

Mobilité(S) : la problématique des flux de personnes dans les espaces touristiques à forts enjeux de résilience environnementale

« Etude de la problématique des flux de circulation et des stationnements liés à la fréquentation des différents sites touristiques des Baux de Provence »



SOMMAIRE

MEMOIRE STRICTEMENT CONFIDENTIEL	1
REMERCIEMENTS	2
SIGLES.....	6
GLOSSAIRE.....	7
INTRODUCTION	9
CHAPITRE 1 : Le tourisme générateur de mobilité(s), vecteur de déplacements vers, dans et depuis les espaces touristiques. La gestion des flux de visiteurs, une problématique identifiée dans divers sites touristiques à l'échelle internationale.	11
PARTIE 1 : Le tourisme générateur de mobilité(s) et vecteur de sur-fréquentation dans les sites à forte notoriété.....	13
• A. Qu'est-ce que l'on entend par « mobilité » ?	13
• B. La « mobilité physique », une composante essentielle et indissociable du tourisme.....	13
• C. Parmi les choix de modes de transports existants, la voiture reste le mode de transport privilégié pour partir en vacance ou en week-end.....	15
• D. L'accessibilité, une question cruciale pour la vie d'un site tout comme l'obtention d'un label et/ou la mise en place de mesures de protections.....	16
• E. Des indicateurs comme la capacité d'accueil existent pour anticiper les effets dus à une forte affluence de visiteurs.	17
• F. De multiples dommages environnementaux, socio-culturels et politico-économiques sont observés dans les sites touristiques sur-fréquentés:.....	18
• G. Une gestion maîtrisée des diverses composantes de la chaîne de déplacement est une solution pour résoudre les problèmes rencontrés par les sites à forte notoriété	19
PARTIE 2 : LA GESTION DES FLUX DE VISITEURS, UNE PROBLEMATIQUE INTERNATIONALE	20
• A. Des sites touristiques labellisés et/ou soumis à de nombreuses réglementations, victimes de leur succès.....	20
• B. Des sites touristiques qui ont su s'adapter aux évolutions en France et à l'étranger.....	21
• C. Que retenir de ces expériences ?	29
SYNTHESE CHAPITRE 1	35
CHAPITRE 2 : LES BAUX DE PROVENCE UN ESPACE RURAL VICTIME DE SON SUCCES	Erreur ! Signet non défini.
PARTIE 1 : La commune des Baux, un territoire provençal rural, dynamisé par une forte attractivité touristique génératrice de dysfonctionnements liés à la circulation et au stationnement sur les lieux.....	Erreur ! Signet non défini.

- **A. La commune des Baux de Provence, une destination rurale mondialement connue**.....Erreur ! Signet non défini.
- **B. Un territoire à accessibilité restreinte où la voiture est omniprésente et facteur de dégradations**.....Erreur ! Signet non défini.
- **C. Des démarches engagées aux divers échelons administratifs concernant la mobilité, le déplacement des personnes :..** Erreur ! Signet non défini.
- **D. Une circulation et un stationnement perturbés, aux impacts importants sur la commune des Baux**.....Erreur ! Signet non défini.
- **E. SYNTHESE DIAGNOSTIC ANALYSE SWOT ET ENJEUX**Erreur ! Signet non défini.

PARTIE 2 : POSITIONNEMENT ET AXES STRATEGIQUES **Erreur ! Signet non défini.**

PARTIE 3 : PROGRAMMATION D' ACTIONS **Erreur ! Signet non défini.**

SYNTHESE CHAPITRE 2 : **Erreur ! Signet non défini.**

CONCLUSION..... 36

BIBLIOGRAPHIE..... 40

ANNEXES 43

Résumé du mémoire..... 47

SIGLES

CAUE : Conseil d'Architecture d'Urbanisme et de l'Environnement
 CCVBA : Communauté de Communes de la Vallée Baux-Alpilles
 D : Départementale
 EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
 OT : Office de Tourisme
 PDIPR : Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée
 PLU : Plan Local d'Urbanisme
 PMR : Personnes à Mobilité Réduite
 PNR : Parc Naturel Régional
 POS : Plan d'Occupation des Sols
 ScoT : Schéma de cohérence Territoriale
 TO : Tour Opérateur

GLOSSAIRE

Altermobilité : Plus communément appelé « mobilité alternative », l'altermobilité désigne les modes de déplacement en opposition avec la voiture, plus respectueux de l'environnement.

Autosolisme : Désigne le fait de se déplacer seul dans son véhicule.

Déplacement : Mouvement d'un lieu (origine) à un autre (destination) qui peut être analysé sous divers angles : sa fréquence, sa longueur, le ou les modes utilisés et son motif (travail, loisirs, courses) (Handy et coll., 2002). (BOUCHET I. et FONTAINE N., Québec MAMROT 2011)

Eco-mobilité : « L'écomobilité est une combinaison entre la mobilité douce, qui se définit comme un déplacement faisant uniquement l'usage d'énergie humaine tel que le vélo ou la marche, et les moyens de transport motorisés les plus soucieux de l'environnement tels que l'autopartage, le covoiturage et les transports collectifs. » Selon le Réseau des Grands Sites de France (RGSF),

Espace ou site touristique : Cela peut être un patrimoine bâti, architectural, naturel souvent soumis à réglementation qui amène à la problématisation de la gestion des flux et déclenche, un déplacement, un séjour ou une excursion. Les sites d'intérêt touristique sont alors à l'origine de déplacements et de flux importants parfois sur un espace réduit. (AUDINET Laetitia) Ces espaces sont ceux que perçoit le touriste ; un même lieu de séjour peut donner lieu à la perception d'espaces différents. Il existe 5 types différents d'espaces touristiques : mer, lac, campagne, montagne et ville. (source : INSEE, Fiche thématique : « Les déplacements des français, le tourisme en France en 2008 » (En ligne) http://www.insee.fr/fr/ffc/docs_ffc/ref/fratour08j.PDF , consulté le 20/5/14)

Espace protégé : Selon l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN), « Un espace protégé est « un espace géographique clairement défini, reconnu, consacré et géré, par tout moyen efficace, juridique ou autre, afin d'assurer à long terme la conservation de la nature ainsi que les services écosystémiques et les valeurs culturelles qui lui sont associés ».

Excursions : Elles sont définies comme étant « « (...) des déplacements sans nuitées, d'une durée de quatre heures minimum et de vingt-quatre heures maximum » (LANQUAR.R.,1991, p52). Elles sont caractéristiques des espaces récréatifs périurbains à travers les pratiques des loisirs qui correspondent aux besoins actuels des populations urbaines. » (Source : FONTANNAUD.A. (sous la direction de TORRENTE.P.), Mémoire de Master 2 Tourisme et hôtellerie, parcours 'Tourisme et Développements', Université de Toulouse, « Mobilités, attractivité et développement durable dans l'espace périurbain ; Le cas du territoire de Volvestre. », 2012-2013 (En ligne) <http://www.isthia.fr/les-memoires-de-l-isthia-510.html?start> , consulté le 25/4/14)

Label : « Un label est apposé ou associé à un produit ou à un service. Il s'entend de tout signe, officiel ou non, ayant pour objet d'apporter une garantie (d'origine, de conformité, de qualité, etc.) et auquel est supposé s'attacher un référentiel (norme, charte, engagement, contrat, certification, etc.) (ESPACES tourisme et loisirs N°318 : page 12 « CLASSEMENTS, LABELS ET AVIS DE CONSOMMATEURS. L'enjeu véritable est l'hypersatisfaction du client ». par Alexia MERCORELLI, 2014)

« Paysage culturel fossile » : La Convention du patrimoine mondial utilise cette nomination pour désigner un lieu, principalement un village déserté par la population active. « *La population active a quitté les lieux, les commerces de proximité ont fermé et ont été remplacés par des boutiques pour touristes. Ces villages n'en sont plus vraiment : le décors reste superbe mais la vie est mise en scène, folklorisée. Il n'y a plus d'autre activité économique qu'un tourisme*

hors-sol, sans retombées locales significatives. Ce qui expose les visiteurs à une grande déception car, aujourd'hui ils ne cherchent plus simplement qu'à contempler mais à « vivre une expérience », ce qu'une offre standardisée et déshumanisée ne peut apporter.» (Jean-Pierre Thibault, inspecteur général de l'administration du développement durable ; La Gazette des communes N° 27/2277 juillet 2015)

Notoriété : « Caractère de ce qui est notoire, connu d'un grand nombre de personnes. (...)Etre avantagement connu. » (Larousse). « La notoriété (touristique) d'un lieu résulte de l'agrégation d'un ensemble de valeurs attachées aux attributs matériels ou symboliques qui le constituent (monuments, événements, paysages...). (...)De nombreux auteurs, en particulier des géographes, insistent sur le rôle de l'image, de la représentation et des mythes attachés aux lieux touristiques (Cazes, 1992 ; Flament, 1975 ; Miossec, 1977). Dès lors que l'image de cet espace est médiatisée, elle assure le maintien de l'activité touristique et de l'attractivité d'un lieu (Tritz, 2001, 2003, 2006). L'image perçue par un touriste affecte donc la fréquentation du lieu qui n'est donc pas superposable à la géographie des lieux de résidence (Mao, 2003 ; Violier, 2007). Dans cette perspective, la notoriété est à la fois formée par les différentes dimensions accordées aux lieux touristiques (esthétique, culturelle, récréative, sensible...) (Tritz, 2006) et représente l'un des éléments d'appréciation de ces mêmes lieux, connu de tous ou du moins du plus grand nombre. » (OLLIVIER.G., GENIAUX.G., NAPOLEONE.C. et PAOLI.J.C., « Mesurer la notoriété touristique communale : contribution méthodologique à l'aide de l'analyse textuelle de guides touristiques », 2012 (En ligne) <http://cybergeog.revues.org/25187?lang=en> , consulté le 4/6/14)

Résilience : « La résilience est un concept polysémique dont le sens diffère selon la discipline qui la mobilise, le contexte dans lequel elle est utilisée et l'objectif qu'elle dessert. (...)La résilience est une mise en mouvement, une recherche perpétuelle d'équilibre dynamique entre des caractéristiques paradoxales et des processus contraires : court terme et temps long, échelle locale et mondialisation, redondance et

efficacité, sur-mesure et prêt-à-porter, autonomie et dépendance... » (Article publié lors du séminaire IT-GO Rosko 2014 (Roscoff, 22-23 mai 2014). Auteurs : Clara Villar (Cerema) et Michel David (MEDDE / CGDD) « La résilience, un outil pour les territoires ? » 20 Aout 2014 (En ligne) <http://www.territoires-ville.cerema.fr/la-resilience-un-outil-pour-les-territoires-a1319.html> consulté le 4/08/2015

Résilience environnementale : «La résilience est la capacité d'un écosystème à résister et à survivre à des altérations ou à des perturbations affectant sa structure ou son fonctionnement, et à trouver, à terme, un nouvel équilibre ». (Dictionnaire environnement, 2009) La résilience environnementale est donc un processus indispensable à la préservation des lieux.

Surfréquentation : «Taux de fréquentation excessif d'un lieu» (Larousse) D'après l'Organisation Mondiale du Tourisme «La surfréquentation est considérée comme la «saturation et (le) dépassement de la capacité de charge lorsque les mouvements de personnes dépassent temporairement le niveau acceptable par l'environnement physique et humain de la zone d'accueil».

