incitatives à l'utilisation des transports alternatifs • Développer l'intermodalité	Limiter l'utilisation des ressources : • Augmenter le coût des visites • Instaurer des politiques restrictives (exemple : réservation du séjour ou des activités obligatoire) • Informer les touristes sur les transports en commun et les transports doux à leur disposition. Sensibiliser les touristes : • Par l'élaboration d'un guide sur les impacts du tourisme et sur les bonnes pratiques éco-citoyennes locales. (En amont et pendant le voyage)
Répartition des flux	▪ Etendre la zone de visite et les itinéraires touristiques pour promouvoir une exploitation positive des ressources sous développées ou en déclin ▪ Aide au développement touristique des zones périphériques	▪ Stimuler l'intérêt des visiteurs pour des itinéraires ou attractions alternatives par des politiques promotionnelles spécifiques

La durabilité des territoires urbains à forte pression touristique dépend donc de la mise en œuvre efficace d'une gestion des flux de touristes et de transports couplée avec celle de la population locale. L'enjeu principal reste la diminution de des émissions de gaz à effet de serre.

Ces démarches de gestion des flux permettront dans une même dynamique de poursuivre l'activité touristique (favorable à l'économie locale comme aux touristes), tout en préservant les ressources du territoire et donc de s'orienter vers un tourisme durable.

Le plus important est de ne pas se cantonner aux deux extrêmes : « la préservation avant tout » (typique du secteur public) ou « les profits avant tout (typique du secteur privé)²⁸

2) Des expériences durables dans le domaine des transports touristiques urbains

Changer nos pratiques de déplacements n'est pas chose facile notamment lors d'un déplacement touristique qui, synonyme de liberté et de délasserment, n'admet pas les contraintes.

En effet, les vacances sont le seul moment où il nous est possible d'échapper au quotidien ponctué d'obligations en toutes sortes.

Préserver ce sentiment de liberté est donc primordial.

La mise en œuvre de politiques de transport plus durables en milieu urbain doit donc écarter les directives trop contraignantes vis à vis des touristes et passer par des solutions originales et compréhensibles.

Dans le domaine du tourisme, les acteurs s'approprient de plus en plus les enjeux du développement durable et de nombreuses expériences prouvent qu'il est possible d'allier transport, tourisme et durabilité, trois domaines qu'il était auparavant difficile de combiner.

Ainsi, à l'instar de supprimer la voiture, certains espaces urbains incitent à diminuer son utilisation en inventant des concepts ou idées innovantes et localisées.

Elles se forment souvent sous la forme d'associations, grâce à un appui technique, méthodologique et financier des conseils régionaux et généraux, des autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) ou encore de l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME).

C'est le cas par exemple de la mise en place de vélo en libre service, qui gagne peu à peu les grandes métropoles françaises et qui rencontre un grand succès.

Qu'on l'appelle « VéloV' » à Lyon, « Vélocité » à Besançon, « Bicloo » à Nantes, « Vélib' » à Paris, « Vécub » à Bordeaux, « Vélodi » à Dijon, « véloutoulouse » à Toulouse, « Le vélo » à Marseille ou encore « V'hello » à Aix en Provence, le système est le même.

Il s'agit d'une location payante mais modique qui permet de prendre un vélo dans une des nombreuses stations disposées dans l'ensemble de la ville et de le reposer dans une autre une fois le trajet effectué.

Ce système alternatif à la voiture et complètement adapté à la ville rencontre un grand succès auprès des voyageurs et rend enfin l'utilisation du vélo « tendance » tout en s'adaptant aux besoins de la population locale comme à ceux des touristes.

Cette « vélo-rution » a permis à la France de devenir une référence en matière de vélos en libre service et gagne peu à peu l'étranger.

²⁸ Source Internet. Manante Mara « Les grandes villes d'art : comment gérer le flux de visiteurs ? ». Les sommets du tourisme [ref. du 09/05/2010] ; disponible sur <www.sommets-tourisme.org/f/sommetsG/premier-sommet/actes/manante.html>

Dans la même optique, la mairie de Paris prévoit le lancement en 2011 d'un système nommé « Autolib' », qui, comme son grand frère à deux roues le « Vélib' » est un réseau de partage en libre service mais de voitures cette fois ci.²⁹

Ces voitures électriques ou hybrides seraient doublement bénéfiques puisqu'elles permettraient des économies aux parisiens et la diminution de l'utilisation de la voiture dans une même dynamique.

Toutefois, ce système d'autopartage n'est pas nouveau. Marseille, Bordeaux, Grenoble ou encore Lille ont déjà expérimenté ce système.

Il en est de même à l'international en Suisse, en Allemagne, aux Pays Bas, au Canada ou aux Etats-Unis où l'autopartage est particulièrement répandu.

Sachant qu'un seul véhicule placé en libre-service permet d'en soustraire 6 à 20 de la circulation, ce système est un bon produit de substitution à la voiture individuelle et s'adapte à la vie locale et touristique urbaine.

Le développement du co-voiturage est également pris en main par certaines associations telle que « Covivo » qui a mis en place un système de covoiturage en tant réel s'appuyant sur les nouvelles technologies.

Ainsi, une application i phone, un site Internet dynamique, des modules pour calculer son impact écologique sont des idées innovantes permettant à cette association de toucher d'avantage de jeune et de rendre le co-voiturage plus sérieux.³⁰

Dans un autre registre, certaines collectivités locales, pour inciter les touristes à utiliser les transports en commun ont eu l'idée innovante de réinvestir des modes de transports anciens pour en faire de véritables produits touristiques.³¹

Ainsi, le tramway du mont blanc, le train de Corse ou encore le téléphérique de Grenoble, emblèmes du patrimoine local, ont été mis en tourisme et ont une double utilité aujourd'hui à savoir le transport des touristes et le développement des prestations touristiques ludiques.

Dans la même optique, le tramway de San Francisco, le vaporetto de Venise, en sont des exemples au niveau international.

D'autres villes, réinvestissent leurs fleuves pour en faire des voies de déplacements ludiques très adaptés à la découverte touristiques.

Ainsi, Paris, Bordeaux, Nantes ou encore Toulouse ont mis en place des navettes fluviales visant à inciter les déplacements communs sur les fleuves.

²⁹ Simon BARTHELEMY ; *Boulevard ou impasse pour l'Autolib' ?* Magazine TERRAECO n°14. 2010.

³⁰ Source Internet. Covivo. « Un concept innovant unique en France ». [ref du 01/06/2010] ; disponible sur <<http://www.covivo.eu/article/concept>>

³¹ Claude ORIGET DE CLUZEAU ; *Transport collectif régulier local : réinventer l'itinérance touristique*. Revue Espaces n°206. 2003

Certains espaces urbains agissent sur les tarifications des transports en commun pour les rendre plus attractifs.

Des forfaits à la journée ou à la semaine défiant la concurrence du prix relatif à la voiture particulière sont créés et certaines villes ont même décidé de rendre les transports publics totalement gratuits. (Châteauroux, la vallée de Chamonix, Crans Montana en Suisse, Seattle aux Etats Unis, Hasselt en Belgique)

Concernant la gestion des flux touristiques en ville, les idées sont également nombreuses.

La mise en place des journées ou dimanches sans voitures rencontre un franc succès dans les grandes villes adeptes. Ainsi, Bruxelles, La Rochelle, Bordeaux ou Alger interdisent ponctuellement l'accès à leur centre ville aux véhicules automobiles.

Londres a mis en place en 2005 un péage routier d'accès à la ville. Bien que cette pratique est déjà utilisée à Stockholm, Milan, Dublin ou encore Oslo, Londres reste la première et la plus grande ville à utiliser cette technique.

Ces réformes apparaissent très efficaces pour limiter l'utilisation de la voiture particulière en centre ville (les transports en commun sont exonérés de péage), limiter le trafic et réduire les émissions de gaz à effet de serre.

De plus, les recettes générées (« écotaxe ») servent à développer et entretenir les transports en commun.

Bien que la France ne soit pas encore concernée par cela, un projet de mise en place d'un péage urbain sur Paris est en cours d'étude.

Venise, victime de flux touristiques exponentiels a mis en place une technique différente pour limiter la congestion touristique de la ville.

En effet, pour gérer son développement touristique, Venise a introduit la « Venice card » impliquant que le touriste réserve son séjour et une partie des prestations touristiques à l'avance. (On ne peut plus prendre le vaporetto sans celle ci !)

Celle ci permet ensuite de répartir les nombreux visiteurs dans le temps et dans l'espace.

Les bons de réduction et les informations qu'elle offre ont été un succès auprès des touristes.

Ainsi, les démarches d'intégration des transports alternatifs en ville et de gestion des flux de personnes sont nombreuses et ne font pas l'objet d'un inventaire exhaustif dans cette étude.

Les idées de développement fument et sont souvent adaptées à une meilleure qualité de vie locale et touristique.

3) L'état actuel et futur des politiques de transports urbains

Peu à peu les villes intègrent la nécessité d'organiser les déplacements de populations en leur sein et les enjeux que cela entraîne au niveau du développement durable de leur territoire.

L'accroissement du tourisme urbain implique une gestion plus adaptée aux différents types de voyageurs ajoutée à celle de la population locale.

En France comme à l'étranger, on remarque que de nombreux efforts sont réalisés et que la nécessité de changer les habitudes de mobilité passe forcément par la diminution de l'utilisation de la voiture particulière, la diversification des modes de transports alternatifs et la structuration d'une offre de transport fiable et adaptée aux besoins croissants des mobilités.

La politique actuelle des transports urbains en France vise à concilier 3 objectifs : le développement économique, l'attractivité du territoire et la prise en compte de l'environnement au niveau global et local.

Toutefois, l'organisation du transport public en France est mise à mal par la multiplication des périmètres de compétences décentralisées.

La juxtaposition des territoires (Etat, région, département, pays, communauté urbaine, communauté d'agglomération, communauté de communes, communes) et l'empilement législatif (loi Voynet, loi Chevènement, loi SRU) font constamment évoluer les compétences en matière de transport ce qui n'est pas favorable à la lisibilité globale.

Aujourd'hui c'est la loi SRU (relative à la solidarité et au renouvellement urbain) qui a la délégation des compétences en matière de transport.

Les communautés d'agglomération quand à elles, ont les compétences en matière d'urbanisme et de transport par la mise en place de PLU (Plans Locaux d'Urbanisme), de SCOT (Schémas de cohérence territoriale) et de PDU (Plan de Déplacements Urbains).

La planification urbaine trouve souvent ses limites au niveau de la législation ce qui est néfaste à la cohérence territoriale et aux capacités d'actions des acteurs locaux.

Le décalage entre « temps de procédure » et « temps de projet » est également préoccupant.

Les politiques locales de transport urbain en France restent encadrées par le conseil national des transports créé depuis la mise en place de la loi LOTI (Loi d'Orientation sur les transports intérieurs), par le SETRA (Service d'Etude sur les Transports les Routes et leurs Aménagements) ou encore par l'ADEME (Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) qui orientent les collectivités et les différentes autorités organisatrices de transport qui leurs sont rattachées.

En France, la mise en place du « versement transport » (impôt à destination des entreprises de plus de 9 salariés) a été un levier de développement des transports collectifs dans les grandes agglomérations françaises pendant ces trente dernières années.

En 2002, 26 villes françaises ont réalisé la mise en place de transports communs en sites propres.³²

Toutefois, ces démarches n'ont pas eu un succès à la hauteur des dépenses publiques réalisées. (En termes de fréquentation)

On note toutefois que dans l'ensemble, l'utilisation des transports en commun dans les grandes villes françaises est en hausse ces dernières années. (Cf annexe 3- Part de marché des transports collectifs urbains dans les grandes agglomérations françaises)

On observe par ailleurs que le coût de revient moyen par voyageur au km dans les zones urbaines est égal à 0,58 centimes d'€.

Bien que non négligeable c'est un coût largement inférieur à l'usage de la voiture particulière. (Sans compter le stationnement)

Le problème central semble donc être la lisibilité et l'information relatives aux transports publics en direction des usagers.

De plus, selon une étude du commissariat général du plan, la plupart des autorités organisatrices ne disposent pas encore des compétences suffisantes pour remplir l'intégralité des missions qui leurs sont confiées.

Ne retirant aucun bénéfice de leurs investissements, les politiques de transports locales ont également besoin de plus de financements pour exercer à bien leurs compétences.

Les transports doux sont également en grand développement dans les grandes agglomérations françaises qui mettent en œuvre des politiques incitatives efficaces et diversifiées.

Au niveau des comportements de la population urbaine en France, la marche à pied, moyen de transport encore très utilisé à la fin des années 1900, a beaucoup diminué par la suite mais remonte progressivement depuis 1998. Il en est de même pour le vélo. (Cf annexes 4 et 5 Part de marché de la marche à pied et du vélo dans les grandes agglomérations françaises)

La question de l'intermodalité des transports est également étudiée dans les zones urbaines qui peu à peu structurent leurs réseaux et les rendent plus efficaces.

D'après une étude comparative des vingt plus grandes agglomérations françaises, réalisée par le magazine « Alternatives économiques » en mai 2007, les politiques de développement durable restent toutefois quelques peu déséquilibrées.³³

S'appuyant sur des indicateurs variés (agenda 21, plan climat territorial, part de la voiture dans les modes de déplacements ou encore nombre de bâtiments publics à Haute Qualité Environnementale), l'enquête révèle que les meilleurs élèves français en matière de développement durable sont Angers, Grenoble, Lille, Lyon, Nantes, Rennes et Strasbourg.

³² Source internet. Commissariat général du plan. « Transports urbains, quelles politiques pour demain ? ». [ref. du 09/05/2010] ; disponible sur < <http://lesrapports.ladocumentationfrancaise.fr/BRP/034000532/0000.pdf>>

³³ Claire ALET-RINGENBACH .20 grandes agglomérations passées au crible. Développement durable : Villes, régions..., agir localement. Alternatives Economiques n°29.mai 2007.

En queue de peloton se trouve Marseille, Toulouse et Toulon.

Concernant la part de la voiture dans les déplacements, le CERTU (Centre d'Etude sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques), organisme du ministère de l'écologie, de l'énergie et du développement durable, affirme que celle-ci est en baisse dans toutes les grandes villes françaises sans exception.

Ainsi, entre 2006 et 2009, le taux est passé, à Lyon, de 53 à 49 %, à Lille, de 60 à 56 % et à Strasbourg, de 52 à 45 %. (Cf annexe 6 - Part de marché de la voiture dans les grandes agglomérations françaises)

Selon Jean-Marie Guidez, expert en mobilité au Certu, « il est maintenant certain qu'une rupture s'est produite aux environs de 2004-2005. Jusqu'à cette époque, après des décennies d'envolée de l'usage de la voiture, les experts pensaient que 1 point de part de marché gagné serait une performance. Or on constate des gains de 7 points à Strasbourg et de 4 à 5 points dans plusieurs villes ».³⁴

On note que cette tendance est suivie en Europe mis à part au sein des nouveaux Etats membres où l'utilisation des transports en commun chute en faveur de la voiture particulière enfin accessible.