« **Transport actif** » : « Mode de déplacement utilitaire dans lequel l'énergie est fournie par l'être humain et qui exige de celui qui le pratique un effort musculaire sur le parcours qui mène à sa destination. Comme exemples de transport actif, on peut mentionner le vélo, la trottinette, le patin à roues alignées et la marche). Les utilisateurs des transports actifs sont parfois appelés les « actifs ». » (BOUCHET I. et FONTAINE N., Québec MAMROT 2011)

« **Transport collectif** » : « Ensemble des modes de transport faisant appel à l'utilisation des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes. Le transport collectif désigne par exemple le transport en commun (TEC), le taxi collectif et le covoiturage (GDT). » (BOUCHET I. et FONTAINE N., Québec MAMROT 2011)

INTRODUCTION

Face à la croissance d'un tourisme de plus en plus accessible et des solutions de mobilités de plus en plus performantes, de nombreux sites touristiques ou espaces naturels emblématiques se trouvent victimes de leur succès. Cette situation est souvent observée suite à la mise en place de mesures de protections ou d'un label qui a/ont renforcé leur attractivité. A l'origine les protections existent pour réguler, limiter l'impact de l'homme sur les milieux fragiles, protéger un patrimoine menacé par la sur-fréquentation touristique¹, mais il a été notifié qu'elles ont souvent eu des effets inverses.

Les pics d'affluence de visiteurs ont un impact direct sur les milieux et modifient leur capacité de résilience environnementale². Ils amènent à la dégradation des écosystèmes (pollution de l'air due à la circulation automobile, atteinte à la flore, dérangement de la faune, érosion, etc.), la banalisation des paysages, font fuir les habitants et ne profitent pas toujours à l'économie locale. Un « tourisme de masse » génère également une envolée des prix du foncier, la fermeture des commerces de proximité, l'augmentation des déchets surtout abandonnés, du bruit, des embouteillages qui pèsent sur les habitants. L'effet le plus alarmant est l'érosion des sols sous l'effet du piétinement anarchique des visiteurs (sentiers anarchiques, creusée de saignées, etc.).

L'un des impacts qu'il serait possible de maîtriser ou de réduire est celui de l'utilisation des transports motorisés pour se déplacer vers, dans ou depuis une destination. Mais :

¹ Voir la définition dans le glossaire

² Voir la définition dans le glossaire

★ *Quelle gestion de mobilité physique/des déplacements adopter dans les espaces naturels touristiques à forts enjeux de résilience environnementale ?*

La « mobilité » est un enjeu de tous les jours et une composante indissociable du tourisme. La mobilité dite physique est le déplacement de personnes via l'utilisation (ou non) d'un moyen de transport d'un lieu émetteur vers une destination. Pour se déplacer les visiteurs utilisent en grande majorité la voiture comme moyen de locomotion et pratiquent l'autosolisme³.

Afin de trouver des solutions pour modifier les modes de consommation des espaces et de répondre à la problématique énoncée précédemment, la première partie de ce document sera déroulée sous forme d'un questionnement orienté :

- Qu'est-ce que la mobilité ?
- Quelle est la place de cette mobilité et du transport dans le monde du tourisme ?
- Quel est le mode de transport le plus utilisé pour les déplacements touristiques ?
- Quelle est la place de l'accessibilité, des labels et des mesures de protections dans le choix d'une destination ?
- Comment savoir si un lieu est surfréquenté, si sa capacité de résilience est en danger ?
- Quels peuvent être les effets d'une surfréquentation sur un espace touristique sensible ?
- *Comment assurer une gestion maîtrisée de la mobilité « physique » des sites touristiques et éviter les effets de sur-fréquentation ? Quelle gestion de la mobilité/des déplacements dans les espaces touristiques à forts enjeux de résilience environnementale ?*

Dans plusieurs espaces naturels ou sites touristiques, des mesures ont été mises en place pour réduire, voire inverser les tendances

³ Voir la définition dans le glossaire

dues à leur sur-fréquentation en maîtrisant la chaîne de mobilité comme : les Espaces Naturels Sensibles, les Grands Sites de France via les schémas de circulation, la mise en place de navettes, etc. Il sera donc présenté en fin de première partie un benchmark d'espaces ou sites touristiques qui ont dû trouver des solutions adaptées pour réguler les flux de visiteurs sur leur territoire. La problématique se posant sur divers sites touristiques au niveau international, il paraissait même intéressant de s'inspirer de ce qui se passe à cette échelle pour disposer d'un panel de solutions plus large.

CHAPITRE 1 : Le tourisme générateur de mobilité(s), vecteur de déplacements vers, dans et depuis les espaces touristiques. La gestion des flux de visiteurs, une problématique identifiée dans divers sites touristiques à l'échelle internationale.



PARTIE 1 : Le tourisme générateur de mobilité(s) et vecteur de sur-fréquentation dans les sites à forte notoriété.

La tendance actuelle se tourne vers toujours plus de mobilité : « en 1950, le déplacement moyen d'un Français était de 5 km par jour, en 2010, il (était) de 45 km par jour. L'étalement urbain et l'augmentation des distances domicile/travail, la multiplication et démocratisation des moyens de transport (avion, train, voiture etc.), la mondialisation des échanges et l'essor du tourisme sont autant de nouveaux paramètres qui font que (les) déplacements professionnels et personnels sont aussi en croissance constante. » (Réseau Grands sites de France via Jean VIARD, 2011)

Dans une société hypermoderne où la mobilité est omniprésente et facilitée, les espaces naturels fragiles et les sites touristiques, du fait de leur intérêt exceptionnel, font l'objet de consommations excessives et sont soumis à diverses pressions. Face aux problèmes observés, pour certains de ces lieux, des mesures de protection et de gestion ont été adoptées tout en ne s'opposant pas à leur développement. Par contre, victimes de leur succès, même la législation en vigueur n'est parfois plus en mesure de les préserver d'une forte affluence de visiteurs. Les flux de circulation et le stationnement des véhicules motorisés sont devenus des enjeux (généralement saisonniers) dont les territoires doivent faire face. La fréquentation touristique augmente chaque année en raison de la croissante facilité de déplacement et d'accessibilité du lieu de destination. Une problématique se pose alors :

★ Quelle gestion de mobilité(s) physique(s)/ des déplacements adopter dans les espaces naturels touristiques à forts enjeux de résilience environnementale ?

Le principal enjeu qui s'y associe est de faciliter et de maîtriser durablement la mobilité des habitants et visiteurs, leur assurer une

expérience où le temps de déplacement est intégré dans leur expérience, sans impacter sur la capacité de résilience environnementale du lieu.

A. Qu'est-ce que l'on entend par « mobilité » ?

Tout d'abord il est important de déterminer ce que l'on entend par « mobilité ». « La mobilité traduit la capacité à être mobile et à pouvoir se déplacer » (Cahier Espace ; 2012). Elle est un enjeu de tous les jours en termes de déplacements, d'environnement, de développement, etc. « La mobilité correspond également à un mouvement de personnes qui veulent de l'information là où ils se situent à tous moments » (VISSIERES C., 2013) Cette notion ne se cantonne donc pas à la seule « mobilité physique », au déplacement de personnes via l'utilisation de modes de transports (ou non). Il existe la mobilité sociale, professionnelle, etc.

Compte tenu de la complexité du concept, il est important de notifier que dans ce mémoire ne sera traitée que la notion de « mobilité dite physique » : celle qui se rattache au déplacement de personnes et au(x) mode(s) de transport(s) utilisé(s). Elle sera envisagée comme un déplacement d'un endroit à un autre, entraînant un flux de visiteurs plus ou moins important dans le lieu récepteur. Il existe trois comportements rattachés à la mobilité physique qui peuvent constituer une chaîne de déplacements : vers, dans et depuis la destination. La chaîne peut amener à l'utilisation de divers modes de déplacements successifs et variables suivant le comportement, les attentes des visiteurs.

B. La « mobilité physique », une composante essentielle et indissociable du tourisme

La « mobilité physique » est une composante essentielle et indissociable du tourisme. Il s'agit d'un déplacement, dans le cadre d'un loisir ou de vacances, qui diffère d'un déplacement professionnel, quotidien, etc. (WACKERMANN. G.) Ce déplacement touristique a un rythme différent de ceux des résidents et une temporalité qui fluctue selon les saisons, ce qui entraîne des dysfonctionnements au sein des territoires. Le poids de ce type de déplacement représente 65% des distances moyennes

parcourues par les français en métropole (Sofres-Direction du Tourisme-2010) et 85% des déplacements longue distance (supérieurs à 100Km) des français dans l'hexagone. Ceux-ci ont augmenté dans des proportions plus importantes que la mobilité locale ou la mobilité domicile-travail.

Par sa nature même, le tourisme implique généralement l'usage d'un moyen de transport, puisqu'il exprime « le loisir en déplacement » à l'extérieur du domicile ; d'un point A à une destination (point B) plus ou moins éloigné de l'espace de vie. Les touristes se déplacent vers une destination, la visitent et en reviennent en utilisant le ou les moyens de transport qui leur est/sont mis à disposition. Les modalités de ces déplacements peuvent varier quasiment à l'infini, mais le transport est toujours une partie importante et un élément clé de l'expérience touristique. (BIGRAS Y. & DOSTALER I. 2014).

Le tourisme est une forme de mobilité et on ne peut donc pas le comprendre sans faire appel à l'usage de divers modes de transport et d'un système de transport associé. (GAY J-C 2006) Le rapport du tourisme au transport s'inscrit dans l'évolution à une banalisation croissante du déplacement. (WACKERMANN G. 1993). Le transport est considéré comme un outil au service de la mobilité, c'est la branche technique de la mobilité. Il influe directement, plus ou moins positivement, sur les territoires en termes, entre autres, d'aménagement, de développement, de fluctuation du nombre de personnes sur un même espace. Il est vu comme un concept à part entière, faisant généralement partie intégrante de la découverte, et non comme un outil permettant d'accéder à un endroit particulier. De nouveaux rapports entre les activités humaines et leur environnement sont alors offerts, en mettant l'accent sur la perception des paysages selon le mode de transports (PEYRON, 2004). L'importance du moyen de locomotion : voyager à pied, à cheval, en voiture, en avion, implique une manière spécifique d'appréhender, de percevoir le territoire. Il existe un écart entre la lenteur du cheminement pédestre et la vitesse du transport en voiture, entre la contemplation attentive du paysage et la disparition de la perception d'un espace réel. Voici page-suivante un tableau résumant le rôle joué par les différents types

de transports dans la découverte d'un territoire et dans sa gestion touristique : (BONNET, 2000 et CHAZAUD, 1993)

Intégration du transport dans la production touristique	Type de transport	Type de transport	Type de transport
	Découverte du territoire par le système de transport public	Découverte du territoire par l'automobile	Découverte du territoire hors motorisation
Référence à un système de valeur	Valeur d'utilité, de rapidité, d'efficacité, d'économie et de sécurité, de confort, de prudence pour une destination ou une croisière	-Valeur d'indépendance et d'adaptation en fonction des contraintes personnelles -Polarisation sur la destination ou sur les haltes	-Valeurs de plaisir d'évasion, de mobilité, d'indépendance, d'écologisation, d'innovation -Polarisation sur le paysage et l'environnement
Mobilité et impact 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, météorologie, etc.)	Le déplacement devient un loisir. Le touriste s'approprie et construit son itinéraire
Critère du produit voyage	Tranquillité, rapidité, sécurité	-Indépendance -Adaptations aux contraintes	-Lenteur -Découverte -Dépaysement
Intégration du transport dans la production	Type de transport	Type de transport	Type de transport

touristique			
	Découverte du territoire par le système de transport public	Découverte du territoire par l'automobile	Découverte du territoire hors motorisation
Services à optimiser	-Prévoir des synergies et des correspondances entre les divers systèmes de transport -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 (exemple : rôle des étapes sportives sur autoroute, etc.)	-Prévoir un couplage entre un itinéraire, un mode de déplacement (cheval, bateau, ski, VTT, etc.) et une succession de points de vue ou paysages à valoriser -Thématiser la signalétique
Critères du réseau de transport à optimiser	-Optimiser les réseaux en respectant les horaires annoncés, 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	-Adapter la longueur des itinéraires aux microtemps libres et aux budgets-temps du touriste, notamment lors de courts séjours -Adapter la difficulté des itinéraires aux possibilités physiques des clients
Connexion du mode de transport avec le territoire	Dévalorisation du trajet subi comme une contrainte en termes de distance et de	-Zapping du territoire -Alternance de mobilités et d'arrêts-étapes ou de pauses	-Valorisation du trajet inscrit dans une découverte d'un pays, d'un territoire -valorisation des

	perte de temps pour accéder à un territoire ou atteindre une destination	-Hiérarchisation des territoires selon l'emprunt des autoroutes, des routes nationales ou départementales, des chemins vicinaux	haltes, des pauses, des étapes, devenues aussi importantes que le déplacement
--	--	---	--

C. Parmi les choix de modes de transports existants, la voiture reste le mode de transport privilégié pour partir en vacances ou en week-end

Globalement, la mobilité personnelle et professionnelle repose largement sur l'usage individuel de la voiture, y compris pour les déplacements touristiques et de loisirs. Parmi les choix de modes de transports existants la voiture reste presque systématiquement utilisée (82% pour les Français et 77,2% pour les étrangers) pour se rendre sur le lieu de vacances ou pour un week-end. (DGCIS/INSEE-2008). En 2014, *La majorité des trajets réalisés par les français « pour se rendre sur leur lieu de vacances se situe entre 250 et 750 km. (...) Plus de 60% des automobilistes parcourront plus de 500 km pour se rendre sur leur lieu de vacances. »* (La Tribune auto, 2014) L'automobile est le mode de transport favorisé pour les distances de moins de 2000Km, délaissant les transports publics (train et bus) : « 10% des français prendront l'avion et 4% le train l'été 2014 » (La Tribune auto, 2014). En milieu rural, l'automobile reste le moyen de déplacement privilégié du fait de l'enclavement de certains espaces alors qu'en milieu urbain sa place a évolué.