Cette tendance est défavorable à la mise en œuvre d'une intermodalité européenne.

Concernant l'utilisation de la voiture particulière, la France est la plus adepte en comparaison à ses voisins européens avant même le Royaume Uni, qui a très peu investi dans la modernisation des transports en commun ces dernières années.

Le panorama des transports en Europe montre une grande diversité du fait des modes de vie, des revenus, de l'étendue du pays ou encore de son organisation très différents d'un pays à un autre.

Cela prouve aussi que les politiques de transports nationaux sont encore prioritaires dans les idéaux.

Toutefois, on remarque peu à peu l'apparition d'une européanisation des transports publics sous l'impulsion de valeurs environnementales, économiques et sociales communes.

Cette évolution pourrait permettre une meilleure lisibilité, une mise en réseau pour plus d'intermodalité et un partage des connaissances et de la recherche concernant les modes de transports l'écomobilité.

Le tourisme pourrait être le secteur le plus bénéficiaire de cette mise en commun.

³⁴ Source Internet. Les Echos.fr. « La part de la voiture en recul dans toutes les grandes villes françaises ». [ref. du 04/04/2010] ; disponible sur <www.lesechos.fr/info/france/020337614210.htm>

Partie III- L'apparition des formes alternatives de transports touristiques urbains : le cas de Bordeaux

Mascarons, façades, Aquitaine, échoppes, vignobles, port, Montaigne, quais, Garonne... Tous ces mots représentatifs de l'identité de Bordeaux forment l'image passée et actuelle de cette ville tant au niveau local qu'international.

Son attractivité touristique qui n'est pas nouvelle a été un grand facteur d'évolution de la ville ces dernières années : aménagement du territoire, restructuration des transports et amélioration du cadre de vie ont favorisé l'essor progressif de la ville.

Pour étudier l'évolution des transports touristiques de cette ville, nous étudierons successivement les facteurs de son attractivité touristique ainsi que son offre de transport urbain (A), l'évolution des pratiques et de la demande (B) et enfin l'adaptation de l'offre(C)

A) Présentation du territoire touristique et de son offre de transports urbains

Pour présenter le territoire touristique dont fait partie la ville de Bordeaux, nous étudierons successivement sa géographie et son potentiel touristique (1), l'évolution historique des transports locaux (2) et enfin l'évolution des comportements urbains et touristiques vis-à-vis des transports (3)

1) Présentation géographique et touristique

Bordeaux est une ville située au sud ouest de la France, chef lieu de la région Aquitaine et préfecture du département de la Gironde.

Elle se situe près de la côte Atlantique et est traversée par un fleuve : la Garonne.

Bordeaux fait partie de la communauté urbaine de Bordeaux (CUB) créée en 1968, qui regroupe 27 communes et qui est la 4^{ème} plus grande communauté urbaine de France. (714.727 habitants en 2007)

C'est à la CUB que revient la compétence de mise en place du PLU (Plan Local d'Urbanisme), du PDU (Plan de Déplacements Urbains) ainsi que la gestion des transports collectifs urbains.

Au niveau touristique, Bordeaux jouit d'un patrimoine local remarquable et exceptionnel qui a fait son succès en France et à l'étranger.

L'essentiel de l'attractivité de la ville reste la découverte de ses vignobles et de son vin. La ville et le vin sont d'ailleurs si étroitement liés que leurs noms se confondent. Seule une majuscule permet de différencier la cité de la boisson.

Toutefois, monuments historiques, églises, gastronomie, proximité de la côte Atlantique et événements sont également des facteurs qui placent la ville comme une des plus importantes destinations de France.

Les alentours de Bordeaux offrent également un potentiel touristique important.

La côte Atlantique tout d'abord, est un espace convoité par les touristes locaux et étrangers qui l'investissent en masse durant l'été essentiellement.

Les villes qui y sont implantées telles que Lacanau, Soulac ou Montalivet jouissent de cette économie liée au tourisme.

Le bassin d'Arcachon a également une renommée importante. Les Cabanes Tchanquées, l'Île aux Oiseaux, la dune du Pilat, Arcachon ou encore le Cap-Ferret forment un patrimoine touristique convoité.

Les vignobles entourant Bordeaux sont également très fréquentés par les touristes amateurs de vins. Le Médoc, Blaye, Sauternes ou encore St Emilion ont progressivement développé des activités oenotouristiques au grand bonheur des touristes.

Bordeaux jouit également de la proximité de la Dordogne, du Pays Basque ou encore de l'Espagne, destinations touristiques à part entière.

Depuis le 28 juin 2007, « Bordeaux, Port de la Lune » peut également être fier d'ajouter à ce palmarès, sa qualité de site inscrit au patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO.

Le centre historique de la ville portuaire de Bordeaux créé à l'époque des Lumières, représente un ensemble urbain et architectural exceptionnel, d'une unité et d'une cohérence urbaine remarquable.

C'est pour ce motif que la ville rejoint la prestigieuse liste des 845 sites considérés comme ayant une valeur universelle exceptionnelle.

Cette inscription, qui vient récompenser les efforts de reconquête de la ville, entrepris depuis quelques années, est une chance inespérée pour la ville de Bordeaux qui rejoint le site proche de St Emilion inscrit depuis 1999.

En effet, outre la valorisation urbaine, les effets découlant de cette inscription sont nombreux au niveau local et touchent beaucoup de secteurs économiques.

Faute de disposer de données homogènes dans leur continuité, il est difficile d'évaluer des retombées précises à l'heure actuelle mais certaines d'entre elles sont déjà visibles tandis que d'autres se profilent à l'horizon.

Ainsi, depuis l'élévation de Bordeaux au Patrimoine de l'Humanité, la fréquentation touristique de la ville a subi un boom remarquable.

Toutefois, cette inscription s'accompagne également de nombreux enjeux notamment pour une ville qui porte l'ambition d'être précurseur en matière de mutations urbaines dans le respect de son passé patrimonial.

Cette volonté portée par la ville ne peut être mise en œuvre sans gestion fiable et adéquate de la population qui la constitue qu'elle soit locale ou touristique.

La gestion des flux et la mise en place d'une politique de transport intégrée, adaptée et diversifiée sont donc importantes pour la durabilité de la ville et de ses alentours ainsi que pour son développement progressif.

2) Evolution historique des transports publics

L'évolution urbaine de la ville de Bordeaux constitue sa force.

Ville portuaire à l'origine, la « Belle Endormie » s'est progressivement transformée pour arriver à ce qu'elle est aujourd'hui : une ville métamorphosée. (Cf annexe 7- Les six étapes de l'expansion urbaine)

En 52 avant J.C, l'architecture romaine influence l'urbanisme de la ville par la construction de voies routières (le Cardo et le Decumanus devenus aujourd'hui les rues Sainte Catherine et Porte-Dijeaux), d'aqueducs, de temples et d'un amphithéâtre sur 125 hectares.³⁵

Sa situation géographique au bord de la Garonne, favorable aux échanges permet à Bordeaux d'être placée en tant qu'emporium (comptoir de commerce), titre que la ville conservera et qui lui permettra de devenir capitale de l'une des trois régions administratives de l'Aquitaine romaine au II^{ème} siècle.

Au XII^{ème} siècle, les activités portuaires se déplacent sur les quais en bord de Garonne ce qui permet de développer les échanges de marchandises et de diversifier les produits.

A la fin du XVII^e siècle, les Jurats de Bordeaux commencent à réfléchir sur la façon d'embellir la façade Est de Bordeaux face au fleuve, de façon à donner aux voyageurs une bonne première impression. En effet, la vue des boutiques en pierre (« les échoppes ») ou des baraques en bois est assez néfaste pour l'image de Bordeaux.

35 CAMBAU.R , *Bordeaux, une agglomération en mutations*, Revue Urbanisme, hors série N°22, 2004

La ville devient le premier port de France à la veille de la révolution et s'ouvre au monde après 14 siècles de repli derrière ses murailles.

Les années révolutionnaires et le blocus continental sous le premier empire affaiblissent le commerce bordelais mais celui-ci reprend de plus belle sous la Restauration en s'ouvrant encore davantage au monde extérieur grâce à la construction du pont de Pierre qui relie enfin les deux rives et à l'avènement du chemin de fer.

Au XIX^e siècle les transports publics apparaissent à Bordeaux. Ce sont d'abord des fiacres tirés par des chevaux, des omnibus (voiture de transport en commun à traction à cheval), puis des tramways hippomobiles (introduits en 1880). Ceux-ci disparaissent en 1958 pour refaire surface dans la ville près de 50 ans plus tard.

Ils sont remplacés par des autobus (symboles de modernité) étant à l'époque considérés comme gênants pour la circulation de l'automobile



L'omnibus de Bordeaux en 1949 (source bordeaux gironde)

Dans les années 1980, un projet de reconquête des hauts de Garonne (rive droite) tente de relier les deux rives de Bordeaux et annonce le grand projet urbain mis en place à partir de 1995 par le maire Alain Juppé.

En effet, à cette période, la ville, et notamment les quais en bord de Garonne, était comme défigurée, n'exploitant pas le 10^{ème} de sa potentialité pourtant très riche : le port délaissé, des hangars abandonnés, des façades noircies par le temps, un trafic automobile mal maîtrisé ainsi que le quartier de la Bastide surnommé à cette époque « Beyrouth », étaient très néfastes pour l'image extérieure de la ville et pour le cadre de vie urbain.

Ainsi, les efforts de réaménagement ont débuté avec l'objectif premier de redonner de l'unité à Bordeaux, d'en faire un lieu de convivialité, d'harmonie et de cohérence.

Une promenade piétonne et des pistes cyclables ont été réalisées tout le long des quais côté Garonne. Ce « paseo » pensé par Michel Corajoud est divisé en parcelles ayant chacune sa spécificité en terme de loisir.

Les rives gauche et droite sont aujourd'hui des lieux de convivialité et de promenade douce.

Ce projet de revalorisation des quais est accompagné par la mise en place du très attendu tramway surnommé familièrement « tram » par les Bordelais, révolution pour les transports de notre ville.

Ce retour au tramway avait longtemps été étudié, un projet de VAL étant également proposé.

Le métro VAL fut contré grâce à l'association « TransCUB » et aux manifestations bordelaises contre cette idée.

Les travaux du tramway ont débuté en 2000 tandis que l'inauguration et la mise en service de la première ligne (tram A) ont été réalisées en décembre 2003.

Après quelques dysfonctionnements techniques à leurs débuts, les trois lignes du tram sont aujourd'hui opérationnelles (ces dysfonctionnements étaient dus au fait que dans l'hyper centre classé, le tram n'est alimenté que par le sol pour ne pas défigurer les façades par des câbles disgracieux. Ce système étant nouveau et sensible, il est tombé souvent en panne au début).

Ce moyen de déplacement très moderne dispose de nombreux avantages : il est silencieux, non polluant car électrique, esthétique, rapide, et fiable.

La forme et le style du tram se fondent de façon très esthétique à l'architecture de la ville ; il glisse tel un serpent dans les rues bordelaises. Les rames desservent les principaux lieux de vie de Bordeaux et certaines villes dans l'agglomération, permettant aux Bordelais comme aux touristes de se déplacer de façon rapide et efficace dans la ville.



Le tram place de la Bourse (Source transbus.org)

Ces travaux de restauration furent longs et difficiles à vivre pour les Bordelais perturbés par les chantiers durant près de 3 ans.

Toutefois, ce patrimoine revalorisé représente aujourd'hui leur fierté et permet à Bordeaux d'être une ville où le cadre de vie s'apprécie pour les habitants comme pour les visiteurs.

3) L'évolution des comportements locaux et touristiques à Bordeaux

L'évolution des comportements individuels au niveau global est également visible au sein de la ville de Bordeaux.

Cette évolution des comportements est marquée par une hausse de la fréquentation touristique depuis l'inscription de la ville au patrimoine mondial de l'UNESCO et par une évolution des comportements particuliers de mobilité urbaines de la part des touristes mais aussi de la population locale.

D'après les statistiques de fréquentation réalisées par l'office de tourisme de la ville, entre le second semestre 2006 et le second semestre 2007 (année de l'inscription de Bordeaux), la fréquentation de l'office de tourisme de Bordeaux est passée de 359.272 touristes à 418.552. (Hausse de 16,50%)³⁶

Les visites de ville qui ont accueilli 4921 personnes en 2006 et 10.193 en 2007 ont enregistré une hausse spectaculaire de 107,13% et celles consacrées aux vignobles, une augmentation de 21,61%.

Depuis le classement de Bordeaux à l'UNESCO, (comparaison entre la période du 01/07/06 au 30/04/07 et celle du 01/07/07 au 30/04/08), les visites de la ville ont augmenté de 72,29%, celles des monuments de 12,99% et celles des vignobles de 25,99%.

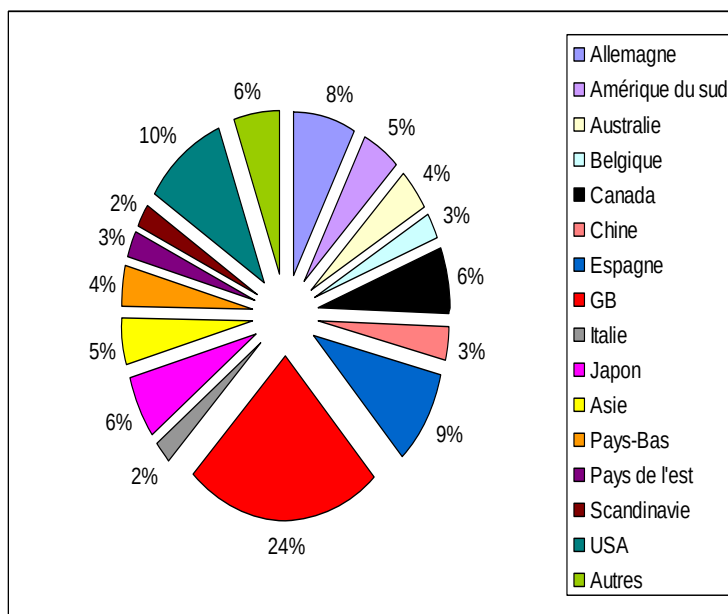
Le directeur de l'office de tourisme de Bordeaux, Stephan Delaux, admet que l'activité de l'office de tourisme ne s'est jamais mieux portée mieux depuis ces dernières années. (Cf annexe 8 - Bilan touristique général depuis l'inscription de Bordeaux au patrimoine de l'UNESCO)

Vis-à-vis des comportements touristiques, la ville de Bordeaux, comme la plupart des autres espaces urbains accueille majoritairement un tourisme de court séjour, culturel et patrimonial et qui n'est que faiblement marqué par la saisonnalité.

Concernant les nationalités présentes, les Français sont les plus nombreux (environ 65% en moyenne) suivis par les anglais, les américains, les espagnols et les allemands)

³⁶ Données personnelles récoltées à l'office de tourisme de Bordeaux

En avril 2008, on compte 14036 touristes dont 9482 français qui se sont arrêtés à l'office de tourisme.



Part de la clientèle étrangère dans la fréquentation totale de l'office de tourisme (source office de tourisme).

Cette diversité de nationalités présentes sur le territoire bordelais suppose une adaptation aux cultures et besoins de chacune. Des transports urbains adaptés, diversifiés et fiables sont donc des facteurs importants de satisfaction de cette clientèle d'origines diverses.

De plus, bien que la majorité des touristes arrive en voiture particulière (notamment les français), une grande partie a utilisé l'avion ou le train pour se rendre dans la ville et prévoit alors d'utiliser les transports en commun ou de prêt pour se déplacer sur place.

Concernant les mobilités de la population urbaine, la relation au temps qui se resserre de plus en plus implique un besoin de mobilité plus important, plus rapide et plus confortable.

De plus, on observe, selon l'étude du CERTU évoquée précédemment que la place de Bordeaux vis-à-vis de l'utilisation de la voiture particulière est très mauvaise en comparaison aux autres métropoles françaises.

La part de marché de la voiture (tous déplacements confondus) qui était de 50% en 1978, est passée à 68% en 1998 et est aujourd'hui (statistiques de 2009) égale à 64%.

Bien que cette faible diminution soit encourageante, nos voisins ont fait d'avantage d'efforts.

La part de marché de la voiture à Lille est de 56%, à Lyon de 49%, à Marseille de 50% et à Strasbourg de 45%.

Parallèlement, les efforts de sensibilisation au développement durable des populations commencent à être efficaces.

La ville de Bordeaux a vu la fréquentation de ses transports collectifs augmentée de 1 point depuis 1998 et il en est de même pour le vélo et la marche à pied.

Toutefois, cette étude comparative réalisée par le CERTU souligne que les comportements bordelais en matière de transports alternatifs ne sont pas aussi marquants que ceux observables dans les autres villes.

Les comportements touristiques sont difficilement mesurables en dehors des tendances de la population locale.

Bien qu'ils aient logiquement davantage recouru aux transports alternatifs (n'ayant pas leur voiture et ne connaissant pas la ville et sa circulation), les déplacements touristiques sont ici inclus aux pratiques globales.

Pour conclure, on observe une certaine stagnation des mauvaises pratiques de transports (utilisation de la voiture particulière) mais celle-ci est ponctuée par une faible amélioration au niveau de la fréquentation des transports alternatifs ce qu'il faut encourager.

B) L'action des politiques de transport urbain

Bordeaux, comme la plupart des métropoles de grande taille a mis en place une politique des transports visant à organiser et à permettre l'évolution des transports dans la ville.

Celle-ci, à l'échelle de la communauté urbaine, organise le réseau de transport bordelais (1), tente de répondre aux enjeux du développement durable (2) et vise à gérer au mieux les flux de personnes (3)

1) L'organisation du réseau de transports Bordelais

La Communauté Urbaine de Bordeaux a mis en place un Plan de Déplacements Urbain (PDU) organisant toutes formes de transport dans le cadre du Périmètre de Transport Urbain (PTU) : le transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement.

Concernant le transport de personnes, tous les modes de transports sont concernés qu'ils soient collectifs ou individuels (voiture, bus, vélo, marche à pied...)

L'objectif du PDU est d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité de la population locale et touristique et la protection de leur santé et de leur environnement (global et local)

La mise en place du PDU de la Communauté Urbaine de Bordeaux est également garante de l'accessibilité à la ville.

Au niveau touristique c'est une action primordiale qui donne le premier aperçu de la ville.

Améliorer l'accessibilité par la route par une signalisation adéquate, favoriser l'arrivée par le train ou par l'avion, par des transports en commun relais et par des informations aux voyageurs sont des démarches de l'ordre de la compétence du PDU.

L'accessibilité par la route (en voiture particulière) de la ville de Bordeaux est facilitée par l'autoroute A10 (au départ de Paris ou Nantes), l'autoroute A63 (Bayonne), l'autoroute A89 (Clermont Ferrand) et l'autoroute A62 (Toulouse)

Un réseau départemental de bus interurbains est également mis à la disponibilité des touristes.

Le Plan Local d'Urbanisme mis en œuvre par la Communauté urbaine de Bordeaux est compatible avec le PDU qui lui-même est compatible avec le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT)

Le PDU a été mis en place par l'Autorité Organisatrice de Transport Urbain (AOTU) de la ville.

L'AOTU dans l'espace urbain bordelais est incarnée par la CUB (Communauté Urbaine de Bordeaux).

Celle-ci définit la politique des transports collectifs en déterminant l'offre et les tarifs qui lui sont relatifs dans le Périmètre des Transports Urbains. (PTU)

Keolis Bordeaux (filiale du groupe Keolis, leader du transport public de voyageurs en France), délégataire de service public met par la suite en œuvre les décisions de la CUB et exploite le réseau Tram et bus.

Keolis a remplacé Véolia transport en 2009 et a pris les rênes du réseau jusqu'en 2014.

La création du réseau TBC (tram et bus de la CUB) est une finalité des études et travaux réalisés par la CUB ces dernières années.

Concernant les compétences de chacun, la CUB (Autorité Organisatrice de transport) a pour objet de :

- Définir l'offre de transport (fréquences des lignes, tracé...)
- Définir la politique tarifaire
- Supporter les investissements les plus lourds (autobus, tramway, bâtiments, billettique...)
- Contrôler la gestion de l'exploitant

Keolis Bordeaux, en tant qu'exploitant, doit quand à elle :

- Assurer la gestion du réseau et veiller à son bon fonctionnement
- Mettre en œuvre les éléments susceptibles de contribuer au développement de l'utilisation des transports en commun (démarche qualité, formation du personnel, politique commerciale...)

La CUB est également responsable des systèmes publics de prêt de véhicules (vélo et voiture).

Concernant les mobilités touristiques existantes dans la ville, on remarque que le PDU de la CUB ne les a pas étudiés.

Les déplacements en transports doux tels que le vélo ou encore la marche à pied sont pris en compte et il en est de même pour les catégories d'usagers (travailleurs, écoles ou encore personnes en situation de handicap)

Les déplacements touristiques pourtant très présents dans la ville n'ont pas de volet adapté.

Pourtant, les mobilités touristiques ont des caractéristiques particulières : elles se réalisent dans le périmètre touristique de la ville, se regroupent dans les zones les plus remarquables de part leur patrimoine ou leur événement et utilisent tous les modes de transports confondus (voitures, transports doux ou encore transports publics)

La non prise en compte de ces mobilités est donc un dysfonctionnement que le PDU de la CUB devrait analyser et étudier lors de sa prochaine révision.

Le schéma départemental d'aménagement et de développement touristique de la Gironde mis en place en 2008 par le conseil général étudie quand à lui les mobilités touristiques et prévoit dans son orientation 3 de « Mettre en cohérence les projets et la complémentarité des offres touristiques sur un territoire dans une stratégie d'adaptation, d'innovation et d'accessibilité pour tout public » de travailler sur l'accessibilité des touristes en Gironde. ³⁷

Ainsi deux actions concernent l'accessibilité touristique au département :

- Action 3.2.1 : Lancement d'un appel à projets pour l'aménagement de destinations 100 % accessibles aux personnes handicapées avec une labellisation « Tourisme et handicap »

³⁷ Source Internet conseil général de la Gironde « Schéma départemental d'aménagement et de développement touristique de la Gironde 2008-2013 » [ref.du 02/06/2010] ; disponible sur <www.cg33.fr/schema_tourisme/CG_SCHEMA.html>

- Action 3.2.3 : Favoriser l'accessibilité et les déplacements sur les destinations touristiques girondines

Ces efforts d'accessibilité et de déplacement devraient être mis en place par un partenariat commun et non par des actions individuelles.

Ainsi, la politique des transports mis en place par la CUB a des atouts comme des faiblesses mais permet aux 300 000 usagers quotidiens du réseau TBC et aux transports individuels bordelais et touristiques de se déplacer de façon variée et de plus en plus performante.

2) L'introduction du développement durable dans le domaine des transports bordelais

L'intégration des valeurs du développement durable (économiques, environnementales et sociales) est commune à toutes les politiques urbaines et à tous les secteurs économiques.

A la fois une nécessité pour la durabilité de notre planète et un argument touristique dans la perception des individus sensibilisés, la mise en place de politiques durables satisfait la majorité.

Bordeaux ainsi que sa communauté urbaine, sont également touchées par cette « vague durable » et font des efforts pour intégrer les volets environnemental, social et économique à sa politique de transport.

Concernant les transports en commun, le réseau TBC a relevé un défi de taille qui lui a valu d'être récompensé par le magazine « Villes et Transports » qui lui a attribué le ticket d'or 2006 pour sa politique écologique de déplacements.³⁸

En effet, 90% des voyageurs du réseau se déplacent dans des véhicules propres. Les tramways et les navettes urbaines fonctionnent à l'électricité tandis que les bus circulent aujourd'hui avec des énergies moins polluantes (gaz naturels de ville ou GECAM 0#, un nouveau carburant à base de soufre qui vient d'être adopté sur 90 bus de la ville)

Concernant l'information aux voyageurs, le réseau TBC est également performant : Le site Internet du réseau est très dynamique et clair. Il pourra bientôt être accessible à tous grâce à une nouvelle fonctionnalité destinée aux personnes aveugles. (Synthèse vocale, braille, grossissement d'écran)

La compatibilité avec les nouvelles technologies est également opérationnelle (réception d'information, billetterie accessible depuis les téléphones portables...)

Pour finir, le réseau TBC mise beaucoup sur la communication et tente, par des approches et une publicité originale de faire adhérer la majorité de la population aux bienfaits des transports en commun.

³⁸ Source Internet Véolia transports. Dossier de presse : « Les transports hors du commun » ; [ref. du 01/06/2010] ; disponible sur <www.veolia-transport.com/ressources/files/1/186,bordeaux.pdf>

L'accessibilité et les déplacements pour tous sont également étudiés.

Le tramway, grâce à son plancher de plain-pied et ses larges portes coulissantes est accessible à tous les types de handicap.

Les arrêts sont matérialisés par des signaux sonores et visuels de façon à permettre aux non voyants, malentendants et personnes à mobilité réduite de se déplacer sans danger.

« La maison du vélo » de Bordeaux permet également aux personnes à mobilité réduite de s'adonner à l'activité vélo grâce au mono-poussoir, un cycle qui s'adapte à l'arrière des fauteuils roulants et permet de rouler en tandem.

Pour les conducteurs, l'entreprise bordelaise C-Zame Technologies vient de mettre en place un dispositif permettant de détecter l'usage abusif des places de stationnement réservées aux personnes en situation de handicap.

Concernant la politique tarifaire, celle de la CUB est une des plus avantageuses.

L'évolution des prix depuis 2004 n'a d'ailleurs pas été excessive, la CUB menant une politique tarifaire sociale très volontariste. (Représentant un effort de 16.5M€)

L'introduction de modes de transport doux est également un objectif privilégié. La mise en place du vélib ainsi que des infrastructures visant à améliorer les déplacements par la marche à pied ou le vélo (pistes/bandes cyclables, voies piétonnes...) en sont des exemples concrets.

Parallèlement, la CUB et le conseil de développement durable de l'agglomération bordelaise (CDDAB) ont mis en place un Agenda 21 avec l'objectif de cadrer l'ensemble des initiatives communautaires.

Concernant les transports urbains, cet Agenda 21 intégrera entre autres un schéma directeur des circulations douces (SDCD) et un projet de développement des bilans carbone visant à évaluer les politiques communautaires.

Concernant la sensibilisation des usagers de la route (tout mode de transport confondu), la mairie de Bordeaux dans le cadre de la promotion des modes de transports doux a mis en place un code de la rue.

Ce code de la rue propose des règles d'usage qui vont plus loin que celles du code de la route (destinées uniquement aux automobilistes) et vise à améliorer la cohabitation et le respect mutuel de tous les usagers.

Des études sur les mobilités des ménages Bordelais sont également réalisées de façon à observer les tendances suite à la mise en place de nouvelles politiques de déplacements.³⁹

La CUB a ainsi relevé lors d'une étude en 2009 une augmentation de 10% du nombre de déplacements depuis 1998 : 3,2 millions de déplacements (tous modes de transport confondus) sont effectués chaque jour (3,68 déplacements par jour et par personnes en moyenne).

En moyenne, on observe 2,34 déplacements en voiture par jour et par personne contre 0,35 en transports en commun.

Toutefois, concernant la part modale, on observe que 67% des déplacements se faisaient en voiture en 1998 contre 63% en 2009.

Le déplacement en marche à pied qui représentait 19% en 1998 est passé à 21% aujourd'hui.

L'utilisation des transports collectifs urbains est passée de 7% à 8 %.

Du point de vue du développement durable, les comportements en matière de transports sont donc en évolution positive puisque l'utilisation de la voiture particulière est en baisse et est peu à peu remplacée par l'utilisation des transports doux ou en commun.

Toutefois, concernant les déplacements touristiques, il n'existe pas d'études visant à observer leurs tendances. Ils ne sont d'ailleurs pas pris en compte dans l'étude de la CUB ce qui est dommage.

3) La gestion des flux

Comme nous l'avons annoncé précédemment, les déplacements des ménages de la communauté urbaine de Bordeaux ont augmenté de 10% depuis 1998.

La fréquentation touristique de la ville s'est également accélérée depuis 2007, année de l'inscription de Bordeaux au patrimoine de l'UNESCO.

«Nous accueillons trois millions de visiteurs par an. Avant 2007, ils étaient 2,5 millions», affirme le directeur adjoint de l'Office de tourisme, Philippe Prévot.⁴⁰

³⁹ Source Internet. La Communauté Urbaine de Bordeaux « Enquête ménages et déplacements 2009 ». [ref. du 20/05/2010] ; disponible sur <http://www.lacub.com/actu/enquete_deplacements_menages_synthese.pdf>

Cette hausse de la fréquentation s'est accompagnée, de façon logique et prévisible d'une hausse des flux touristiques s'ajoutant aux déplacements locaux déjà importants.

Ainsi, les déplacements en ville, notamment durant la haute saison touristique et le week-end nécessitent la mise en place de mesures de gestion des flux de façon à éviter embouteillages, pollution excessive et mauvaise humeur des usagers.

L'intermodalité et les solutions alternatives à la voiture entrent alors en jeu.

Les politiques de transport urbain bordelais multiplient les bonnes idées ces dernières années.

On note tout d'abord la mise en place de 20 parcs relais (150.000 places de stationnements) surveillés aux alentours du centre ville et dans les communes environnantes, situés aux extrémités de chaque ligne de tramway.

Ces parkings de stationnement, modèles d'intermodalité, sont exclusivement réservés aux automobilistes munis d'un ticket ou d'un abonnement de tramway ou de bus.

Ils permettent alors d'inciter à prendre les transports en commun tout en diminuant la saturation du centre ville.

La mise en place du Vcub, prêt de vélo à la demande, est également un bon moyen pour gérer les flux urbains.

Les stations Vcub disséminées dans toute la ville de Bordeaux mais également dans les communes environnantes (notamment aux emplacements des parcs relais) permettent aux automobilistes d'abandonner leur voiture et d'éviter les embouteillages propres au centre ville.