Cette tendance peut s'expliquer par le fait que la voiture présente de nombreux avantages qui la place dans une position dominante par rapport aux autres modes de transports ; elle permet le « porte à porte » d'un lieu à un autre, l'autonomie et le confort. *Elle permet de réaliser des allers-retours de longue distance dans la journée* » (La Gazette du tourisme, 2015) et favorise l'excursionnisme. Grâce à l'évolution des modes de transports, les touristes peuvent partir où et

quand ils veulent. Cette liberté de déplacement est certes bénéfique au développement des territoires, surtout ruraux, mais elle peut être la source de problèmes de saturations et vecteur de dégradations.

L'utilisation de la voiture est également choisie car ses alternatives sont assez peu efficaces ; l'utilisation des transports en commun est rapidement contraignante, la chaîne de déplacement n'est généralement pas fluide. (QUEREZ. M. & CONAN-MATHIEU N.) Par contre, si la voiture représente de nombreux avantages pour les visiteurs, son usage « développe le « fast tourism » qui représente une faiblesse pour les territoires. Les vacanciers passent quelques heures sur le « spot » touristique, ce qui ne leur laisse parfois pas le temps de consommer sur place. Les visiteurs vivent une expérience unique mais qui n'a pas forcément favorisé le développement de l'économie locale. L'offre de moyens de mobilités, de transports (moyens et voies de communications) contribue donc directement au succès du développement touristique incluant les notions de temps passé et de coût du déplacement. (LOZATO-GIOTART. J.P. 2008).

D. L'accessibilité, une question cruciale pour la vie d'un site tout comme l'obtention d'un label et/ou la mise en place de mesures de protections

Les moyens et le système de transport mis en place influent sur l'accessibilité des lieux touristiques. L'accessibilité des territoires et par conséquent l'offre de déplacements est le principal enjeu de la compétitivité des destinations touristiques. L'organisation des déplacements devient à la fois un enjeu économique et environnemental où la question d'accessibilité au site devient cruciale. Les conditions de déplacements « internes » aux territoires jouent largement un rôle auprès des clientèles touristiques et représentent un avantage concurrentiel. (QUEREZ. M. & CONAN-MATHIEU N.)

Comme il a été énoncé précédemment, l'expérience du visiteur commence dès le moment où il entame son déplacement jusqu'à son retour à son domicile, les conditions déplacements font partie intégrante de son expérience. Dans une destination le système de l'offre touristique (selon François DE GRANDPRE (2007)) doit donc

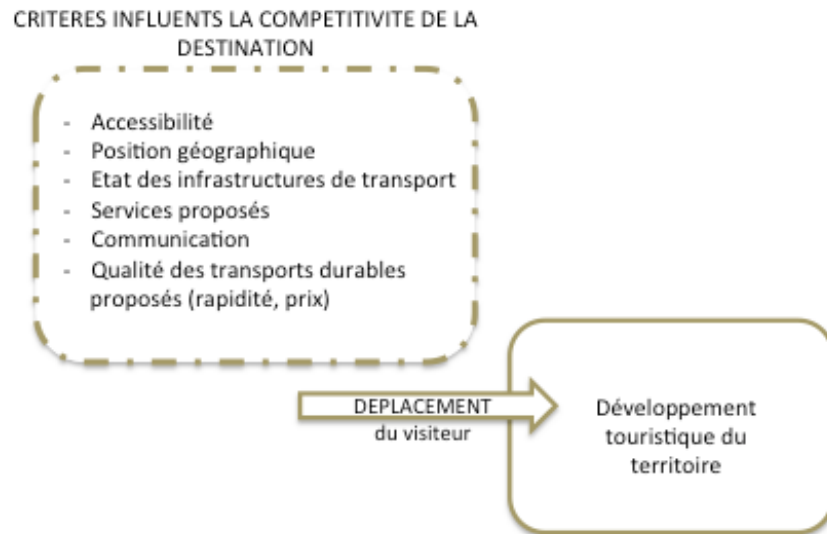
inclure les transports et l'accueil organisé sur place des visiteurs pour assurer le succès de la destination.

Le transport représente très souvent la principale dépense qu'auront à effectuer les touristes et il est même parfois au cœur de l'expérience touristique (ex. : croisière, cyclotourisme). Les touristes s'attendent à un transport sécuritaire, abordable, fiable, efficace et, de plus en plus, à un transport dont l'empreinte écologique est limitée. Si l'une ou l'autre de ces facettes du transport les déçoit, cela risque d'affecter la perception globale de leur voyage. (BIGRAS Y. & DOSTALER I. 2014) Deux critères existent pour évaluer les prestations des divers modes de transport : le gain de temps offert par le mode de transport en fonction de sa rapidité et la qualité du confort et sa sécurité.

Par contre, il est important de noter que le transport n'est pas fondamental dans le choix de la destination, même s'il intervient de manière prépondérante dans l'orientation retenue en fonction du temps de transport et de son coût. A contrario, s'il n'est pas fondamental dans le choix de la destination, plus la notoriété et l'accessibilité de celle-ci sont importantes et favorables, plus la destination aura de chance d'être choisie. La position géographique et la notoriété sont donc des facteurs qui influent directement sur l'attractivité et le développement des territoires, de même que les problématiques d'accès « externe » et de mobilité « interne » de ces espaces.

Schéma d'interprétation des critères de mobilité qui influent sur la compétitivité de la destination

Dans certains espaces touristiques, la notoriété peut être accélérée par l'obtention d'un label ou de mesures de protections. (Ex : Plus



Beaux villages de France, Parc Naturel, etc.) L'existence et l'attribution d'un ou de labels (moyen mis en place entre autres dans le secteur du tourisme) est un élément qui prouve la valeur, la qualité d'un lieu. La labellisation est donc un outil favorable au développement des territoires, à leur visibilité.⁴

En résumé, la chaîne de mobilité, les problématiques d'accessibilité et des infrastructures de transport, l'obtention d'un label ou la mise en place de mesures de protection(s) sont donc des facteurs qui influent sur le bon développement des territoires. Dans les espaces ruraux, la gestion de ces facteurs est primordiale pour leur survie. Par contre, une mauvaise gestion des modes de transport, de l'accessibilité et la trop grande notoriété d'un site peuvent amener à sa sur-fréquentation, une saturation de certains espaces, surtout dans les espaces naturels.

⁴ La notion de label étant complexe, elle ne fera pas l'objet de ce mémoire, mais il est possible d'avoir la définition dans le glossaire

E. Des indicateurs comme la capacité d'accueil existent pour anticiper les effets dus à une forte affluence de visiteurs.

La venue croissante du nombre de touristes sur un même espace soulève la problématique de la sur-fréquentation de certains lieux à fort attrait. L'atteinte ou le dépassement du seuil de capacité d'accueil d'un territoire peut être le signal d'une sur-fréquentation. Dans ce cas, le nombre de visiteurs est utilisé comme unité de mesure pour évaluer le niveau de fréquentation temporel ou spatial maximum acceptable.

Le concept de seuil de saturation, est un outil de mesure créé pour anticiper les impacts négatifs dus à la forte affluence de personnes sur un même espace. La capacité d'accueil d'un site ou d'un équipement peut varier en fonction de certaines caractéristiques : difficulté de stationnement, changements soudains de météorologie, etc.

Dans les lieux touristiques et plus spécifiquement dans les lieux soumis à de forts enjeux de résilience environnementale, la capacité d'accueil peut être un indicateur pour assurer le développement durable de la destination (même si elle n'est pas prouvée scientifiquement). Cette capacité d'accueil désigne le nombre de personnes que peut accueillir un écosystème sans pour autant risquer de porter atteinte à la capacité de résilience du site ou à l'expérience des visiteurs. Elle repose sur la définition d'un seuil au-delà duquel les impacts négatifs commencent à se produire. Par contre, elle a une portée limitée car elle fixe la limite du nombre de visiteurs et le niveau de résistance ou de résilience physique et sociale d'une ressource déterminée.⁵

Il existe 3 types de capacité de charge / d'accueil :

- **Environnementale** : elle désigne la capacité d'un écosystème à développer des organismes sains et à maintenir, en même temps, sa productivité, son adaptabilité et sa capacité de renouvellement,

⁵ Il est à noter que « la résistance correspond à la capacité d'un lieu d'assimiler l'utilisation touristique sans subir de dommage (définir le niveau d'atteinte inacceptable) et la résilience désigne la capacité d'un milieu à revenir à l'état initial après avoir subi. »

- **Physique** : elle désigne la capacité d'un environnement touristique à supporter des activités et des infrastructures sans que les ressources ou la satisfaction du visiteur en soient affectées (nombre de lits disponibles, nombre de voitures dans les zones de stationnement, nombre de places dans un musée, etc.)
- **Sociale** : elle désigne la limite sociale ou psychologique au-delà de laquelle le nombre de personnes se trouvant dans un espace déterminé ne nuit pas aux conditions de vie des habitants locaux.

Par contre, généralement, cette capacité n'est prise en compte que lorsque les acteurs l'ont identifiée par les effets néfastes devenus visibles. Pour anticiper ce phénomène, il est possible de se poser au minimum trois questions (VASSIERES Camille, 2013) :

- « Combien de personnes le territoire peut-il accueillir sans le détériorer ni le modifier ? »
- De quelle façon les visiteurs peuvent-ils être accueillis tout en répartissant les flux de manière temporelle et spatiale et en réduisant les impacts négatifs ?
- Quel est le nombre de visiteurs à ne pas dépasser sur un territoire sans prendre de précautions ? »

Il est à noter que la capacité est un indicateur qui n'est pas partagé, validé par tous les chercheurs. Mais il est l'une des rares solutions existantes d'aide à la décision, surtout dans la gestion des espaces naturels à forte notoriété. Pour conforter et valider les résultats liés à cet indicateur, une approche spatiale peut y être associée en analysant le comportement affectif du visiteur et le style de visite qu'il adopte :

- « visite proximale : visite en détail du circuit proposé et « inspection », test de toutes les attractions ;
- visite pendulaire : visite alternative gauche, droite pendant le parcours ;
- visite glissante : visite de passage, visite globale de la destination ;
- visite ponctuelle : visite qui se centre sur certains éléments de l'équipement touristique. » (CHAZAUD P. 2004)

Ce second concept permet d'étudier, de suivre l'évolution des espaces soumis à des pressions constantes et d'anticiper les impacts sur une destination dans sa globalité.

Les autres concepts existants ne feront pas le sujet de ce mémoire mais il est important d'avoir conscience qu'il peut exister d'autres indicateurs et approches de la notion de sur-fréquentation.