Pour les touristes arrivant à Bordeaux en avion, la mise en place d'une navette collective à leur usage, en direction de la gare et du centre ville, permet d'éviter l'utilisation massive de taxis plus polluants car moins remplis et plus chers pour le touriste.

Depuis le 22 février 2010, une ligne de bus (lianne 1) est également mise en place à destination des voyageurs.

⁴⁰ Source Internet. La dépêche.fr; « Bordeaux bat des records de fréquentation touristique »; [ref.du 05/05/2010]; disponible sur <www.ladepeche.fr/article/2009/08/18/655841-Bordeaux-bat-des-records-de-frequentation-touristique.html>

Pour ceux arrivant par le train, la gare est un grand pôle d'intermodalité où la présence de tram, bus et Vélib permet aux touristes un large choix de transport combiné.

La rénovation de la gare en 2007 a permis de la rendre plus attractive et interactive aux voyageurs et bordelais.

Pour limiter l'usage de la voiture, la mairie de Bordeaux a également introduit le concept de « dimanche sans voitures » dans le centre ville chaque premier dimanche du mois. Entre 10h et 19h de mai à septembre, aucune voiture n'est autorisée à circuler dans le centre ville.

Des animations et la gratuité des musées sont également mises en place pour rendre cette journée attractive et favoriser le tourisme de proximité.

Dans une même dynamique, certaines zones de la ville sont entièrement piétonnes et interdites à la voiture tout au long de l'année.

Dans un autre registre, depuis le 21 juin 2007, la rocade de Bordeaux est limitée à 90km/h contre 110 km/h auparavant.

Cette mesure vise à améliorer la fluidité du trafic, favoriser la sécurité routière et diminuer la pollution atmosphérique.

Bien que défavorables au début, les usagers ont aujourd'hui intégré cette nouveauté.

Un projet de construction d'un nouveau pont-levant reliant les rives gauche et droite de Bordeaux est également en route et sera mis en place en 2012. Ce pont « BABA » (Reliant BAcalan et BAstide) a pour objectif une meilleure gestion des flux mais reste très controversé.

Les objectifs de ce nouveau pont sont nombreux : connecter les deux rives par un quatrième pont, réaliser une continuité avec les boulevards, se raccorder aux quais, permettre les navigations fluviales, intégrer les normes environnementales ou encore proposer tous les modes de déplacements urbains (tram, bus, véhicules, poids lourds, 2 roues et piétons).

Toutefois, de nombreuses associations, contre l'idée de la construction d'un pont levant à Bordeaux, se sont mobilisées pour contester ce projet pharaonique avec l'idée de le remplacer par un tunnel sous la Garonne.

Ceux-ci mettent en avant les nombreux désavantages qu'engendrerait un projet aussi important notamment au niveau du paysage aujourd'hui classé à l'UNESCO.

Ils mettent également en relief de nombreux autres défauts découlant de ce projet : Une plus grande fréquence des embouteillages (due aux levées du pont), un obstacle à l'accostage des navires (passage étroit, complication des manœuvres), et une atteinte au cadre de vie bordelais (nuisances sonores, pollution).

De plus, le siège du patrimoine mondial a demandé à l'Etat un rapport détaillé sur l'ouvrage qui pourrait être néfaste à l'ensemble inscrit ne s'intégrant pas au paysage local.

Ce projet pourrait même induire le retrait de Bordeaux de la liste.



Le pont « ouvert » (source CUB)



Le pont « fermé »

La gestion des flux au sein de la ville de Bordeaux est donc mise en place par des moyens très divers.

Qu'ils soient parcs relais, dimanche sans voitures, pont BABA, vitesse limitée sur la rocade, intermodalité ou encore multiplication des transports doux, ces mesures doivent être encouragées par les Bordelais et les touristes car favorables à un meilleur cadre de vie locale.

C) Une offre de plus en plus adaptée

Face à l'action politique de la ville, l'offre de transport se restructure progressivement laissant apparaître de nouvelles formes de mobilité urbaine.

Ainsi, un nouveau réseau de transports publics a vu le jour en 2010 (1), des transports alternatifs apparaissent (2) et de nouvelles mobilités durables se créent pour la clientèle touristique (3)

1) Le nouveau réseau de transports en commun public

Avec près de 64% des déplacements s'effectuant encore en voiture dans l'agglomération bordelaise, la mairie de Bordeaux et la CUB se devait d'œuvrer pour limiter la présence de la voiture dans le centre ville.

Redonner confiance dans les transports en commun aux bordelais n'est pas chose facile.

En effet, les dysfonctionnements liés au tram lors de sa première année de mise en circulation leur ont laissé un mauvais souvenir : pannes à répétition, lenteur de la maintenance n'ont pas encouragé les voyageurs à se séparer de leur véhicule personnel.

La mise en place d'un réseau pratique, sûr et rapide est donc un enjeu pour éloigner l'automobile du centre historique bordelais.

Ainsi, depuis le 22 février 2010, Bordeaux s'est doté d'un nouveau réseau TBC (Tram et Bus de la CUB) beaucoup plus performant et attractif. (Cf annexe 9 – Plan du réseau TBC)

Tramways, bus, transports sur mesure, navettes électriques et bus du soir ont été remis au goût du jour de façon à améliorer le cadre de vie des bordelais et des touristes visitant la ville.

- Le tramway :

Le tramway « vert » ne polluant ni l'air, ni le paysage, ni les oreilles des riverains a littéralement changé les habitudes de transports dans la ville lors de son apparition en 2003.

Il représente aujourd'hui le cœur du réseau TBC et a remplacé les lignes de bus les plus fréquentées.

On compte 3 lignes aujourd'hui, qui se sont agrandies au fil du temps :

- **La ligne A** fait aujourd'hui 20,4 km et relie Mérignac (ouest) à Cenon et Lormont (est) c'est-à-dire les rives droite et gauche de la Garonne.

- **La ligne B** fait 15,1 km et relie Bacalan (nord) à Pessac (ouest)

- **La ligne C** fait 8,3 km et relie Bègles (sud) à Bordeaux lac (nord) (en passant par la gare)

La fréquence des trams est également très performante (6 mn d'attente maximum de 8h à 20h).

Le tramway est silencieux, rapide (il circule 6 fois plus vite qu'un bus), confortable, sûr et présente une ligne de « design » qui le rend unique en son genre.

L'alimentation par le sol permet d'éviter les lignes électriques disgracieuses et de préserver la beauté du centre historique.

Il circule de 5h du matin à 1h le lendemain sur 43,9 km de réseau et dessert une douzaine de communes de la CUB.

- Les Bus :

Le réseau de bus a été repensé de façon à rapprocher les stations des arrêts de tram afin de favoriser des temps d'attente moins longs ainsi que des déplacements plus faciles.

On comptabilise aujourd'hui 72 lignes en journée et 14 lignes en soirée.

Leurs nouveaux noms très attractifs font beaucoup parler :

- **Les Lianes**, 16 lignes à haute fréquence qui ont les mêmes caractéristiques que le tram : les mêmes horaires que le tram, un tracé simple et direct, une fréquence de passage soutenue.
- **Les Corols**, 6 lignes pour les déplacements en périphérie sans passer par le centre ville où les embouteillages sont fréquents, fonctionnent de 6h à 21h et ont une fréquence moyenne de 25 mn.
- **Les Citéis**, 8 lignes de proximité qui relient les quartiers d'une même commune sont intéressants pour les déplacements courts. Les fréquences sont plus longues et elles circulent de 6h30 à 20h.
- **Les autres lignes TBC**, desserte complémentaire sont au nombre de 36 et desservent des trajets principaux, locaux et spécifiques (transports scolaires)
- **Flexo et Résago**, sont des lignes de transport sur mesure avec un itinéraire fixe mais où les arrêts sont desservis à la demande. Un service téléphonique permet de demander le passage du bus à un arrêt et un signallement au conducteur permet de s'arrêter quand on veut.
- **Les bus de nuit** sont au nombre de 14 et fonctionnent selon les lignes jusqu'à 1h15 voire toute la nuit. Ces bus de nuit qui existaient tout de même auparavant sont beaucoup plus pratiques aujourd'hui car les trajets effectués sont les mêmes qu'en journée.



Communication sur le nouveau réseau TBC (source www.infotbc.com)

▪ La navette électrique :

Créée lors des travaux du tramway de façon temporaire pour améliorer les déplacements en centre ville, la navette s'est imposée comme moyen de transport à part entière.

Elle ne dispose ni d'arrêts fixes ni d'horaires et fonctionne en permanence dans le centre historique de Bordeaux le long d'une ligne bleue matérialisée sur le sol.

Il suffit simplement d'un signe de la main pour que le chauffeur s'arrête.

Ainsi, le nouveau réseau TBC offre un large choix de transports dans l'agglomération bordelaise et s'adapte à tous les types de voyageurs qu'ils soient locaux ou touristes.

La tarification est commune à tous et s'adapte également au VCUB pour plus d'intermodalité. (1,40€ le « tickarte » pour voyager une heure sur l'ensemble du réseau).

Bien que ce nouveau réseau ait quelques critiques, certains trouvant que les voyages sont dans l'ensemble plus longs, tous s'accordent à dire que l'espace bordelais est plus équitablement desservi.

Ce nouveau réseau TBC est donc plus attractif, plus fédérateur vis à vis des autres modes de transports (intermodalité), plus large (le nouveau réseau augmente de 20% en nombre de km) et plus simple.

2) La mise en place de nouveaux transports alternatifs publics

Pour plus de choix de transport écocitoyens, les transports alternatifs viennent compléter les transports en commun.

Bordeaux, comme de nombreux espaces français met un point d'honneur à développer ces modes de transport ainsi que les équipements qui s'y rattachent.

En effet, près des deux tiers des trois millions de déplacements quotidiens effectués à Bordeaux sont réalisés en voiture.

Ces déplacements, ajoutés à ceux des touristes, contribuent à la pollution environnementale et sociale de la ville et doivent donc être repensés.

Ainsi, la ville de Bordeaux a fait de nombreux efforts pour développer de nouveaux types de transports attractifs ces dernières années.

Dans ce cadre là, on observe l'arrivée du VCUB dans la communauté urbaine bordelaise, accompagnée de nombreuses initiatives de développement de la pratique du vélo et de sensibilisation de la population.

Parallèlement, des services d'autopartage et de covoiturage voient le jour dans la ville et les transports fluviaux tendent à se développer.

- **Le développement des transports cyclistes :**

On observe, au niveau national, une évolution des comportements face à la pratique cycliste.

En effet, aujourd'hui, 50% des français pensent que parmi tous les modes de transport, le vélo est celui qui va le plus se développer en milieu urbain à l'avenir.⁴¹

En France, il y a aujourd'hui 24 millions de pratiquants réguliers soit 42% des français de plus de 4 ans.

Bordeaux, qui jouit d'un espace complètement plat est une ville idéale pour la pratique du vélo et a donc un grand potentiel à développer dans ce domaine.

⁴¹ Source Internet. Fédération française de cyclotourisme. « Villes vélotouristique » ; [ref.du 15/05/2010] ; disponible sur < www.ffct.org/index.php?id=362>

Non polluant, facile à garer, peu cher il est une alternative plausible aux déplacements en voiture en ville.

De plus il s'adapte à l'intermodalité puisque certains transports en commun le tolèrent en leur sein durant les heures creuses. (TER, Tramways)

Ayant toutefois un certains coût d'achat, il n'est pas accessible à tous.

Pour favoriser la pratique du vélo, Bordeaux a créé une Maison du vélo qui a pour but de promouvoir ce mode de transport et de faire augmenter le nombre de pratiquants.

Aujourd'hui présente sur 3 points géographiques dans la ville, elle édite un guide pratique et propose des itinéraires à réaliser dans Bordeaux.

Depuis 2003, la maison du vélo de Bordeaux permet à tous les bordelais d'emprunter des vélos gratuitement.

Cette démarche qui fut un succès n'était par contre pas adaptée aux touristes toutefois très demandeurs.

C'est ainsi que, le 20 février 2010 le VCUB a investi la ville.

C'est un service de prêts de vélos en libre service (sur le modèle du Vélib mis en place à Paris) dont peuvent jouir bordelais et touristes dans leur déplacements locaux.

1545 vélos ainsi sont disponibles 24h sur 24 et 7 jours sur 7 dans 134 stations dispatchées dans la communauté urbaine. (14 communes de la CUB)

C'est un mode de déplacement facile car il est possible d'emprunter un vélo et de le déposer dans n'importe quelle autre station.

L'utilisation de ce procédé est également pratique car chaque station est équipée de bornes d'information qui permettent de guider le cycliste dans sa démarche de prêt.

Le réseau TBC propose des abonnements combinés vélo/transports en commun qui permettent selon le temps, les intempéries et l'envie d'avoir un choix pour se déplacer. (Un simple geste de validation permet d'accéder au service VCub.)

Les touristes, quant à eux, présents pour quelques jours seulement peuvent y avoir accès grâce à la carte bancaire.

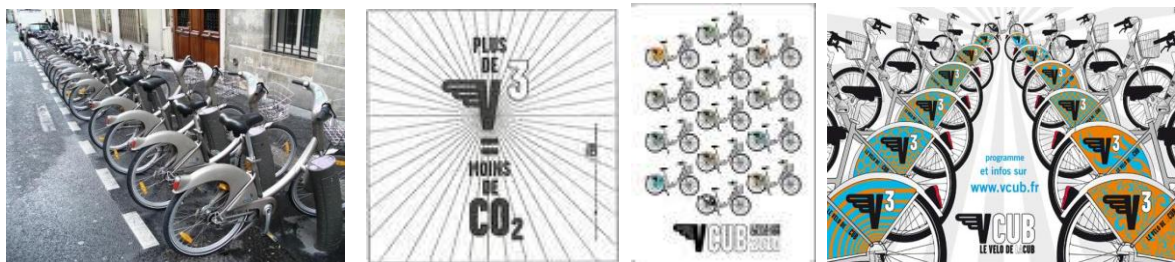
Des stations VCub sont situées aux arrêts de tram, de bus, à la gare ce qui permet de combiner les offres de transport.

Ce mode de transport est également économique pour l'utilisateur car il peut, selon ses moyens et ses besoins de déplacement adhérer pour 24h, 7 jours ou un an et bénéficier de la première demi-heure gratuitement. (Au delà, le tarif est de 1€ l'heure ce qui reste accessible à tous les porte-monnaie)

Ainsi, en ramenant le vélo dans les bornes prévues à cet effet toutes les demi-heures, le prêt du vélo s'avère totalement gratuit.

Ce prêt à la demande est d'ailleurs plus pratique que d'avoir son propre vélo puisqu'il permet de poser le vélo en cas d'intempéries (fréquentes dans la ville de Bordeaux !) pour privilégier tram et bus sans avoir à chercher un emplacement pour le garer, poser l'antivol et risquer de se le faire voler.

De plus, il est le seul mode de transport disponible 24h sur 24 et permet donc de rentrer tard le soir lorsque tram et bus ne fonctionnent plus.