F. De multiples dommages environnementaux, socio-culturels et politico-économiques sont observés dans les sites touristiques sur-fréquentés:

La forte affluence de visiteurs non régulée, de manière durable, peut avoir un effet nuisible sur les sites à forts enjeux environnementaux. Les conséquences qui en découlent sont nombreuses et sont parfois irréversibles. La destination risque de subir des dommages environnementaux, socio-culturels et politico-économiques. Sur le plan environnemental, elles peuvent se manifester de la manière suivante :

- difficultés pour un milieu naturel à se régénérer, entraînant son éventuelle destruction,
- sur-utilisation des ressources en eau et en énergie,
- pollution d'un milieu,
- dégradation visuelle des paysages due aux infrastructures touristiques non intégrées, etc.

Les conséquences peuvent porter sur la dimension socioculturelle et se faire sentir de différentes manières:

- perte de la qualité de vie pour les résidents,
- pénurie de logements,
- problèmes de prostitution et de violence,
- perte d'identité des résidents; altération de la qualité du séjour des touristes;
- Du fait de son caractère saisonnier, le tourisme peut également générer une fréquentation importante dans un temps restreint ce qui pose des problèmes ponctuels en termes de déplacements locaux et de visiteurs : engorgement de certaines infrastructures routières, cohabitation difficile avec les autres modes de déplacement et questions de sécurité (voiture, vélos, piétons), nuisances variées (bruit, pollution, etc.),

- détérioration des sites historiques; etc.

Enfin, la surexploitation d'un lieu peut aussi avoir des effets sur le plan politico-économique:

- inflation des prix, hausse des taxes,
- manque de main-d'œuvre dans les autres secteurs que le tourisme,
- éviction des activités non touristiques (ex.: rachat de champs de cultivateurs pour la construction d'infrastructures, rachat de commerces pour y établir des hôtels et des restaurants),
- Les répercussions peuvent aussi toucher les acteurs touristiques en réduisant leur opérationnalité ; les autorités locales de la destination, à travers diverses pressions et enfin les gestionnaires des sites naturels mais également culturels, peuvent être perturbés dans la préservation des propriétés physiques du site et de ses attraits touristiques. (VISSIERE Camille, 2013), etc.

Une massification peut également entraîner une perte d'attractivité, en raison d'une dégradation du site et d'une homogénéisation des services touristiques, et donc influencer sur le développement du lieu. (BOUHAOULA, 2000). Par contre, contrairement à ce que l'on pourrait penser, la sur-fréquentation touristique entraîne certes une transformation, une évolution de la ressource touristique mais n'en fait pas forcément une destination dépourvue d'attractivité. D'où l'importance de réguler la fréquentation de certains lieux afin d'éviter :

- la réduction des ressources naturelles, la dégradation de certains reliefs et la pollution des territoires (émissions de CO₂, déchets),
- les tensions socioculturelles entre les touristes et la population locale dues à des conflits d'intérêts et d'usages,
- que les retombées économiques ne soient pas bénéfiques directement aux acteurs locaux.

Par contre, il est nécessaire de considérer le type de destination, car les effets de la forte affluence de visiteurs sont bien différents selon qu'il

s'agisse d'un musée, d'une plage, d'un site naturel ou encore d'une ville. ⁶

G. Une gestion maîtrisée des diverses composantes de la chaîne de déplacement est une solution pour résoudre les problèmes rencontrés par les sites à forte notoriété

Avant même que les effets de sur-fréquentation soit observés, il est plus judicieux d'assurer une gestion maîtrisée des diverses composantes de la chaîne de déplacement. Une stratégie et des mesures peuvent être prises pour gérer la forte affluence touristique. Le but des actions est de maîtriser, diffuser les flux touristiques de manière durable et d'aller vers la création d'une destination touristique durable. **(Voir Schéma Annexe 3)**

Les flux touristiques sont les courants de personnes qui se déplacent entre l'espace émetteur et l'espace de destination, ils devraient nécessairement être gérés, canalisés. Pour ce faire, divers paramètres sont à prendre en compte:

- les implantations des attractions touristiques et la pertinence de leurs localisations,
- la politique de mobilité physique adoptée par les collectivités,
- le schéma des déplacements proposés aux touristes,
- la logique des itinéraires en fonction d'un fil conducteur,
- l'interconnexion des sites au sein de la destination,
- la communication et l'information associée à la politique de déplacement du lieu, etc.

L'organisation de la chaîne de transport et l'intégration d'une politique locale de déplacement ou de transport, sont des moyens pour réguler la fréquentation touristique et de réduire l'usage de la voiture de manière durable. L'une et/ou l'autre sont essentiels et même s'il paraît difficile d'organiser l'ensemble des segments de la chaîne, des améliorations peuvent être apportées afin de minimiser l'utilisation de la voiture sur certains de ses usages. Dans tous les cas, il est important pour les collectivités locales de prendre en compte la mobilité des personnes et des moyens de transport pour valoriser une

⁶ Dans le cas de ce mémoire, seront traités les sites touristiques : espaces naturels protégés à forts enjeux de résilience environnementale.

destination touristique. Pour ce faire, leur mode d'intervention pourrait être le suivant :

- Analyser l'offre existante de transport (horaires de départ et d'arrivée des transports en commun),
- Etudier l'accessibilité aux réseaux de transports pour les touristes potentiels, analyser les conditions actuelles d'accès aux transports publics pour les divers types de touristes afin d'identifier toutes les sources de blocage. A terme, cette donnée peut permettre d'établir la fréquence et la vitesse de déplacement de navettes sur des allers-retours entre deux sites touristiques, en fonction du souhait des pratiquants,
- Comptabiliser les flux de touristes utilisant les divers modes de transports publics et privés (bus, train, voiture, moto, etc.)aux différentes heures de la journée via la réalisation d'une enquête,
- Recenser les politiques tarifaires en cours (abonnement, réduction, forfait), etc.

PARTIE 2 : LA GESTION DES FLUX DE VISITEURS, UNE PROBLEMATIQUE INTERNATIONALE

A. Des sites touristiques labellisés et/ou soumis à de nombreuses réglementations, victimes de leur succès

« De nombreux sites et collectivités se sont engagés dans des politiques volontaristes de développement des circulations douces en sites emblématiques, et les initiatives en ce sens doivent probablement aller plus loin en expérimentant des solutions de déplacement alternatives. » (QUERNEZ.M. et CONAN-MATHIEU. N.) Ils ont ainsi réalisé des choix forts en matière de mobilité destinés à minimiser l'utilisation de la voiture, à privilégier l'alternodalité. Ces destinations se positionnent véritablement sur une économie touristique intégrant le système de déplacement. Elles mettent en œuvre des conditions de déplacement doux, alternatifs qui présentent de nombreux avantages pour les visiteurs et pour la préservation de l'attractivité des territoires (environnement, paysages, etc.) Dans ces dispositifs, l'organisation et l'implication des acteurs

sont importantes, co-construire une gouvernance des transports est une étape décisive.

Le rôle des collectivités en la matière est essentiel à plusieurs titres ou compétences, que ce soit dans l'organisation des transports (pour les autorités organisatrices de transport), mais également au travers des outils de planification et d'aménagement (ScoT, schéma et plan de déplacement, aménagement de sites et voiries, etc.). L'engagement des collectivités et la concertation entre les différents acteurs du tourisme et des transports sont prépondérants pour créer les conditions d'une mobilité touristique adaptée aux besoins des touristes ainsi qu'à la population locale et pour porter des choix qui engagent l'attractivité et la compétitivité des territoires. (QUERNEZ.M. et CONAN-MATHIEU. N.)

Par exemple, donner la possibilité aux visiteurs de se déplacer autrement est l'une des variables à laquelle il est intéressant de porter une réflexion. Le domaine des transports connaît de profondes mutations qui se traduisent par l'émergence de nouveaux comportements en matière de mobilité touristique. Parmi les modes de déplacement, si la part de la voiture demeure prépondérante, les perspectives liées à son utilisation conduisent à envisager des solutions de mobilité alternatives pour plusieurs raisons :

- Le coût des carburants fragilise la situation des destinations « excentrées », rurales, enclavées,
- L'utilisation de l'automobile pose de nombreuses questions en termes de circulation et de déplacement : engorgement des infrastructures, saturation de la voirie, saturation des espaces au détriment des autres usages (vélos, piétons), dégradation des espaces, nuisances variées (bruit, pollution, etc.)
- Plus globalement, les désagréments liés à la voiture changent progressivement le regard sur celle-ci : stationnement, congestion, sécurité, points de permis, nuisances diverses, etc. (Finistère Tourisme)

« Le recours à d'autres modes de déplacement, notamment sur le lieu de séjour, est fréquemment évoqué pour les touristes. Il interroge sur la mise en œuvre d'une mobilité plus durable, et la transition de mobilités touristiques basées sur le « tout voiture » vers des solutions de déplacement alternatives. Les politiques de stationnement évoluent dans ce sens avec les politiques de déplacements, en s'inscrivant de

plus en plus dans un objectif de régulation des déplacements automobiles et de promotion de solutions alternatives à la voiture individuelle. » (PERRIN Emmanuel, CERMA, 2014) Vers des destinations touristiques qui favorisent l'Eco-mobilité ?

Ce qui est intéressant c'est que le questionnement concernant la gestion des flux, et les enjeux économiques qui y sont associés, sont des visions partagées au niveau international sur différents sites touristiques à forts enjeux environnementaux. La gestion des flux de personnes est une notion récurrente dans les lieux naturels réglementés (protection de l'environnement), labellisés, etc. C'est pour cela qu'il est intéressant d'étudier divers cas à travers le monde pour se rendre compte des enjeux et de la diversité des possibilités qui s'offrent aux gestionnaires de destinations.

B. Des sites touristiques qui ont su s'adapter aux évolutions en France et à l'étranger

- Stonehenge (Angleterre) : (Patrimoine Mondial de l'UNESCO) Le National Trust (fondation de protection du patrimoine Anglais) a mis en place un système de gestion des flux en créant un accueil touristique à environ 2Km du site. Les acteurs ont mis en place des navettes électriques, des wagons tirés par des 4x4, couplés par des aménagements d'accès piétonniers du parking payant au site. Au niveau du site, des aménagements de passerelles surélevées et la mise en place de grillages/cordons permettent d'interdire l'approche des vestiges. Des événements privés peuvent être également organisés par petits groupes, sur demande, pour ne pas interdire entièrement l'accès au cœur du site.
- Mont Saint Michel : (Grand Site de France) Création d'un système de régulation des flux de visiteurs via la création d'un cheminement piétonnier de découverte (ancien chemin de pèlerinage), la création d'une passerelle, couplé par la mise en place d'éco-navettes (bus électriques, calèches...) et un parking excentré du site. Pour dynamiser la traversée et le trajet vers le site, ils peuvent être réalisés avec un guide (un passeur). Un accueil touristique a également été créé pour orienter les visiteurs au niveau du parking et les sensibiliser à l'altermodalité.
- Saint Guilhem le Désert : **(voir les détails en Annexe 4)** (Grand site de France), Mise en place de parcs de stationnement éloignés du site et d'une politique de déplacement. Un grand parking a été aménagé à quelques kilomètres du village au niveau du Pont du Diable (classé au patrimoine mondial de l'UNESCO). Des navettes ont été créées pour la venue des visiteurs au village en réalisant un arrêt au niveau d'une grotte touristique. Une maison d'accueil intégrée au paysage a été créée pour orienter et animer le système de mobilité.
- Fraser Island (Australie) : Mise en place de quotas de visiteurs pour réguler leur arrivage sur l'île par bateau.
- Lake O'Hara dans le Parc National de Yoho (Canada) : (Patrimoine Mondial de l'UNESCO) Mise en place d'un système de quotas de visiteurs
- Half Dome dans le Parc National de Yosemite (USA) : Mise en place d'un système de quotas additionné à une loterie
- Overland Track dans le Parc National Cradle Mountain – Lake Saint Clair (Tasmanie) : Mise en place d'un quota en période estivale
- Lake Louise / Moraine Lake dans le Parc National Banff/Lake Louise (Canada) : Mise en place d'un système de bus et stratégie marketing d'un regroupement de professionnels du tourisme public/privé

Nom du Site :

Fraser Island
Australie

**Présentation et Caractéristiques :**

Parc National qui préserve la plus grande île de sable au monde. L'accès est géré par des restrictions gouvernementales.