Le VCub de Bordeaux. Le chiffre 3 représente à la fois le cube et le 3ème moyen de transport bordelais après le tram et le bus (source www.vcub.fr/)

Parallèlement à la mise en place du VCub, les politiques de transport ont développé les pistes et bandes cyclables de la CUB qui restent le meilleur moyen pour protéger les cyclistes des automobilistes.

Ainsi, 200 km de réseau réservés au vélo sont actuellement disponibles et représentent le tiers de l'agglomération.

Depuis 2001, les couloirs de bus sont également autorisés à la circulation des cyclistes.

- L'autopartage :

Depuis 2001, une société coopérative d'intérêt collectif agréée par le préfet de la Gironde a mis en place un réseau d'autopartage appelé « Autocool ».⁴²

Le principe est simple : Pas de contrat de location ni d'échange de clés, Autocool propose aux riverains et aux touristes un service de location en libre service de courte durée de véhicules électriques ou peu polluants.

12 stations urbaines de proximité sont dispatchées dans Bordeaux et quelques villes avoisinantes sur le même principe que celui du VCub.

Les adhérents d'Autocool disposent d'une carte personnelle et peuvent réserver leur véhicule par Internet ou par téléphone jusqu'à 5 minutes à l'avance.

⁴² Source Internet Autocool. [ref. du 15/05/2010] ; disponible sur <www.autocool.fr/>

Le locataire va ensuite chercher sa voiture dans l'une des stations.

Les tarifs sont adaptés à toutes les situations sociales (étudiants, professionnel...)

- Le covoiturage :

Bien que Bordeaux soit encore faiblement développée en terme de covoiturage, les collectivités locales (mairie de Bordeaux, conseil régional d'Aquitaine, conseil général de la Gironde et communauté urbaine) tentent de montrer l'exemple en organisant du covoiturage pour les trajets domicile-travail.

La mise en place d'un site Internet www.moijecovoiture.com destiné aux agents administratifs permet de mettre en relation conducteurs et passagers.

Ce site-test encore uniquement destiné aux agents a pour objectif de s'étendre progressivement aux commerçants de la ville puis au grand public.

C'est une belle initiative qui peut s'avérer très avantageuse pour les covoiturants au niveau financier et qui permet une meilleure gestion des flux tout en préservant l'environnement.

De plus, les études montrent que 2% d'automobiles en moins sur une voie génèrent un gain de temps de trajet de 7%.

- Vers une réintroduction des transports fluviaux ?

« C'est le fleuve qui a créé Bordeaux plutôt que les hommes »

Camille Julian

La Garonne au centre de Bordeaux s'avère sous-exploitée en termes de mobilité urbaine en comparaison aux autres villes bénéficiant d'un fleuve.

En 2005, une belle initiative de la CUB décidait de créer un bus du fleuve à l'égal des autres transports en commun de la ville (même ticket, même prix).

Cette navette reliant les deux rives de Bordeaux permettait d'assurer des trajets entre Lormont et Bègles/Bordeaux Richelieu.

Travailleurs et touristes qui appréciaient cette nouvelle forme de transport ont vu les trajets du bus du fleuve abandonnés en mars 2006.

Le manque de pontons, la lenteur des navettes (la Garonne est très large : 500 mètres) et la faible fréquentation sont les raisons principales de cet échec.

Toutefois, des études actuelles cherchent à repenser ce concept innovant et très écologique en terme de pollution. (Équipement en propulsion électrique silencieuse)⁴³

Les potentialités de la Garonne, fleuve au milieu de la ville devraient être étudiées de façon à être exploitées.

De plus la mise en place du « Plan Garonne », projet adopté par la CUB en 2000 serait un cadre idéal pour ce type de projet puisqu'il a pour objectif de favoriser la réappropriation, la mise en valeur et la relation fonctionnelle du fleuve Garonne à Bordeaux.

3) Les initiatives de transports alternatifs locaux adaptés au tourisme

Bordeaux a adopté un réseau de transport avec pour but premier la satisfaction de la population locale et l'amélioration de son cadre de vie.

Son utilisation à des fins touristiques vient en second plan mais est un succès car ce réseau s'adapte tout à fait à la visite de la ville et aux attentes de la population touristique (tracé en concordance avec les curiosités de la ville, prix abordables, facilité pour se déplacer dans une ville peu connue, informations aux voyageurs...)

La ville de Bordeaux, qui accueille trois millions de visiteurs par an doit organiser les déplacements de cette population supplémentaire tout en s'accordant à ses attentes particulières de loisir et de découverte.

Bien évidemment, la marche à pied, le vélo ou encore le roller sont très pratiqués par la population touristique.

L'office de tourisme organise d'ailleurs des visites de la ville en vélo ou à pied pour les intéressés.

Les visiteurs peuvent également profiter des réseaux TBC, VCub et Autocool qui s'adaptent à leurs attentes de découverte.

Mais, parallèlement, sont mis en place (surtout en période estivale) des transports « hors du commun » qui à eux seuls représentent des curiosités touristiques.

Ces transports ne sont bien sûr pas interdits à la population locale mais ne sont pas vraiment adaptés à leur rythme de vie de par leur lenteur ou encore leur prix assez élevé :

- Les vélos taxis :

Les sociétés Cycloville et Cyclopolitain ont mis en place un service de déplacement écologique, rapide et économique appelé vélo taxi.⁴⁴

⁴³ Source Internet. Conférence de presse « transport bateau bus » Philippe Dorthe. [ref du. 04/06/2010] ; disponible sur <www.philippe-dorthe.com/dossiers-philippe-dorthe/fichiers/Conf.pdf>

⁴⁴ Source Internet. Réseau Cycloville. [ref du 18/03/2010] ; disponible sur <www.cycloville.com/home>



Les vélos taxi à Bordeaux : un succès écolo (source www.cycloville.com)

Sur réservation ou sur simple demande dans la rue, ces engins hors du commun au design très caractéristique transportent les passagers (Capacité de deux à quatre passagers) qui le souhaitent dans l'hyper centre de Bordeaux et à l'intérieur des boulevards.

Adaptés aux touristes en priorité, les réseaux Cycloville et Cyclopolitain proposent des visites guidées, personnalisées et commentées (En français ou en anglais) de la ville de Bordeaux.

Ces vélos taxi s'adaptent également aux besoins des citoyens comme n'importe quel service à la personne (Transport de personnes âgées, à mobilité réduite, reconduite des enfants à la sortie des écoles...) et effectuent également des transport de marchandises ou de colis en livraison express.

Ce succès immédiat a amené ces deux sociétés à se développer et à proposer des courses en nocturne de 18h à 22h. Cette initiative très attractive et originale, adaptée à la population locale et touristique permet d'éviter les contraintes de circulation et de stationnement tout en restant 100% écolo.

-
- Les calèches tirées par des chevaux

Chaque premier dimanche du mois, lors de la journée sans voiture, l'attelage Lipizzans propose des visites en attelage de façon complètement gratuite.

Cette initiative permet d'inciter touristes et bordelais à profiter du centre ville sans voiture et d'offrir une façon insolite et originale de découvrir la ville.

- Les visites en easy roll

L'easy roll est un transport électrique pour piéton qui permet de circuler autant sur la voie publique que sur les trottoirs. C'est une sorte de trottinette qui ne nécessite aucun effort physique. Debout ou assis, les visiteurs se laissent porter par cette machine moderne.

⁴⁵ Source Internet. Réseau Cyclopolitain. [ref. du 18/03/2010] ; disponible sur <<http://www.cyclopolitain.com/>>

L'office de tourisme de Bordeaux a mis en place des visites de la ville avec ce mode de transport.

Des locations indépendantes sont également possibles.

- Les visites en bateau:

Le tourisme fluvial local se développe également avec l'apparition de nombreuses compagnies qui offrent leurs services « au fil de l'eau » (Visites, restaurants, bar, animation...).

Ainsi, aujourd'hui, quelques navires de croisières ou voiliers accostent dans notre ville pour quelques jours, le temps d'une escale, comme cela se faisait autrefois, pour le plus grand bonheur des touristes et habitants.

Le Belém par exemple, à Bordeaux une fois par an, attire de nombreux curieux et amène avec lui des événements festifs remarquables

Des croisières sont proposées pour les touristes désireux de visiter la ville sur la Garonne.

De nuit ou de jour, commentées ou non, ces croisières permettent de naviguer sur la Garonne, d'admirer la fabuleuse mise en lumière de la ville, de visiter le port de Bordeaux ou encore d'aller vers l'Entre Deux Mers ou jusqu'à Blaye.

- Les visites en transports collectifs:

Des cars de tourisme mis en place par l'office de tourisme offre la possibilité aux touristes de visiter Bordeaux et la région bordelaise. Plusieurs thématiques de visites guidées sont proposées.

Un car cabriolet propose également des visites commentées de la ville le jour et la nuit et rencontre un grand succès.

- Le petit train :

La ville de Bordeaux est également dotée d'un petit train parcourant la ville et offrant des visites commentées (audio avec casque) des points les plus remarquables.

Ainsi, Bordeaux propose un large éventail de choix de transport adapté aux populations locales et touristiques qui n'ont pas les mêmes attentes en termes de mobilité.

En effet, les visiteurs, qu'ils réalisent un tourisme de proximité ou qu'ils soient originaires de l'extérieur souhaitent avant tout découvrir la ville de façon la plus agréable et complète qu'il soit, peu importe le temps que cela prend.

La population locale, quant à elle, a des obligations de déplacements (travail, école, courses...) et attend donc des transports qu'ils soient rapides et efficaces.

Ainsi, bien que les transports publics et le VCub soient adaptés à ces deux types de profil, il est important de proposer une offre de transport spécialisée pour les déplacements touristiques.

Cela permet de diminuer le nombre de voyageurs en transport public et donc d'assurer un meilleur confort pour la population locale tout en répondant aux attentes d'originalité et de loisirs des touristes.



Vue aérienne de Bordeaux, port de la lune (source bordeaux.fr)

Conclusion

Etat des lieux

Depuis toujours, l'homme cherche à se déplacer plus vite, plus loin, plus confortablement, inventant des modes de transport toujours plus performants.

Le tourisme, conditionné par les déplacements, brasse 900 millions d'individus dans le monde.

Ceux-ci se déplacent via des modes de transports nombreux et évolutifs grâce aux progrès techniques.

L'introduction de la voiture individuelle en 1920, symbole de liberté et de progrès, fut une révolution en termes de mobilité permettant une ouverture au monde encore inimaginable.

Toutefois, ces avantages que l'on prêtait à la voiture sont maintenant rattrapés par des inconvénients toujours plus importants : pollution accrue, qualité de l'air dégradée, nuisances sonores, congestion des routes, accidents, sont les revers de la médaille.

Ainsi, l'automobile, grand émetteur de gaz à effet de serre est accusée de compromettre l'avenir de notre planète et de détériorer notre cadre de vie.

La prise de conscience

L'espace urbain, lieu de vie, de transit, de rencontre et de cohabitation en fait aujourd'hui les frais.

A la fois pôle de déplacement de la population locale, émetteur et destinataire de flux touristiques, la ville subit une dictature de la voiture toujours plus importante.

Une prise de conscience des enjeux concernant la durabilité de nos modes de vie est progressivement intégrée par les instances mondiales, les politiques nationales et par une partie de la population.

Le respect de l'environnement, la protection de la nature et l'impact des gaz à effet de serre sont aujourd'hui des thèmes de connaissance publique qui influent de façon progressive sur nos modes de vie et notamment nos déplacements.

La mobilité touristique est ainsi remise en question par certains dans le cadre nouveau du tourisme durable.

Cependant, être touriste et être mobile sont des droits inaliénables qui ne peuvent être retirés à l'homme.

Les déplacements responsables sont donc le seul fait d'une volonté individuelle.

Les politiques de transport urbain, faute de pouvoir interdire totalement la voiture, doivent donc multiplier les bonnes idées pour inciter et accompagner les populations à changer leurs comportements.

Les remèdes et enjeux

Le développement, la structuration et la diversification de modes de transports alternatifs à la voiture sont des actions qui peuvent conduire à une révolution des déplacements.

De nombreuses expériences locales, françaises et étrangères prouvent que l'alternative est envisageable.

Le développement du vélo par les nouveaux systèmes en libre service, l'utilisation de l'électricité, la mise en place de transports collectifs propres, le partage de l'automobile ou encore le réinvestissement des fleuves en sont des exemples concrets.

La ville de Bordeaux bénéficiant d'un patrimoine exceptionnel a été inscrite à l'UNESCO en 2007 ce qui a entraîné une hausse de la fréquentation remarquable.

La gestion des flux quotidiens (population locale) et exceptionnels (tourisme) a été améliorée ces dernières années grâce à une politique des transports très performante.

La redécouverte du tramway, le nouveau réseau TBC, la mise en place du VCub ou des parcs relais ont amélioré le cadre de vie urbain de façon significative.

Toutefois, restent certains points noirs tels que le manque d'intégration des déplacements touristiques dans le plan de déplacement urbain ou encore la sous-exploitation du fleuve Garonne, ayant pourtant de grandes potentialités en terme de transport et de tourisme.

La mise en place de transports alternatifs doit être accompagnée d'équipements qui les protègent et les privilégient par rapport à la voiture. (Transports en site propre, pistes cyclables, voies vertes...)

Enfin, la mise en réseau (induisant l'intermodalité), la mise en place d'une billettique commune, la rapidité de déplacement, un prix incitatif, une diminution des ruptures de charge et une lisibilité adéquate sont des facteurs clé de succès.

Cette nouvelle offre de transport urbain si elle est bien structurée et satisfaisante en terme de besoin conditionnera naturellement la demande et pourra permettre de lancer la guerre contre la voiture.

Le touriste urbain, avide de nouvelles expériences peut s'avérer un usager idéal pour ce type de transport qui, contrairement à la voiture lui permet d'évoluer et de profiter dans un environnement qu'il ne connaît pas forcément.

Parallèlement, la population locale, dans le cadre de ses déplacements quotidiens, est nécessairement mobile.

Les transports sont pour elle une contrainte de tous les jours. Elle doit être séduite par l'offre de transport alternatif pour changer ses habitudes.

L'information et la sensibilisation sont primordiales pour faire adhérer cette population et lui faire comprendre que les transports alternatifs peuvent être plus intéressants en terme de prix, de temps ou encore de confort.

De plus cela peut favoriser le développement du tourisme de proximité.

Ainsi, l'introduction de transports alternatifs à la voiture peut s'avérer être un facteur de cadre de vie et de tourisme plus durable.

Mettre en place de telles politiques est une question de partenariat, d'échange, de partage des connaissances, des nouveautés, des expériences.

Bien que chaque territoire ait ses propres problématiques de gestion des flux, une vision globale doit favoriser l'action locale.

« Il s'agit moins de décrire le futur que de le construire, moins de prévoir l'avenir probable que de préparer l'avenir souhaitable »

Pierre Massé (économiste et haut fonctionnaire français)

Bibliographie

Références de livres :

- ✓ KNAFOU, Rémy. La planète "nomade" : les mobilités géographiques d'aujourd'hui, Paris : Belin, 1998, 247.p
- ✓ WACKERMANN, Gabriel. Tourisme et transports, Paris : Sedes, 1993, 276 p.
- ✓ VIARD, Jean. éloge de la mobilité. Essai sur le capital temps libre et la valeur travail, La tour-d'Aigues : édition de l'aube, 2006, 200 p.

Référence d'articles de revues :

- ✓ CHAZAUD P, PENEL G, La mobilité d'aujourd'hui exige plus d'intermodalité, Mobilité touristique et intermodalité, Revue Espace, octobre 2005, n°230, p. 16-21.
- ✓ DAGNOGO C, La voiture n'est pas une fatalité, Mobilité touristique et intermodalité, Revue Espace, octobre 2005, n°230, p.21-23.
- ✓ ETIENNE A, TER, champion de l'intermodalité, Mobilité touristique et intermodalité, Revue Espace, octobre 2005, n°230, p.28-32.
- ✓ DE SAINT-LOUVENT E, Les loueurs de voitures sont des acteurs de l'intermodalité, Mobilité touristique et intermodalité, Revue Espace, octobre 2005, n°230, p.46-50.
- ✓ MOISY L, VIOLIER P, penser tourisme ! transport collectif urbain et tourisme, Revue Espace, juillet-août 2003, n°206, p.22-26.
- ✓ DESVIGNES C, CHASPOUL C, MERCAT N...Nouvelles mobilités touristiques, Les cahiers Espaces, mars 2009, n°100, 124 p.
- ✓ DUTHION B, ZIV J.C, De la relation entre transport et tourisme, Transport et intermodalité, Revue Espace, avril 2006, n°236, p.46-54
- ✓ CANFIN P, NAHAPETIAN N, ALET-RINGENBACH C...Développement durable villes, régions..., agir localement, Alternatives économiques, mai 2007, hors série pratique n°29, 104p.

Référence de documents électroniques :

- ✓ Colloque. Transport et tourisme. Chambéry 13-15 septembre 2006
<http://edytem.univ-savoie.fr/d/tt2006.html>
- ✓ Rapport "Démarche prospective transports 2050" ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer
http://www.developpement-durable.gouv.fr/article.php3?id_article=1595
- ✓ www.abcvvert.fr
- ✓ Revue transport. Setra (service d'étude sur les transports, les routes et leurs aménagements)
- ✓ A'urba , agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine, grands documents cadres, le plan des déplacements urbains et le schéma directeur des déplacements urbains communautaires
www.aurba.com

Elément de cours :

- ✓ Documents sur les transports récoltés en cours de géographie (D.Boumeggouti) : GAGNON S, « développement touristique et organisation des territoires : un bilan des études classiques », chaire de recherche du Canada en développement des collectivités, 2002, 24p

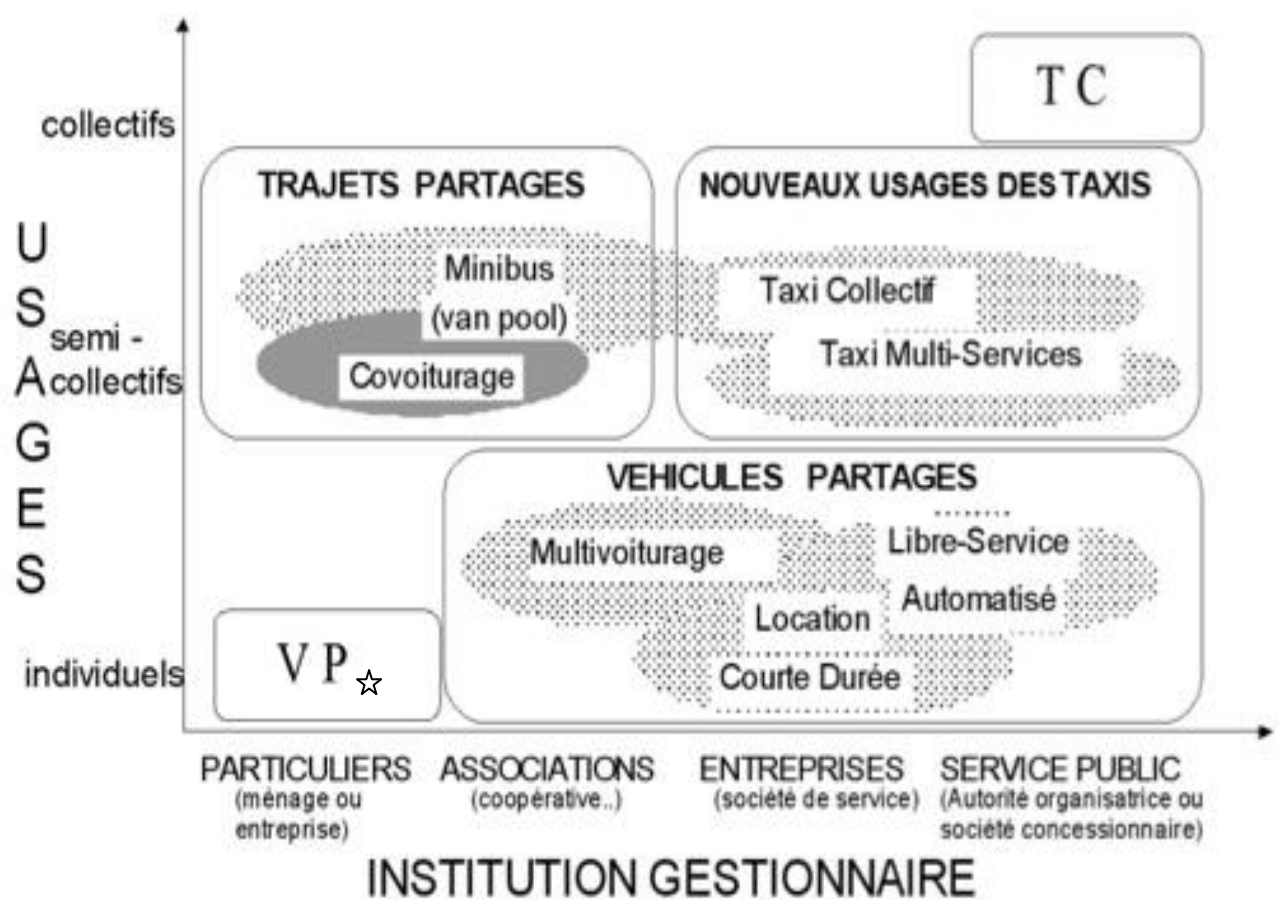
Travaux universitaires :

- ✓ LARRE, Julie, Les transports alternatifs : des outils de durabilité sur les espaces touristiques, 144.p, mémoire de Master 2, tourisme et développement, université de Toulouse Le Mirail, 2010
- ✓ GUITON, Elie, Le réseau de transport bordelais rapport entre offre et demande, 99.p, mémoire de Master 1, géographie et aménagement, université de Toulouse Le mirail, 2009

Annexes

- **Annexe 1-** Schéma de l'organisation de transports urbains individuels et particuliers.....II
- **Annexe 2-** La mise en œuvre de l'intermodalité dans les mobilités touristiques.....III
- **Annexe 3-** Part de marché des transports collectifs urbains dans les grandes agglomérations françaises.....IV
- **Annexe 4-** Part de marché de la marche à pied dans les grandes agglomérations françaises.....V
- **Annexe 5-** Part de marché du vélo dans les grandes agglomérations françaises.....VI
- **Annexe 6-** Part de marché de la voiture dans les grandes agglomérations françaises.....VII
- **Annexe 7-** Les six étapes de l'expansion urbaine.....VIII
- **Annexe 8-** Bilan touristique général depuis l'inscription de Bordeaux au patrimoine de l'UNESCO.....X
- **Annexe 9-** Plan du réseau TBC.....XI

Annexe 1 : Schéma de l'organisation de transports urbains individuels et particuliers



☆ (Les véhicules particuliers incluent à la fois les transports individuels motorisés et les transports doux)

Annexe 2 - La mise en œuvre de l'intermodalité dans les mobilités touristiques

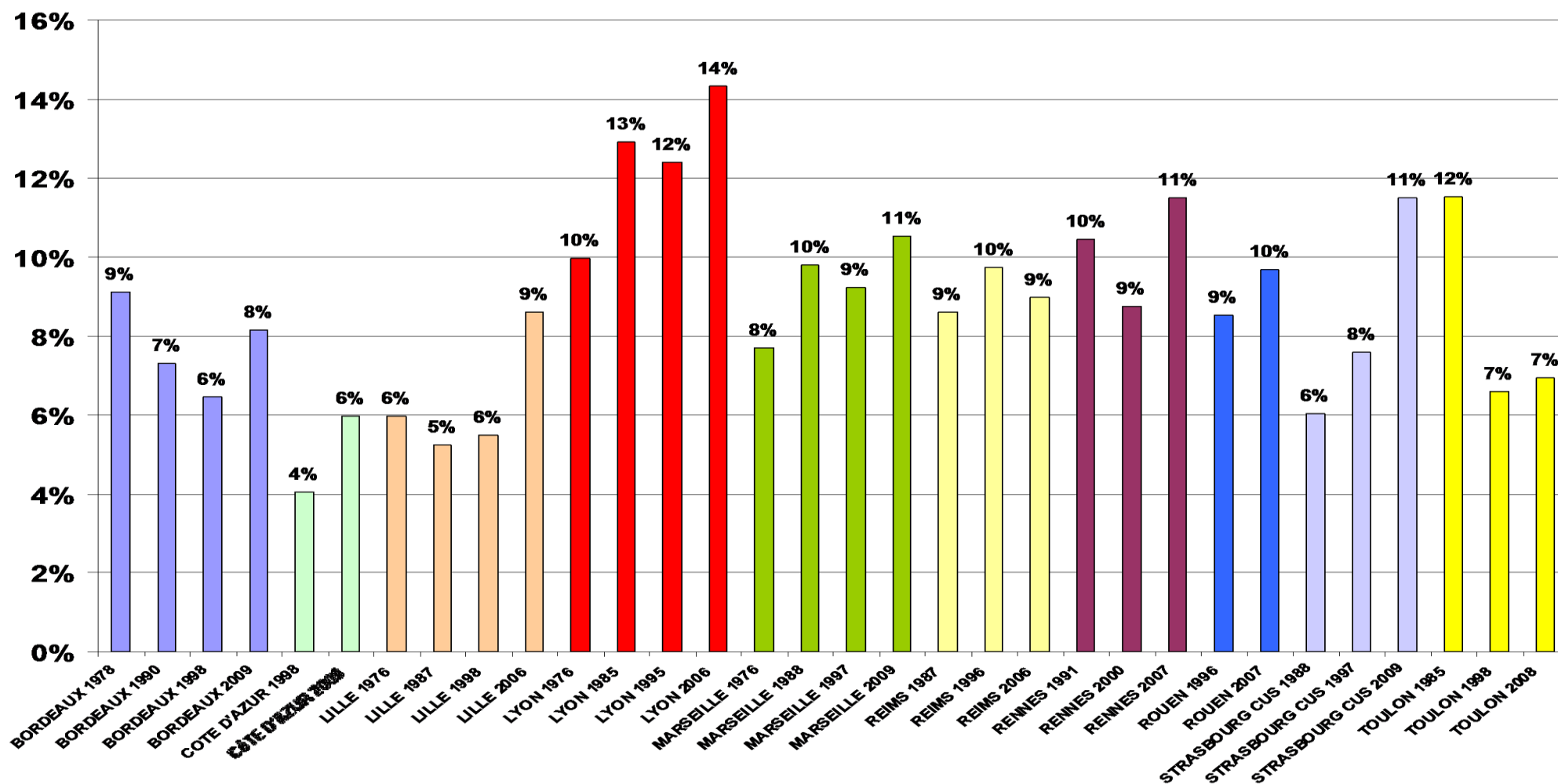
	Découverte du territoire par le système des transports motorisés	Découverte du territoire hors motorisation	Intermodalité
Référence à un système de valeurs	▪ Valeurs d'utilité, de rapidité, d'efficacité, d'économie, de sécurité, de confort de prudence ▪ Polarisation sur la destination ou sur les haltes	▪ Valeurs d'indépendance et d'adaptation en fonction des contraintes personnelles ▪ Valeurs de plaisir, d'évasion, de mobilité, d'indépendance, d'écologisation, d'innovation ▪ Polarisation sur le paysage et l'environnement	▪ Optimiser les réseaux en respectant les horaires annoncés, en évitant les retards, les pertes de temps ▪ Valoriser les dessertes ▪ Sécuriser l'itinéraire ▪ Dédensifier les flux ▪ Signaler les itinéraires ▪ Prévoir des axes de liaison ▪ Thématiser les circuits
Mobilités et implication du voyageur	▪ Le déplacement est programmé, maîtrisé par un professionnel. Il s'inscrit dans un horaire ▪ Le déplacement est routinier ou aléatoire, non entièrement maîtrisable (bouchon, météo...	▪ Le déplacement devient un loisir ▪ Le touriste s'approprie et construit son itinéraire	▪ Connexion avec les systèmes de télécommunications (GPS, Internet, téléphone mobile, radio) ▪ Prévoir un couplage entre un itinéraire, un mode de déplacement et une succession de points de vue ou paysages à valoriser ▪ Thématiser la signalétique
Critère du produit voyage	▪ Tranquillité ▪ Confort ▪ Indépendance ▪ Adaptation aux contraintes	▪ Lenteur ▪ Découverte ▪ Dépaysement ▪ gastronomie	▪ Organiser le confort et la fiabilité du transport ▪ Gérer l'information de l'utilisateur ▪ Articuler les offres de loisirs avec les rythmes de circulation et de déplacement

La connexion du mode de transport avec le territoire	▪ Dévalorisation du trajet subi comme une contrainte en terme de distance et de perte de temps ▪ Zapping du territoire ▪ Alternance de mobilité et d'arrêts-étapes ou de pauses. ▪ Hiérarchisation des territoires selon l'emprunt des autoroutes, des routes nationales ou départementales, des chemins vicinaux	▪ Valorisation du trajet inscrit dans une découverte d'un pays, d'un territoire ▪ Valorisation des haltes, des pauses, des étapes, devenues aussi importantes que le déplacement	▪ Adapter la longueur des itinéraires au micro temps libres et aux budgets temps du touriste (courts séjours notamment)
---	--	---	---

Source : Pierre CHAZAUD ; Guillaume Penel. *La mobilité d'aujourd'hui exige plus d'intermodalité.*
Revue Espaces n°230. Octobre 2005.