Labels / protections obtenues :

Site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO

Accessibilité :

En "ferry" ou en avion

Restrictions d'accès :

Accès en véhicule à moteur limité

Politique tarifaire : Partie Payante

Besoin de payer un droit d'accès auprès des autorités gouvernementales

Moyens de communication concernant l'accessibilité

Les autorités ont créé une carte avec des chemins à ne pas écarter

Nombre de visiteurs par an :

Environ 500 000 touristes par an

Élément déclencheur de la démarche de gestion des flux :

Dégradation du milieu naturel, sur-fréquentation, capacité de charge atteinte

Stratégie directe : système mis en place pour la gestion des flux :

Mise en place d'un système de navette en « Ferry » pour accéder à l'île. Deux points d'accès (horaires 6h - 17h30) sont possibles. Il faut absolument acheter un permis de circuler et de se loger sur l'île pour pouvoir y accéder. Il faut également disposer d'un 4x4 avec 4 roues motrices. Les véhicules, VTT et randonneurs doivent absolument suivre les sentiers indiqués dans le livret qu'il leur est fourni avant de rentrer sur l'île. Le nombre d'entrées de véhicules sur l'île est ainsi limité en haute saison.

Stratégie indirecte : animation touristique, dynamique du nouveau système :

Les TO organisent des produits éco-touristiques pour contrôler les flux de fréquentation sur l'île.



Nom du Site :

Stonehenge
Angleterre

Présentation et Caractéristiques :

Stonehenge est un monument composé d'un ensemble de structures circulaires concentriques. Il est géré par English Heritage.

Labels / protections obtenues :

Site historique classé au patrimoine mondial de l'UNESCO

Accessibilité :

En vélo, en voiture ou en bus (bus tour)

Stratégie directe : système mis en place pour la gestion des flux :

Création d'un nouveau centre d'accueil des visiteurs intégré au paysage et situé à 1,5 miles du site. L'entrée est régulée par des tickets où il est noté une heure de visite (d'où l'importance de réserver en ligne). Lorsque le visiteur arrive sur le lieu, il doit payer le parking £5 à part s'il est membre du National Trust ou de English Heritage. Un système de transit a été mis en place pour accéder au cercle de pierres (wagon tiré par un 4x4 et des bus). L'accès aux pierres est interdit (limité par des cordes et des aménagements de cheminements surélevés). Il est seulement possible d'accéder au centre des pierres lors des événements (solstice d'été et d'hiver) ou lorsque la visite a été réservée (hors heure d'ouverture au grand public pour 26 personnes maximum). Il est possible d'accéder au site à pied via des sentiers ou une route ou à vélo, pour ceux qui n'ont pas payé l'entrée à l'exposition. Ouverture du site de 9h30 à 19h00. L'accès a été pensé pour accueillir toutes les personnes sans exception. Le but des nouveaux aménagements est de maximiser l'expérience du visiteur de venir vivre une nouvelle expérience 'Stonehenge'.

Nombre de visiteurs par an :

1,3 millions de visiteurs en 2014, le nombre est en augmentation depuis la mise en place du système de régulation des flux avec une fluctuation de 400 personnes par jour en hiver et 5000 personnes par jour en Juillet-Aout.

Élément déclencheur de la démarche de gestion des flux :

Sur-fréquentation, dégradation du lieu.

Stratégie indirecte : animation touristique, dynamique du nouveau système :

Création d'une carte de visite et création d'un ancien village historique (reconstitution). Possibilité de réserver une visite gratuite en groupe avec un « bénévole » mais également de payer une visite guidée. Proposition d'événementiels divers. Dans le centre d'accueil se trouvent des informations, des expositions, des animations. Lors de l'achat d'un ticket d'entrée à Stonehenge, un audioguide est fourni pour la visite du site.

Restrictions d'accès :

Interdiction de circuler en voiture pour accéder au site touristique

Politique tarifaire

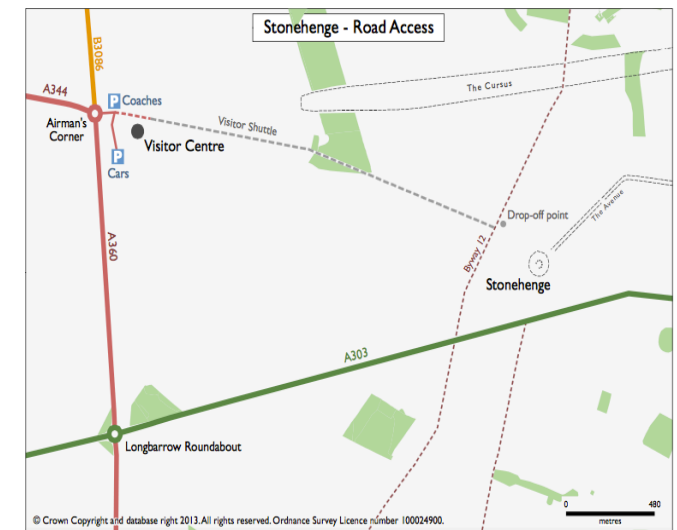
- **Partie Payante**

Parking, visite de l'exposition et l'utilisation des navettes

- **Partie gratuite**

Seulement l'accès au site à pied ou en vélo

Carte de situation géographique de l'espace d'accueil au site touristique



Nom du Site :

Mont Saint Michel
Manche / France

Présentation et Caractéristiques :

Sur son îlot rocheux, l'abbaye bénédictine de style gothique surplombe un village né à l'abri de ses murailles.

Labels / protections obtenues :

Village inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 1979, il est soumis à de nombreuses protections au titre des monuments historiques et des monuments classés (loi de 1913) ; la protection au titre des sites classés (loi de 1930) ; la protection du littoral (loi de 1986). Les espaces sont également protégés par différentes dispositions des codes de l'urbanisme et de l'environnement (sites Natura 2000, sites d'intérêt communautaire (SIC), zones de protection spéciale (ZPS), etc.). Enfin, il a été classé Grand Site de France par l'Etat.



Source : normandie-tourisme.fr

Nombre d'habitants : 43 en 2011

Nombre de visiteurs par an :

Le Mont-Saint-Michel et sa baie sont l'un des sites touristiques les plus visités de France et l'un des plus connus d'Europe. Chaque année, il accueille près de 2,5 millions de visiteurs avec une moyenne journalière de 6160 visiteurs par jour en 2014.

Élément déclencheur de la démarche de gestion des flux :

Dans le cadre du rétablissement du caractère maritime du mont et à cause d'un écart entre l'image donnée et l'image vécue par les visiteurs, la venue des visiteurs a été repensée. Les conditions de visite n'étaient plus à la hauteur ni de la renommée du lieu ni des attentes du public.

Accessibilité :

Il est possible d'accéder au Mont à pied, en navette-passeur, en hippomobile ou encore en vélo via une voie verte aménagée. Les vélos sont autorisés à circuler sur la voie verte sur le platelage bois ouest du pont-passerelle (dispositions relatives à l'arrêté municipal de la commune de Le Mont-Saint-Michel du 01/12/2014) : du 1er octobre au 30 avril de 0h00 à 24h00 et du 1er mai au 30 septembre avant 10h00 et après 18h00.

Le stationnement des vélos est strictement interdit sur l'ensemble de la digue pont-passerelle, de l'esplanade et au pied des remparts. Les cyclistes sont donc invités à déposer leurs vélos dans les emplacements qui leur sont réservés et à poursuivre leur avancée vers le Mont à pied ou en navettes. Dans le cadre du nouvel accueil du Mont-Saint-Michel, une navette directe est proposée entre la gare de Pontorson et le terminus Mont-Saint-Michel. Elle dessert notamment Pontorson, Beauvoir, le lieu dit « Mont-Saint-Michel », (anciennement La Caserne), zone commerciale située sur le continent en amont du Mont-Saint-Michel : un arrêt est proposé afin de se rendre sur le nouveau.

Stratégie directe : système mis en place pour la gestion des flux :

La gestion des flux a été repensée pour que le « Rocher » retrouve sa magie peu à peu perdue. L'objectif est de concilier fréquentation d'un grand site avec sa protection. (Requalification de l'approche du site). L'intention générale est de favoriser l'accès au plus grand nombre par une tarification adaptée, avec un soin particulier pour les personnes à mobilité réduite, tout en respectant le lieu et l'environnement. C'est un moyen d'offrir aux touristes une nouvelle expérience de visite.

Le stationnement des véhicules s'effectue dans des parkings payants positionnés à proximité du site (environ 2,5 Km). Ensuite l'accès au Mont est possible soit à pied ou vélo via des cheminements doux aménagés et sécurisés à cet effet (pont-passerelle). Il est également possible d'être accompagné par un passeur (guide) pour accéder au mont en marée basse à pied sous forme de pèlerinage. Trois sentiers aux ambiances paysagères contrastées sont proposés, jalonnés d'informations sur le Mont, la baie et leur histoire millénaire. Ils se rejoignent à côté du barrage, d'où il est possible de contempler le paysage maritime du Mont peu à peu rétabli. Sinon, emprunt de l'une des navettes directement à partir du parc de stationnement : navette hippomobiles (Maringote d'une capacité de 24 personnes) ou navette motorisée qui dépose à 400m de l'entrée du Mont.

Restrictions d'accès :

Interdiction de circuler en voiture sur la passerelle, mise en place de barrières

Politique tarifaire

• Partie Payante

Parkings payants et navettes payantes

• Partie gratuite

Le soir, les parkings sont gratuits à partir d'une certaine heure. Pour les motards ou les voyageurs itinérants, un service de consignes est disponible au niveau du parc de stationnement.

Stratégie indirecte : animation touristique, dynamique du nouveau système :

Création d'une nouvelle attraction avec des flux plus diffus et qui permet d'expliquer le retrait des parkings. Mise en place d'un centre d'information touristique de 1000 m2 d'exposition et de services au cœur du parc de stationnement. Proposition de packages hôtel, parking + passage jusqu'à la baie. Il est aussi possible de louer/privatiser une hippomobile pour un groupe de 24 personnes. Des TO proposent aussi des packages nuitée, navette et visite.

Document(s) de gestion créé(s)

Création d'un observatoire de la fréquentation touristique pour : assurer le suivi des évolutions de la fréquentation du Mont, aider durablement la gestion des flux touristiques sur le site, créer un outil prospectif d'aide à la décision. Le syndicat mixte a mandaté la société Eco-Compteur depuis 2011 pour recenser quotidiennement les données de compteurs automatiques afin de quantifier le passage des différents publics (modes doux, légers et lourds). A ces données s'ajoutent celles du parc de stationnement, envoyées mensuellement par la délégation de service public la CPPMSM (Compagnie des Parcs et des Passeurs du Mont Saint Michel)



Evolution paysagère suite à la mise en place d'une gestion des flux raisonnée au Mont Saint Michel



Une politique tarifaire qui permet une accessibilité au site pour tous type de public

Les Tarifs 2015 (applicables à partir du 1^{er} janvier 2015 jusqu'au 31 décembre 2015)

Stationnement individuel		
Véhicule individuel (- 5m)	Durée 24H / Glissant	12,50 €
	Durée > 24H < 48H	25,00 €
	Durée < 2H	6,30 €
	Durée < 1/2H	Gratuit
	Ticket perdu	25,00 €
	Carte d'abonnement annuel	93,30 €
Offre soirée pour toute entrée à partir de 19H		
	- Si sortie avant 2H (J+1)	Gratuit
	- Si sortie avant 11H30 (J+1)	4,30 €
Camping car (- 8m)	Durée 24H / Glissant	20,80 €
	Durée > 24H < 48H	41,60 €
	Durée < 1/2H	Gratuit
	Ticket perdu	41,60 €
Moto	Durée 24H / Glissant	4,20 €
	Durée < 1/2H	Gratuit
Vélo	Ticket perdu	8,30 €
		Gratuit

Toute sortie du parking est définitive - La Compagnie des Parcs et des Passeurs du Mont-Saint-Michel décline toute responsabilité en cas de vols ou dégradations éventuels.