**Annexe 3 : Part de marché des transports collectifs urbains
dans les grandes agglomérations françaises**

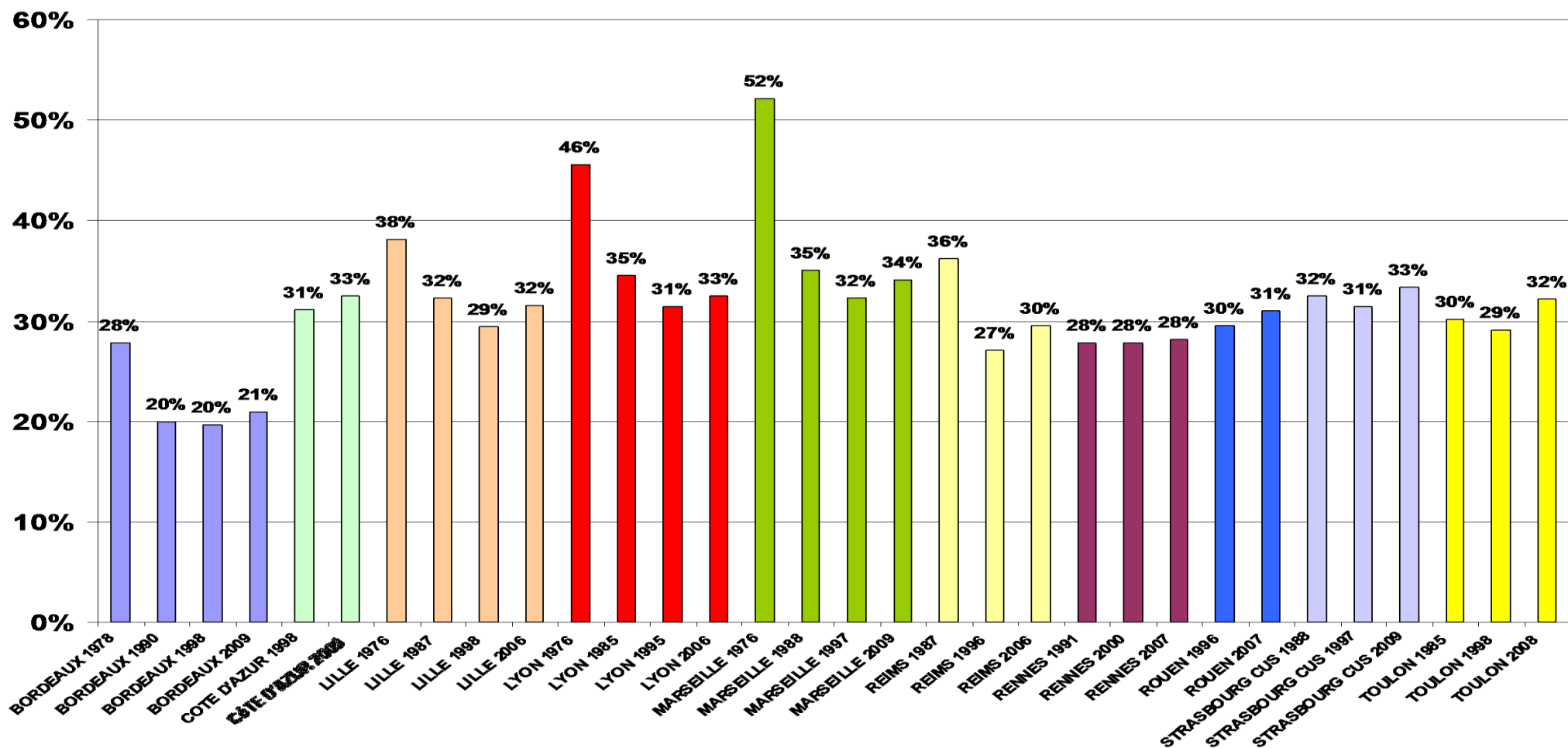
Part de marché des TCU



Source : CERTU

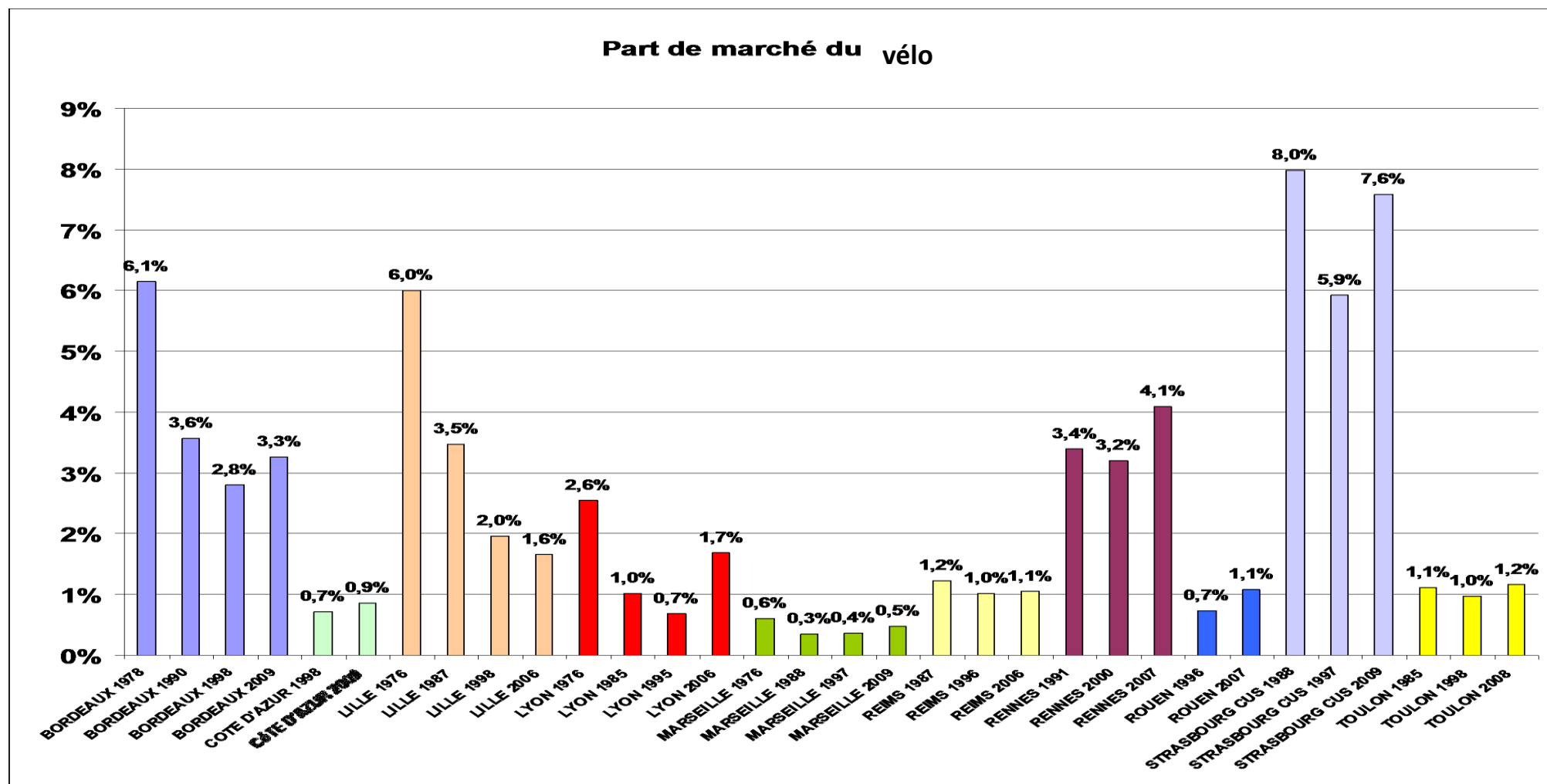
Annexe 4 : Part de marché de la marche à pied dans les grandes agglomérations françaises

Part de marché de la marche



Source : CERTU

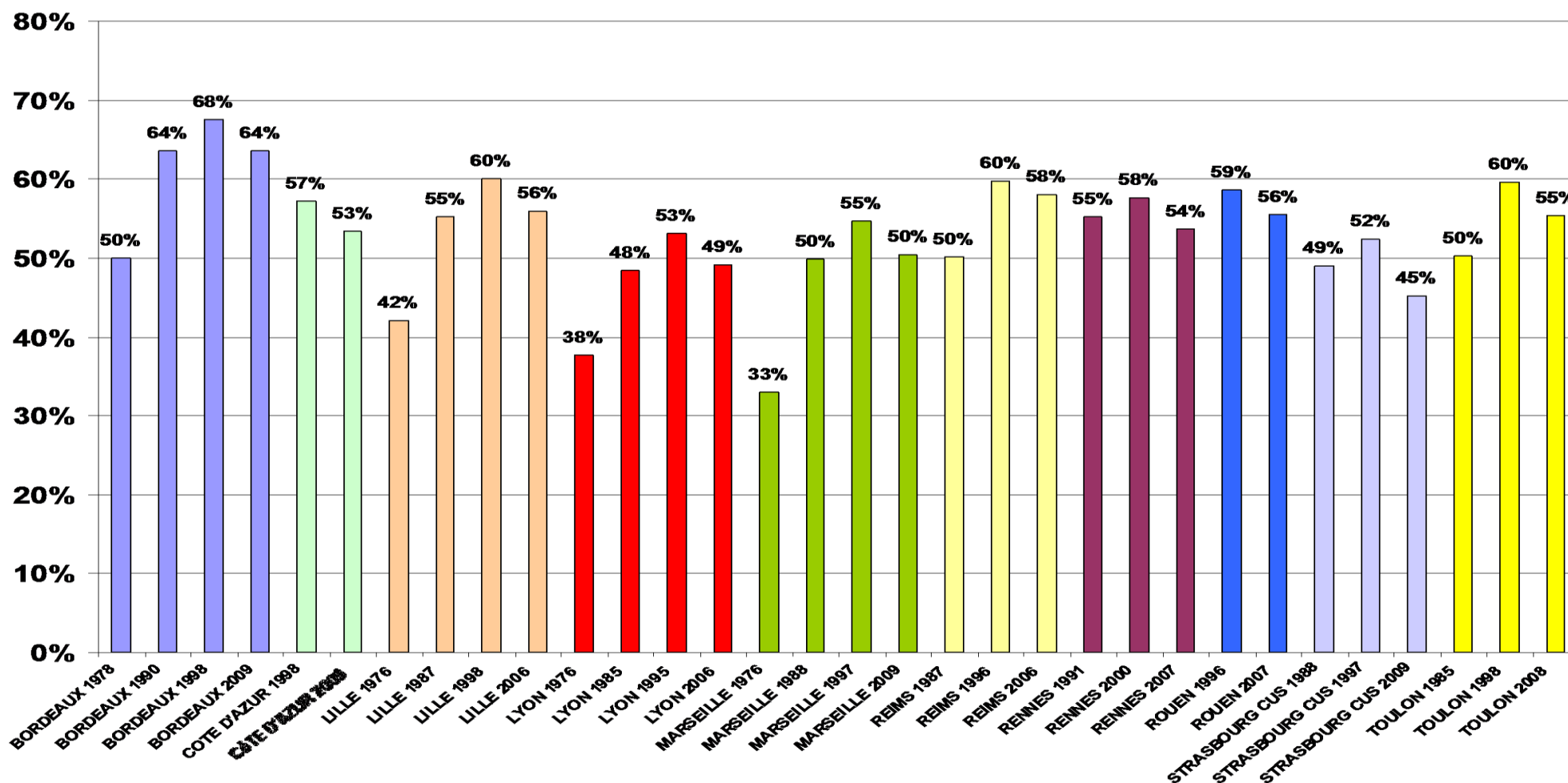
Annexe 5 : Part de marché du vélo dans les grandes agglomérations françaises



Source : CERTU

Annexe 6 : Part de marché de la voiture dans les grandes agglomérations françaises

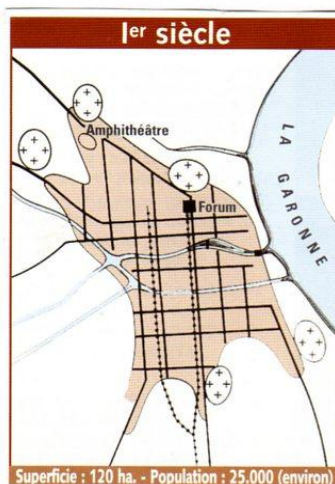
Part de marché de la voiture



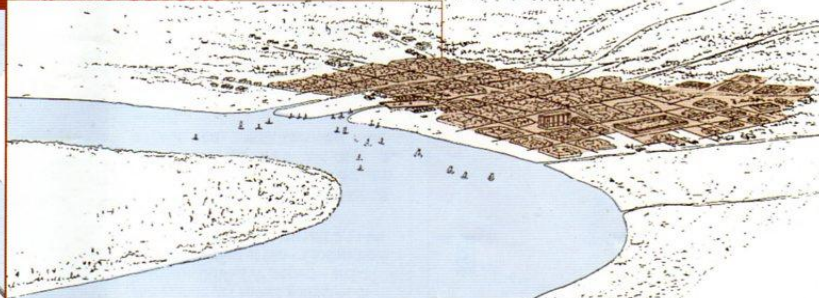
Source : CERTU

SIX ETAPES

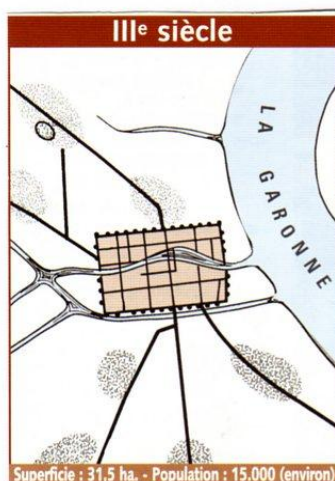
de l'Expansion urbaine



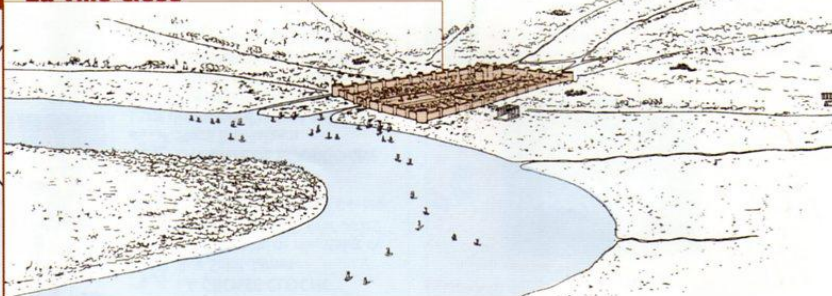
La ville ouverte



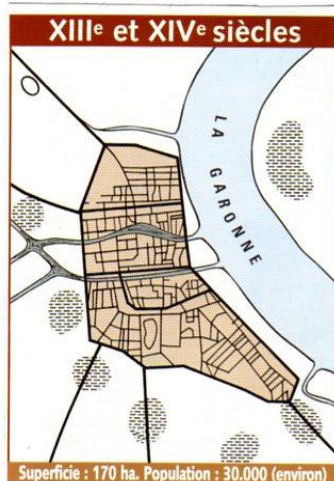
Sous l'effet de la romanisation un premier urbanisme fixe les deux axes (cardo et decumanus) de la ville-marché. Devenue la capitale administrative de l'Aquitaine, Burdigala se pare d'importants monuments (amphithéâtre, temples, aqueducs). Autour de la cité, la vigne nouvellement cultivée assure la prospérité des riches villas patriciennes.