Navettes transport (Chiens interdits)

Ligne Le Passeur	Ligne	Accès libre
Ligne La Maringote	1 trajet	5,30 €
	Enfant - de 4 ans	Gratuit
	Privatisation 1 trajet	158,00 €

Ligne gare de Pontorson - Mont-Saint-Michel (Chiens interdits)

Ligne	1 trajet	3,20 €
	Enfant - de 4 ans	Gratuit
	Carte mensuelle	84,00 €
	Carnet 10 trajets	29,00 €

Divers

Chenil	par jour/chien (horaires ouverture CIT)	8,10 €
Consignes		Gratuit

Nom du Site :

Saint Cirq lapopie – Pech Merle
Lot (France)

Présentation et Caractéristiques :

Village médiéval classé accroché sur une falaise à 100 mètres au-dessus du Lot, qui compte 13 monuments historiques dont un château

Labels / protections obtenues :

Grands sites Midi-Pyrénées, Plus beaux villages de France et village préféré des français en 2012, situé au cœur du PNR Causses du Quercy

Accessibilité :

Depuis le GR65, chemin de St Jacques de Compostelle ou en arrivant par bateau au départ de Bouziès (l'échappée du Lot), via une gabarre qui emmène au pied du village.

Pour le retour, emprunt du chemin de halage, en partie creusé dans la falaise ou en bateau. Mise en place d'un bus entre Cahors et St Cirq Lapopie l'été avec une visite guidée seulement les mardi et jeudi depuis l'OT de Cahors (14h - 18h30 et 16€/ adulte et 9€/enfant à partir de 14 ans). Sinon il existe la ligne de bus 23 depuis Cahors. Il est également possible de louer des vélos à l'OT de Cahors.

Élément déclencheur de la démarche de gestion des flux :

Sur-fréquentation du village, 'ras le bol' des visiteurs et des habitants. Il existait également un écart entre l'image vendue et le vécu.

Nombre d'habitants :

217 habitants et 52% de résidences secondaires en 2011

Nom de visiteurs par an :

Depuis la diffusion de l'émission sur France 2 (Plus Beaux villages de France), la fréquentation de cette commune a doublé passant à 600.000 touristes en 2012

Document(s) de gestion créé(s)

Schéma d'aménagement et de gestion des accès au site et de traversée du site en partenariat avec le Parc Naturel Régional des Causses du Quercy



Stratégie directe : système mis en place pour la gestion des flux :

Les stationnements sont situés à proximité du village. Les tarifs des parkings sont valables pour la journée entière. Quatre parkings sont desservis entre le 13/07 et le 23/08 par une navette gratuite. Pendant cette période, elle circule de 11h à 18h45 avec une pause entre 14h et 14h45. Il est également possible d'accéder au site via des chemins piétons aménagés et sécurisés ou de venir par des chemins de randonnée ou encore en gabare (bateau typique)

Restrictions d'accès :

Interdiction de se garer dans le village sauf pour les personnes handicapées bénéficiant du macaron (pour cela prendre la rue qui est marquée « interdit de stationner »)

Politique tarifaire

• Partie Payante

Parkings payants. Les Camping-Cars peuvent stationner au parking situé au niveau de la halte nautique la nuit pour un montant de 7€ + Taxe de séjour

• Partie gratuite

Le parking le plus éloigné est gratuit, il se trouve tout en bas du village au niveau de la Halte Nautique. C'est le parking gratuit pour accéder à la plage de Saint-Cirq Lapopie.

Nom du Parking	Prix	Situation
P1	Gratuit	Le Parking se trouve tout en bas du village au niveau de la Halte Nautique. C'est le parking gratuit pour accéder à la plage de Saint-Cirq Lapopie. Les Campings-Cars peuvent y stationner la nuit pour un montant de 7€ + Taxe de séjour
P2	3 €	Parking pour véhicule léger. Il se trouve en montant dans le village sur la droite après la Halte Nautique, en venant de Tour de Faure.
P3	3 €	Parking en face de P2. En venant de Tour de Faure, c'est le parking de gauche.
P4	4 €	Parking face à la poste, réservé aux véhicules légers. C'est le parking le plus proche du village à pieds.
P5	3 €	Parking en haut du village (à 300m). Réservé aux véhicules légers.
P6	De 2 à 5 €	Parking en haut du village. Il se trouve à la croisée des routes entre Bouziès et Arcambal. L'accès se fait par la route d'Arcambal et la sortie côté Bouziès. Prix : 2 € pour les véhicules légers, 3 € camping-cars, 5 € pour les bus.

Stratégie indirecte : animation touristique, dynamique du nouveau système :

Un chemin de halage pour retracer l'histoire des mariners a été créé ainsi que 4 chemins thématiques animés avec des audioguides.

Mise en place de parcours accompagnés par des guides (payant) de l'OT. Sinon il est possible d'avoir une visite guidée via le bus venant de Cahors

Moyens de communication concernant l'accessibilité

Très bonne communication sur les moyens pour accéder au village et pour se garer avec l'appui d'une carte



Nom du site :

Lake O'Hara – Yoho National Park (Canada)

Présentation et Caractéristiques :

Le lac O'Hara et ses alentours sont un espace naturel alpin sensible et unique. Il est possible d'y trouver des plantes qui ne fleurissent qu'au bout de 10ans.

Labels / protections obtenues :

Site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO

Accessibilité :

Pour accéder à cet espace un système de quota a été mis en place pour limiter le nombre de visiteurs utilisant le bus.

Politique tarifaire : Partie Payante

Besoin de payer un droit d'accès auprès des autorités gouvernementales

Moyens de communication concernant l'accessibilité

Les autorités ont créé une carte avec des chemins à ne pas écarter

Nombre de visiteurs par an :**Élément déclencheur de la démarche de gestion des flux :**

Dégradation du milieu naturel, sur-fréquentation, capacité de charge atteinte

Stratégie directe : système mis en place pour la gestion des flux :**Stratégie indirecte : animation touristique, dynamique du nouveau système :****Restrictions d'accès :**

- **Day use reservations** for the Lake O'Hara shuttle bus 2018 season will open on April 20, 2018 at 8 a.m. MDT. For cancellations, check the [Parks Canada Reservation Service](#) or call 1-877-737-3783.
- **Camping and commercial reservations** can be booked three months in advance. Parks Canada cannot accept day use reservations on the overnight and commercial reservations phone line. Visitors who reserve a spot in the campground and arrive without a tent will be turned away.
- **Pets** are prohibited on the bus and at the campground but permitted on the road when leashed.
- **Cycling** is prohibited on the road.
- **Hiking** the 11 km access road is permitted but please note that **buses will**

Nom du site :

Half Dome – Yosemite National Park (USA)

Présentation et Caractéristiques :**Labels / protections obtenues :****Accessibilité :****Restrictions d'accès :****Politique tarifaire : Partie Payante****Moyens de communication concernant l'accessibilité**

Les autorités ont créé une carte avec des chemins à ne pas écarter

Nombre de visiteurs par an :**Élément déclencheur de la démarche de gestion des flux :**

Dégradation du milieu naturel, sur-fréquentation, capacité de charge atteinte

Stratégie directe : système mis en place pour la gestion des flux :**Stratégie indirecte : animation touristique, dynamique du nouveau système :**

Nom du site :

Overland Track dans le Parc National Cradle Mountain
– Lake Saint Clair (Tasmanie)

Présentation et Caractéristiques :**Labels / protections obtenues :****Accessibilité :****Restrictions d'accès :****Politique tarifaire : Partie Payante****Moyens de communication concernant l'accessibilité**

Les autorités ont créé une carte avec des chemins à ne pas écarter

Nombre de visiteurs par an :

Environ 500 000 touristes par an

Élément déclencheur de la démarche de gestion des flux :

Dégradation du milieu naturel, sur-fréquentation, capacité de charge atteinte

Stratégie directe : système mis en place pour la gestion des flux :

Mise en place d'un système de navette en « Ferry » pour accéder à l'île. Deux points d'accès (horaires 6h - 17h30) sont possibles. Il faut absolument acheter un permis de circuler et de se loger sur l'île pour pouvoir y accéder. Il faut également disposer d'un 4x4 avec 4 roues motrices. Les véhicules, VTT et randonneurs doivent absolument suivre les sentiers indiqués dans le livret qu'il leur est fourni avant de rentrer sur l'île. Le nombre d'entrées de véhicules sur l'île est ainsi limité en haute saison.

Stratégie indirecte : animation touristique, dynamique du nouveau système :

Les TO organisent des produits éco-touristiques pour contrôler les flux de fréquentation sur l'île.

Nom du site :

Lake Louise / Moraine Lake dans le Parc National Banff/Lake Louise (Canada)

Nombre de visiteurs par an :

Environ 500 000 touristes par an

Élément déclencheur de la démarche de gestion des flux :

Dégradation du milieu naturel, sur-fréquentation, capacité de charge atteinte

Présentation et Caractéristiques :

Parc National qui préserve la plus grande île de sable au monde. L'accès est géré par des restrictions gouvernementales.

Labels / protections obtenues :

Site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO

Accessibilité :

En "ferry" ou en avion

Restrictions d'accès :

Accès en véhicule à moteur limité

Politique tarifaire : Partie Payante

Besoin de payer un droit d'accès auprès des autorités gouvernementales

Moyens de communication concernant l'accessibilité

Les autorités ont créé une carte avec des chemins à ne pas écarter

Stratégie directe : système mis en place pour la gestion des flux :

Mise en place d'un système de navette en « Ferry » pour accéder à l'île. Deux points d'accès (horaires 6h - 17h30) sont possibles. Il faut absolument acheter un permis de circuler et de se loger sur l'île pour pouvoir y accéder. Il faut également disposer d'un 4x4 avec 4 roues motrices. Les véhicules, VTT et randonneurs doivent absolument suivre les sentiers indiqués dans le livret qu'il leur est fourni avant de rentrer sur l'île. Le nombre d'entrées de véhicules sur l'île est ainsi limité en haute saison.

Stratégie indirecte : animation touristique, dynamique du nouveau système :

Les TO organisent des produits éco-touristiques pour contrôler les flux de fréquentation sur l'île.