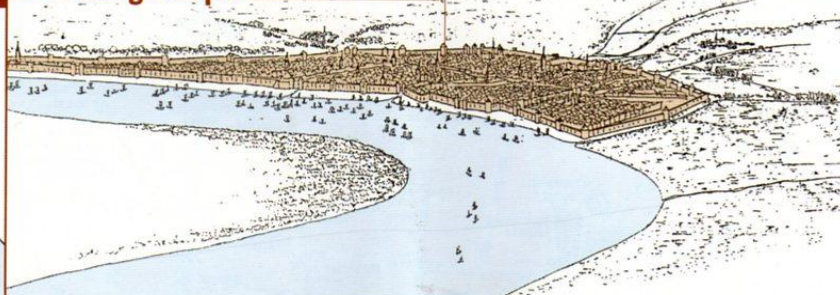
La ville close



Sous la menace des invasions germaniques, Bordeaux s'enferme au III^e siècle derrière les murs du castrum (tracé actuel du cours d'Alsace et Lorraine, de la rue des Remparts, et des cours du Chapeau-Rouge et de l'Intendance). L'enceinte, construite avec les débris de monuments, est flanquée de cinquante tours. Sa construction ralentit la croissance de la ville.



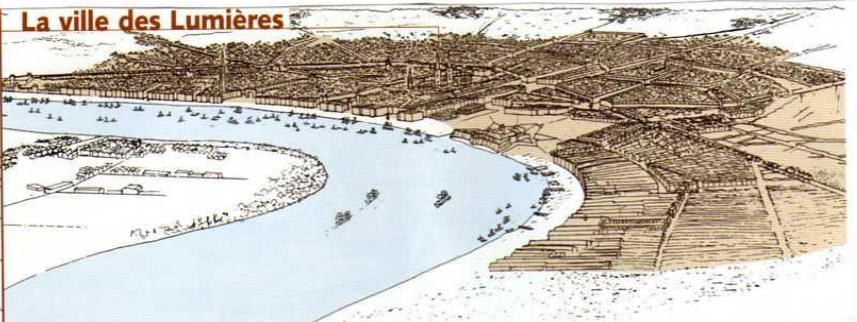
La ville gothique



L'expansion de la ville au sud nécessite vers 1220 la construction d'une enceinte pour protéger les quartiers neufs. Devenue très vite insuffisante, elle est doublée par une nouvelle enceinte entre 1302 et 1327. Possession du roi d'Angleterre, duc d'Aquitaine, Bordeaux exporte ses vins et connaît un premier âge d'or interrompu par les conflits de la guerre de Cent Ans.



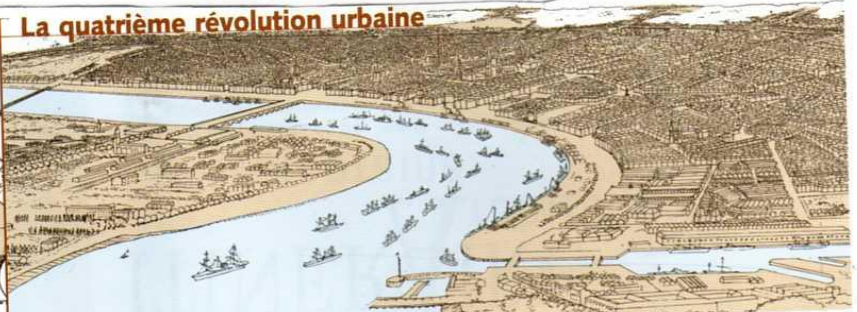
La ville des Lumières



Au début du XVIII^e siècle, Bordeaux conservait son aspect de ville médiévale et tournait le dos au fleuve. La construction de la place de Bourse (ancienne place Royale) constitue l'acte symbolique et déterminant dans la nouvelle organisation de la cité qui est désormais planifiée par les intendants. Ainsi, promenades publiques, places à façades ordonnancées, allées plantées d'arbres, Jardin Royal, embellissent et modernisent la ville.



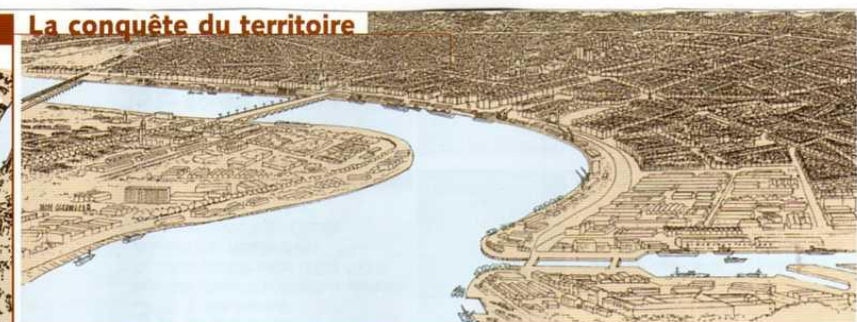
La quatrième révolution urbaine



Le XIX^e siècle est l'époque des grandes percées urbaines (dégagement de la cathédrale) et des équipements modernes : ceinture des boulevards, création de squares, marchés couverts, ponts, chemins de fer, bassins à flots, réseau d'égouts, réseau de gaz... Alors que le quartier de La Bastide connaît un timide début d'industrialisation, l'urbanisation de la rive gauche s'accélère avec ses vastes quartiers d'échoppes.



La conquête du territoire



Avec l'annexion de Caudéran (1968), la conquête des marais du Nord et les tourbes de La Bastide à La Benaige, le territoire de la ville s'étend désormais sur 3819 ha. Pour résoudre la crise du logement les efforts se tournent dès 1945 vers la construction des cités et des grands ensembles. A l'intérieur de la ville est créé en 1967, le secteur sauvegardé de Bordeaux (150ha).

Annexe 8 : Bilan touristique général depuis l'inscription de Bordeaux au patrimoine de l'UNESCO

Tableau 1 : comparaison de la fréquentation touristique au 2nd semestre 2007 cf. 2nd semestre 2006.

	2 nd semestre 2006	2 nd semestre 2007	Différences	
			Valeur absolue	%
Fréquentation O.T.	359 276	418 552	59 276	16,50%
Visites de ville	4 921	10 193	5 272	107,13%
Visites de musées	228 017	197 778	-30 239	-13,26%
Visites de monuments	30 541	33 256	2 715	8,89%
Visites de vignobles	9 155	11 133	1 978	21,61%
Bordeaux Monumental	17 716	22 052	4 336	24,48%

Source : Office de Tourisme de Bordeaux.

Tableau 2 : comparaison de la fréquentation touristique 1^{er} trimestre 2008 cf. 1^{er} trimestre 2007.

	01/01/07 au 30/04/07	01/01/08 au 30/04/08	Différences	
			Valeur absolue	%
Fréquentation O.T.	124 060	134 475	10 415	8,40%
Visites de ville	3 414	4 167	753	22,06%
Visites de musées	129 365	164 388	35 023	27,07%
Visites de monuments	7 484	9 543	2 059	27,51%
Visites de vignobles	2 449	3 486	1 037	42,34%
Bordeaux Monumental	7 437	8 952	1 515	20,37%

Source : Office de Tourisme de Bordeaux.

Tableau 3 : évolution de la fréquentation touristique depuis le classement UNESCO.

	01/07/06 au 30/04/07	01/07/07 au 30/04/08	Différences	
			Valeur absolue	%
Fréquentation O.T.	483 336	553 027	69 691	14,42%
Visites de ville	8 335	14 360	6 025	72,29%
Visites de musées	357 382	362 166	4 784	1,34%
Visites de monuments	38 025	42 799	4 774	12,55%
Visites de vignobles	11 604	14 619	3 015	25,99%
Bordeaux Monumental	25 153	31 004	5 851	23,26%

Source : Office de Tourisme de Bordeaux.

- Une augmentation générale de la fréquentation touristique depuis le classement UNESCO.
- Sur le plan du patrimoine :
 - +72,29 % pour les visites de ville.
 - + 12,55 % pour les visites de monuments.
 - 5 851 entrées supplémentaires pour Bordeaux Monumental.

Source : office de tourisme de Bordeaux

Annexe 9 : Plan du réseau de transport TBC

Lexique

- **La compensation carbone** : rachat des émissions carbone pour aboutir à une neutralité carbone
- **Le bilan carbone** : comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre et évaluation de la dépendance d'une entreprise aux énergies
- **Agenda 21** : plan d'action pour le XXI^{ème} siècle qui vise à agir pour les défis de la terre présentés à Rio sous forme de recommandations. (rassemble les agendas 21 locaux)
- **Comité 21** : groupement porté par le comité français pour l'environnement et le développement durable qui permet de faire vivre les agendas 21 mis en place par les collectivités locales.
- **Intermodalité** : utilisation successive de différents moyens de transports lors d'un même déplacement. (D'un point A vers un point B).
- **Transports alternatifs** : rassemble tous les transports humains possibles autres que l'usage individuel de la voiture, des deux roues motorisés (moto, scooter, mobylette etc.), ou encore des camping-cars.
- **Ecomobilité** : l'étude puis la mise en place, notamment en milieux urbains, des modes de transports les moins polluants et plus silencieux.
- **Agro carburants** : carburants alternatifs pour moteurs thermiques issus de la biomasse. (substitue aux carburants pétroliers)
- **Les ruptures de la charge** : temps de transfert d'un mode de transport à un autre
- **Slow tourism** : tourisme de la lenteur
- **Autopartage** : réseau de partage de voitures en libre service.

Sigles et abréviations

- **ADEME** : Agence De l'Environnement et de la Maîtrise des Energies
- **AOTU** : Autorité Organisatrice de Transports Urbains
- **ATES** : Association pour le Tourisme Equitable et Solidaire
- **CDDAB** : Conseil de Développement Durable de l'Agglomération Bordelaise
- **CERTU** : Centre d'Etude sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme
- **CUB** : Communauté Urbaine de Bordeaux
- **GNV** : Gaz naturel pour véhicules
- **GPL** : Gaz de pétrole liquéfié
- **Loi LOTI** : Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs
- **Loi SRU** : relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain
- **OMS** : Organisation Mondiale de la Santé
- **OMT** : Organisation Mondiale du Tourisme
- **ONU** : Organisation des Nations Unis
- **PDU** : Plan de Déplacements urbains
- **PLU** : Plan Local d'Urbanisme
- **PTU** : Plan de Transports Urbains
- **RATP** : Régie Autonome des Transports Parisiens
- **Réseau TBC** : Tram et Bus de la CUB
- **SCOT** : Schémas de cohérence territoriale
- **SDCD** : Schéma Directeur des Circulations Douces
- **SETRA** : Service d'Etude sur les Transports les Routes et leurs Aménagements
- **SNCF** : Société nationale des chemins de fer français
- **UICN** : Union Internationale pour la Conservation de la Nature
- **UNESCO** : United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
- **VAE** : Vélo à assistance Electrique

Table des matières

Introduction.....	1
Partie I) La place des transports dans le développement touristique en milieu urbain.....	3
A) Le tourisme durable en milieu urbain rendu possible grâce aux transports.....	3
1) La relation entre transport et tourisme.....	4
2) La relation entre transport, tourisme et développement durable.....	6
3) Les caractéristiques du tourisme urbain.....	8
4) Les moyens de transport urbains traditionnels.....	9
B) L'évolution de l'offre de transports urbains face au développement touristique.....	11
1) Les effets de développement touristique portés par les transports urbains.....	12
2) L'intégration des déplacements touristiques dans les schémas de déplacements urbains ou comment gérer les flux touristiques urbains ?.....	13
3) Contexte actuel des pratiques touristiques et de transport en milieu urbain.....	15
C) Les transports, aujourd'hui au cœur des préoccupations de développement durable.....	17
1) Les limites des transports en milieu urbain.....	18
2) L'apparition du concept de développement durable et sa prise en compte politique.....	20
3) Le développement durable induit le concept de « tourisme durable ».....	23
Partie II) L'évolution des pratiques de transport touristique en milieu urbain.....	27
A) La voiture n'est pas une fatalité.....	27
1) L'action de l'Etat et des collectivités locales.....	27
2) Les moyens à mettre en œuvre.....	30
3) L'émergence de nouveaux comportements	32
B) L'adaptation progressive de l'offre.....	35
1) La naissance des transports alternatifs en milieu urbain.....	35
2) L'intermodalité.....	39
3) L'aménagement urbain.....	43

C) Le tourisme, vecteur de durabilité urbaine.....45

1) La durabilité des territoires à forte pression touristique 46

2) Des expériences durables dans le domaine des transports touristiques urbains.....49

3) L'état actuel et futur des politiques de transports touristiques urbains.....51

Partie III) L'apparition des formes alternatives de transports touristiques urbains : le cas de Bordeaux.....55

A) Présentation du territoire 55

1) Présentation géographique et touristique.....55

2) Evolution historique des transports publics.....57

3) L'évolution des comportements locaux et touristiques à Bordeaux.....59

B) L'action des politiques de transport urbain.....61

1) L'organisation du réseau de transports bordelais.....61

2) L'introduction du développement durable dans le domaine des transports urbains.....63

3) La gestion des flux.....65

C) Une offre de plus en plus adaptée.....67

1) Le nouveau réseau de transports publics.....67

2) La mise en place de nouveaux transports alternatifs.....69

3) Les transports locaux adaptés aux touristes.....73

Conclusion.....77

Bibliographie.....

Annexes.....

Lexique.....

Sigles et abréviations.....

Tables des matières.....

Mots clés : tourisme durable, tourisme urbain, transports alternatifs, intermodalité, transport, écomobilité

L'introduction de la voiture individuelle en 1920, symbole de liberté et de progrès, fut une révolution en terme de mobilité permettant une ouverture au monde encore inimaginable.

Toutefois, aujourd'hui, les temps changent.

Les avantages que l'on prêtait à la voiture sont maintenant rattrapés par des inconvénients toujours plus importants : l'automobile, grand émetteur de gaz à effet de serre est accusée de compromettre l'avenir de notre planète et de détériorer notre cadre de vie.

Parallèlement, une nouvelle offre de transports alternatifs à la voiture se développe en ville.

L'activité touristique, très présente en milieux urbains, est concernée par ces changements de comportement de mobilité.

Il est ainsi légitime de se demander si l'offre de transport urbain est compatible avec les déplacements touristiques et si l'introduction de transports alternatifs en ville peut être facteur d'un développement plus durable.

Key words: sustainable tourism, city tourism, alternative's transport, intermodality, transport, ecomobility

The beginning of the individual car in 1920, symbol of freedom and progress, was a revolution in term of mobility allowing an opening to the world.

However, today, time is changing.

Benefits that we lent to the car are now caught up by inconveniences always more important: car, big transmitter of greenhouse gases is accused of compromising the future of our planet and of damaging our life environment.

At the same time, a new offer of alternative transport of car is developed in town.

The tourism activity, very present in cities, is concerned by these changes of mobility behavior.

We can wonder if public transport offers' is compatible with the tourist travelling and if alternative transport introduction in town can be a factor of a sustainable development.