C. Que retenir de ces expériences ?

- **Importance de mettre en place une stratégie de gestion des flux pour réduire les impacts d'une sur-fréquentation.** Une stratégie co-construite et partagée entre les acteurs permet de contrôler les variables telles que :
 - le nombre de visiteurs
 - L'utilisation touristique
 - Le type d'activités
 - Le comportement et les attentes des visiteurs
 - La résistance et la résilience physique et sociale de l'environnement
- **Ne pas imposer un système de circulation contraignant pour la population locale** (donner des droits d'accès pour la population locale). Pour cela, impliquer les habitants de manière participative dans la réflexion
- Penser aux accès des **personnes à mobilité réduite** (favoriser l'accès pour tous et la mixité sociale)
- Proposer des solutions de stationnement pour **tous types de budget et de moyen de locomotion (moto, vélo, camping-car, etc.)**
- Mettre en **place un document de référence** pour la gestion des flux (schéma d'aménagement, plan de circulation, etc.)
- Mettre en place un **observatoire de la fréquentation touristique** pour anticiper la fluctuation et adapter une stratégie en conséquence (augmentation des prix, création d'offres promotionnelles, mise en place d'un évènement, etc.). Cette observation peut se faire par un comptage du nombre de tickets vendus aux parcmètres, cumulé au nombre d'entrées et de tickets vendus pour les entrées touristiques et un comptage du nombre de voiture de temps en temps.
- **Penser les aménagements et les systèmes de circulation dans une démarche durable** et intégrés dans le paysage (ex: reconversion d'ancienne carrière à St Guilhem)

Stratégie territoriale

Mixité sociale

Document de référence

Coopération / échanges

Outil de suivi et d'évaluation

Aménagements raisonnés

• **Synthèse des « Bonnes pratiques » : bien définir sa stratégie de gestion des flux via une stratégie directe et indirecte**

STRATEGIE DIRECTE : Instruments de régulation qui limitent ou interdisent l'utilisation des ressources

STRATEGIE INDIRECTE : Instruments éducatifs et informatifs qui sensibilisent les visiteurs et les résidents

- Mise en place de **2 voir 3 types de parkings** ayant une capacité d'accueil limitée qui correspond à la capacité d'accueil maximal du site :
 - un à deux à **proximité immédiate** du site (accessible pour les PMR et les résidents) et/ou payant(s)
 - Un parking à **grande capacité (payant ou non suivant le moyen de transport) situé à maximum 2-3 Km** du village, couplé avec un système de navettes (gratuit ou non) et des sentiers de randonnée ou des cheminements piétons sécurisés ayant un intérêt touristique. Le système de navettes (ex : électriques), permet de ne pas développer l'accès à l'automobile. Dans certains cas, lorsque des agglomérations importantes se situent à proximité, cela permet de ne pas construire de parkings de stationnement et d'éviter la pollution et la saturation des espaces naturels.
 - Un **parking gratuit à plusieurs kilomètres (>3Km)** ayant un intérêt de loisir (base de baignade, musée par exemple) à proximité et au départ d'un itinéraire de découverte (piéton ou vélo) permettant d'accéder au village.
- Instaurer une politique tarifaire adaptée à tous publics. Par exemple, des **prix dégressifs adaptés** aux horaires et à la saisonnalité au niveau des parkings : (ex: Mont saint Michel, le soir l'accès est gratuit ou 2h gratuites)
- Des possibilités **d'accès via des Eco-mobilités** : vélo électrique, bus électrique, canoë, bateau, calèche, bus touristiques avec un guide, etc.
- Mise en place d'un **outil/document de référence de gestion des flux et d'observation/suivi**, construit de manière participative : schéma d'aménagement et de gestion des accès au site et de traversé de site, observatoire de la fréquentation touristique, un plan de circulation et de stationnement, etc.
- Interdire ou restreindre certaines parties de la destination pour réguler l'accès (système de quotas) en fonction de la capacité maximale d'accueil. Par exemple, la mise en place d'espaces clos payants associés à une politique tarifaire qui permet de réguler les flux suivant la saisonnalité et contribuer au développement économique du territoire.
- Lorsque la capacité de charge est dépassée régulièrement malgré les mesures prises, il y a également la possibilité de clore le site touristique et de créer une reproduction artificielle comme il a été fait avec les Grottes de Lascaux. De même, lorsque l'espace appartient au domaine public, l'accès peut être limité ou interdit par arrêté municipal pour des raisons de sécurité ou de saturation.
- Adapter les modes de signalisation en prenant en compte des modalités de déplacement de tous consommateurs potentiels. L'efficacité d'une signalisation se mesure à sa « lisibilité physique » (pertinence des implantations, clarté du guidage, etc.) mais également à sa mise en relation avec les autres équipements (hôtels, restaurants, autoroutes, etc.). « La signalisation non seulement accompagne le déplacement du touriste, mais aussi l'oriente dans ses choix et induit ainsi certains types de comportements. » (CHAZAUD, 2004)

- Si le grand parking est situé loin de l'OT, mise en place d'un **centre d'accueil touristique dynamique** (salle d'exposition, événements, etc.) qui reflète la porte d'entrée touristique du lieu. (ex: Mont Saint Michel, Stonehenge, Saint Guilhem du désert, etc.)
- Possibilité de créer des **packages avec une tarification globale : ticket de parking + entrée aux sites payants. L'objectif est d'assurer une promotion des transports entre les sites touristiques et les parkings en intégrant l'offre de transport dans la gamme de produits ou de services offerte par les divers opérateurs touristiques.**
- Mise en place d'une **offre structurée et dynamique** du site en valorisant le patrimoine local :
 - création de parcours de visiteur bien signalés, thématiques
 - création de plans de circulation touristique,
 - proposition de visites guidées, audio-guides, application mobile,
 - création de chemins de découverte,
 - la visite d'un site patrimonial industriel (ex: le barrage du Mont Saint Michel, le chemin de halage à St Cirq Lapopie, une reconstitution de la vie à Stonehenge, la maison Grand Site à St Guilhem, etc.)
- Entrer dans une **démarche opération Grand Site de France** pour faciliter la mise en place du système de gestion et d'animation du site ou dans une démarche Espace Naturel Sensible



SYNTHESE CHAPITRE 1

La notion de mobilité est vaste ; la mobilité dite « physique » est une composante indissociable du tourisme. Elle est associée à un déplacement d'un lieu émetteur vers un lieu récepteur via l'utilisation d'un ou de moyen(s) de transport(s) (ou non) et entraîne un flux de personnes. L'accessibilité des territoires et par conséquent l'offre de déplacements est le principal enjeu de la compétitivité des destinations touristiques. La chaîne de mobilité, les problématiques d'accessibilité et les infrastructures sont des facteurs limitant au bon développement des territoires. Les moyens et le système de transport mis en place influencent l'accessibilité des lieux touristiques surtout ruraux. Par contre l'omniprésence la voiture comme mode de transport (82% pour les français pour se rendre sur le lieu de vacances ou pour un week-end) a un impact direct sur les territoires. Elle est vectrice de dégradations. Une mauvaise gestion des modes de transport, de l'accessibilité et /ou la trop grande notoriété d'un site peuvent amener à une sur-fréquentation, une saturation de certains espaces, surtout dans les espaces naturels fragiles. Pour savoir si un site est sur-fréquenté, un indicateur peut être utilisé, c'est la capacité d'accueil. Cette capacité d'accueil désigne le nombre de personnes que peut accueillir un écosystème sans pour autant risquer de porter atteinte à la capacité de résilience du site ou à l'expérience du visiteur. Par

contre, elle n'est généralement prise en compte que lorsque les acteurs l'ont identifiée par des effets néfastes devenus visibles. Une massification peut entraîner des dommages environnementaux, socio-culturels ou politico-économiques. Elle peut amener à une perte d'attractivité en raison de la dégradation du site. Il paraît donc important de traiter la chaîne de mobilité dans son ensemble pour maîtriser au maximum les effets dans la destination.

Divers espaces touristiques aux niveaux national et international sont soumis à ces problématiques de circulation et de stationnement et ont mis des solutions en conséquence pour y remédier ; comme par exemple : Stonehenge (Angleterre), Le Mont Saint Michel, Saint Guilhem le Désert ou encore à Friser Island (Australie).

Dans tous les cas, ce sont des sites labellisés ou soumis à des réglementations environnementales. Les acteurs se sont mobilisés autour de démarches durables (ex : Opération Grand Site de France, Espace Naturel Sensible, etc.) avec la mise en place d'un système de gestion de la circulation ou du stationnement :

- Eloignement des aires de stationnement des sites à forts enjeux de résilience environnementale ;
- Développement des Eco-mobilités : mise en place de navettes, et d'une politique de prix adaptés en fonction des profils des visiteurs,
- Mise en place de réglementations, etc.

Axe Stratégique	Sous-axe	Actions envisagées	Niveau de priorité
1. COORDONNER LES POLITIQUES D'INTERVENTION EN TERME DE TRANSPORT ET ENGAGER LES ACTEURS LOCAUX DANS UNE DEMARCHE PARTICIPATIVE	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser l'implication locale et le partage d'informations - Intégrer les politiques existantes ou en projets en terme de gestion des flux, de transport et de circulation (PNR, Région, Département, etc.) - Adapter les documents d'urbanisme à l'évolution des comportements et des lieux. (le PLU 2016) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Créer un Schéma d'Eco-mobilités, de circulation et stationnement intégrant les directives en projet au niveau du Parc ou encore le SCoT en chantier depuis 2007. Ce schéma intégrerait le PLU qui est en cours d'élaboration pour 2017 dans la commune des Baux. Il pourrait y être associé une réglementation par arrêté municipal pour limiter l'accès de certains espaces en accord avec le Parc. 2. Lancer une candidature Opération Grand Site de France pour assurer la pérennité de la destination et donner un objectif commun aux acteurs locaux. En même temps il pourrait être lancé une étude pour vérifier la possibilité de candidater pour que le site soit classé ENS auprès du département. 	<p>CT en continu dans le temps</p> <p>CT</p>
2. REPENSER LE SYSTEME DE STATIONNEMENT ET DE CIRCULATION DE LA COMMUNE DANS UN SOUCI D'INTEGRATION PAYSAGER ET DE MAITRISE DES FLUX	<ul style="list-style-type: none"> - Requalifier, créer et calibrer les aires de stationnement - Redéfinir le sens de circulation des usagers dans un souci de sécurité et pour limiter les conflits d'usages - Traiter la venue des différents usagers (campings car, motos, etc.) - Revoir l'accessibilité de certains espaces pour les PMR - Créer des interconnexions entre les espaces de vie : assurer la liaison entre les espaces de vie de la commune (Quartiers du Fréquier, du Chevrier et du Vallon de la Fontaine et la Cité des Baux) 	<ol style="list-style-type: none"> 3. Lancer une étude d'aménagement concernant la circulation et le stationnement sur la commune des Baux incluant : <ul style="list-style-type: none"> - La réflexion d'un plan de circulation des véhicules sur l'ensemble de la commune, intégrant le positionnement de la signalétique d'information et directionnelle (des panneaux d'information et de police adaptés) - L'aménagement de deux parkings éloignés de la cité situés aux entrées de la commune pour inciter et motiver l'usage des Eco-mobilités qui seront mises en place - L'aménagement d'espaces dédiés au stationnement des motos, et d'autres à l'accueil des camping-cars (avec une réglementation adaptée) - L'aménagement de pistes cyclables sécurisées, au niveau des deux principaux axes routiers qui permettent d'accéder à la cité (D78f et D27) - L'harmonisation du système d'horodateur et du comptage journalier des recettes. Révision de la politique tarifaire de stationnement. - Lancer une étude pour la mise en place d'un système de navettes (ex : électriques). Mettre en place une politique tarifaire avantageuse : une billetterie combinée pour inciter les personnes à utiliser des moyens Eco-mobiles. - Mise en place de bornes électriques pour les voitures concernées 	CT
Axe Stratégique	Sous-axe	Actions envisagées	Niveau de priorité
3. DEVELOPPER UNE OFFRE d'ECOMOBILITE ATTRACTIVE, STRUCTUREE, DYNAMIQUE	<ul style="list-style-type: none"> - Proposer une offre d'Eco-mobilité intégrée dans l'offre touristique et accessible pour tous - Renforcer les circuits de découverte et de loisirs aux échelles intercommunale et communale 	<ol style="list-style-type: none"> 4. Créer des sentiers de randonnée labellisés par la FFRP qui permettent de relier entre eux les sites touristiques et les zones de stationnement. Cette action intègre la création de sentiers pédagogiques, dynamiques, ludiques : promotion du patrimoine paysager (vers une démarche vignoble et découverte et le label Ittervitis ?) 5. Créer un programme d'animations des mobilités. Dynamiser les itinéraires de randonnée qui seront créés ou existants pour connecter les parkings aux sites touristiques via la mise en place d'un planning d'animations : des visites guidées thématiques depuis le parking avec des greeters ou un peintre, mettre en place un géocaching, jeu de piste, etc. 6. Réaménager le sentier de découverte des cépages au mas de Ste Berthe, et le sentier botanique de Trémaie 7. Créer un partenariat avec des magasins de vélo qui proposent la location de vélos et vélos électriques (Sun-e-Bike à St Rémy de Provence, Provence-e-vélo à Maussane les Alpilles et Telecycles location à Maussane par exemple.) 	<p>MT</p> <p>MT continu dans le temps</p> <p>CT</p> <p>MT et continu dans le temps</p>
4. ENCOURAGER L'INNOVATION DANS LA MISE EN PLACE D'UNE COMMUNICATION ADAPTEE AU VU DE SENSIBILISER LES VISITEURS ET LA POPULATION AUX ENJEUX DE MOBILITE	<ul style="list-style-type: none"> - Proposer une communication de sensibilisation et de promotion innovante pour informer sur l'accès au site - Améliorer le dispositif d'information du public : optimiser l'information sur les risques liés aux incendies et aux impacts des déplacements anarchiques sur le site - Améliorer l'image du lieu, sensibiliser les visiteurs et la population locale sur l'Eco-mobilité 	<ol style="list-style-type: none"> 8. Lancer une campagne de sensibilisation et de coopération avec la population locale via la création d'une plateforme d'échange en ligne. Ce sera également l'occasion de relancer la campagne de mise en place de macarons de stationnements dédiés à la population locale : envoyer un courrier aux habitants pour les sensibiliser et les informer des projets de circulation et de stationnement 9. Mettre en place une communication pour expliquer les raisons de la mise en place d'un système d'Eco-mobilité pour ne pas décourager le visiteur. Créer en accord avec le Parc et les communes de l'intercommunalité une campagne de communication les Alpilles sans voiture : logo « Alpilles Eco-mobile ». Compléter le site internet de l'Office de tourisme et/ou de la commune pour expliquer la venue aux Baux de manière claire et les enjeux associés, demander aux acteurs locaux d'intégrer sur leur site un lien vers cette page. 	<p>CT</p> <p>CT et continu dans le temps</p> <p>MT et continu dans le temps</p>

« Mobilité(S) : la problématique des flux de personnes dans les espaces touristiques à forts enjeux de résilience environnementale »

CONCLUSION

Cette étude a permis de déterminer qu'il existe une multitude de solutions en ce qui concerne la gestion des flux de circulation dans les espaces touristiques à forts enjeux de résilience environnementale. Par contre, elles doivent être adaptées à chaque spécificité territoriale.

L'une des principales mesures adoptées par les sites touristiques est tournée vers l'Eco-mobilité (vélo, canoë, cheval, barque, train à vapeur, etc.) pour palier à l'omniprésence de l'utilisation de la voiture comme principal mode de transport : 43% des Français utilisent leur voiture pour partir en vacances. Le développement de produits touristiques peut être associé à ces moyens de transport durables et inspirer des approches de mobilité douce et du «slow travel». L'objectif est de permettre une multiplicité de choix modaux parmi les transports actifs, collectifs et la voiture individuelle sachant qu'aujourd'hui la répartition modale est dominée par l'automobile. L'une des solutions des gestionnaires pour limiter son usage est de déplacer les parkings en retrait des espaces naturels, en mettant en place des navettes et promouvant les modes de déplacements « doux ». C'est une invitation à visiter, voire revisiter le site sous un nouvel œil. Suivant le mode de transport proposé, il peut contribuer au plaisir de la visite quand il ne constitue pas la visite elle-même.

Une autre solution est la création de sentiers thématiques bien délimités, balisés, aménagés pour orienter, canaliser et diffuser les flux de manière raisonnée dans l'espace.

Pour que ces solutions de gestion soient respectées, il est important d'y associer une communication adaptée (ex : le site « escapadenature-sansvoiture.fr » lancé par le Réseau Grands Sites de France), voire même la création d'évènements ainsi que des services associés (location de vélos, etc.) ou encore la mise en

place d'une « brigade verte », ou une équipe d'agents d'entretiens des sentiers qui également a pour mission d'accueillir le public et de le sensibiliser, faire de la prévention des incendies. Pour remédier au stationnement anarchique des camping-cars, des aires de stationnements spécifiques limitées à une nuit peuvent être créées, régulant les impacts sur le milieu et favorisant les retombées économiques de cette pratique.

Des solutions existent, les impacts peuvent donc être amortis, à condition d'associer la population locale à la conception du projet d'accueil. A contrario, si aucune mesure n'est prise, le site risque de devenir « un paysage culturel fossile », « un village musée » ; de même, si les usagers ne sont pas impliqués de manière durable dans les projets, (absence de concertation), les mesures ne seront que partiellement respectées. « La circulation des véhicules et de la population, est un problème majeur de nos sociétés développées. L'étude des flux est un préalable indispensable aux aménagements, aussi bien routiers, touristiques, industriels que paysagers. » (PAMELARD J.C., 2005)

L'enjeu global est de favoriser le développement local tout en préservant l'esprit des lieux et donc limiter les impacts de la fréquentation sur les habitants, les visiteurs et l'environnement. Un des autres enjeux est de réduire le trafic automobile et promouvoir l'Eco-mobilité.



BIBLIOGRAPHIE

Ouvrage :

BONERANDI Emmanuelle « De la mobilité en géographie », Ressources de géographie pour les enseignants, 29/11/2004

CHASPOUL C. « (...) Labels du patrimoine culturel », Revue Espaces tourisme et loisirs N°138, SARL ETE, Juin 2014

CHAZAUD Pierre « Management du tourisme et des loisirs sportifs de pleine nature », Presses universitaires du sport, Territorial Editions, Janv 2004, 305 pages

DESVIGNES, Claudine « Signalisation et signalétique touristiques : Aménagement », Les cahiers espaces N°63, Nov 1999

« Espaces, revue mensuelle du tourisme, des loisirs, de la culture et de l'environnement N°166 », « Gestion des flux touristiques : la croisière en Martinique, Radiographie de la Compagnie des Alpes », Déc 1999

« Espaces tourisme et loisirs » N°132, « Patrimoine et monuments aux morts, approche expérientielle et tourisme, mobilités touristiques », Nov-Déc 2014

LE CARO Yvon « Les loisirs en espace agricole ; l'expérience d'un espace partagé », Géographie Sociale Presse Universitaire de Rennes, 2007, 431 pages

LOZATO-GIOTART J.P. « Géographie du tourisme ; de l'espace consommé à l'espace maîtrisé », 2^e Edition Pearson Education France, 2008, 330 pages.

MERLIN Pierre « Tourisme et aménagement touristique des objectifs inconciliables ? », Les études de la documentation française, 2008, 231 pages

NUNEZ Ricardo, « CCBP Programme de renforcement des capacités dans les caraïbes, Gestion du tourisme dans les sites patrimoniaux module 2 », Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture,

ORIGET DU CLUZEAU Claude, Les cahiers espaces N°108, « Tourisme sur la Route » Mai 2011

QUERNEZ Michaël, CONAN-MATHIEU Nathalie, Agence de Développement Touristique, Finistère Tourisme, « Comment intégrer les mobilités touristiques dans les schémas de développement et de déplacements ?, Conseils et bonnes pratiques pour un territoire attractif. »

STOCK M. « Le tourisme ; Acteurs, lieux et enjeux », Edition Belin Sup, géographie, 2003, 303 pages.

VIOLIER Philippe, « Tourisme et développement local », Belin sup Tourisme, Oct 2008, 191 pages

PDF / RAPPORTS:

CATALANO Marion sous la direction de GODARD P. « La mobilité touristique : un nouvel outil stratégique de développement touristique », Mémoire de Master 1 Tourisme et hôtellerie ISTHIA, 2013-2014, 134 pages

CAUE Bouches du Rhone, Etude « Valorisation des abords et entrées du site du vieux village » mars 2011, 28 pages.

CC Vallée des Baux-Alpilles, OFFREDO Joran , « Schéma de Développement Economique, Communauté de Communes Vallée des

Baux-Alpilles, Stratégie et plan d'actions (2015-2020) », Avril 2015, 77 pages

Cerma (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) « Transports urbains et tourisme. Regard sur les villes touristiques moyennes », Certu, Avril 2015, 50 pages

Cerma (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) « Transports urbains et tourisme. Offres de services dans les agglomérations-Comparaisons européennes », Certu, Avril 2015, 84 pages

Cerma (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) « Pour une meilleure prise en compte des touristes dans les politiques de mobilités urbaines », Certu, Avril 2015, 6 pages

Elan Développement « Etude de la problématique des flux de circulation et des stationnements liés à la fréquentation des différents sites touristiques des Baux e Provence », 2015

Parc Naturel Régional des Alpilles « Charte du Parc Naturel Régional des Alpilles », 2007-2019, 212 pages

Conseil Régional Environnement Montréal « Guide : Le stationnement, un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durable », Mars 2014, 86 pages

English Heritage « Business Management of Stonehenge », Stonehenge Heritage Management

Etat Français (services de) « Le rétablissement du caractère maritime (RCM) du Mont Saint Michel, Quelle gouvernance pour l'après 2015 ? » Mars 2014, 93 pages

ETD « Construire une offre locale de transport, Quels outils pour une mobilité durable en milieu rural ou périurbain ? » Déc 2009, 226 pages

Fondation Nicolas Hulot et Réseau action climat France, « Les solutions de mobilité soutenable en milieu rural et périurbain », 2014 (En ligne) <http://www.ecomobilite.org/IMG/pdf/racsolmobruralperirubain.pdf> consulté le 04/08/2015

Finistère tourisme, Agence de Développement Touristique, « Comment intégrer les mobilités touristiques dans les schémas de développement et de déplacement ? Conseils et bonnes pratiques pour un territoire attractif » Collection guides techniques, 72 pages

Fraser Island Defenders Organization « The Carrying Capacity of Friser Island » Education Backgrounder N°20, 2003

LEJOUX Patricia, « Des temporalités de la production aux temporalités de la consommation : l'enjeu des mobilités touristiques pour les économie locales » Espace Populations Sociétés, 2007

GRAVARI-BARBAS Maria et JACQUOT Sébastien, UNESCO, « Villes Françaises du patrimoine mondial et tourisme ; Protection, gestion, valorisation », Mai 2010, 96 pages

Paul-Dubois-Taine Olivier, Commissariat général à la stratégie et à la prospective, « Pour une politique du stationnement au service des usagers », Décembre 2013, WWW.strategie.gouv.fr 150 pages

Réseau des Grands sites de France, « Ecomobilité touristique et de loisirs, vers les espaces ruraux, une opportunité pour les territoires », 2001, 76 pages

TORRENTE Pierre, VLES Vincent et VISSIERES Camille « En route pour l'ecomobilité : les premiers pas du PNR des Pyrénées Catalanes » Cahier Espace N°321, Mobilités touristiques, Nov-Déc 2014

University of the Aegan, department of environmental studies
« Defining, measuring and evaluating Carrying Capacity in european
tourism destinations » Arhens 2002

VISSIERES Camille sous la direction de RAYSSAC Sébastien
« L'observation de la gestion de la fréquentation touristique des sites de
patrimoine architectural à forte notoriété », Mémoire de Master 1
Tourisme et Hôtellerie ISTHIA, 2012-2013, 121 pages

VISSIERES Camille sous la direction de TORRENTE Pierre « Territoire de
montagne, tourisme et mobilité : quels enjeux ? Le cas du PNR des
Pyrénées Catalanes », Mémoire de Master 2 Tourisme et Hôtellerie
ISTHIA, 2013-2014, 251 pages

Sites web

BIGRAS Y. & DOSTALER I. « TOURISME ET TRANSPORT : VERS UNE VISION
INTÉGRÉE », 2014, site Teoros, revue de recherche en tourisme (En ligne)
<http://teoros.revues.org/2218> Consulté le 3/08/2015

BOUCHER, Isabelle et Nicolas FONTAINE (2011). L'aménagement et
l'écomobilité, Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale
et le développement durable, ministère des Affaires municipales, des
Régions et de l'Occupation du territoire, coll. « Planification territoriale
et développement durable », 232 p. [www.mamrot.gouv.qc.ca]
Consulté le 3/08/2015

Cahier Espace. Le M-tourisme : Edition espace tourisme et loisir ;
octobre 2012, N°114, 156p. (En ligne) <http://teoros.revues.org/2218>
consulté le 3/08/2015

Espaces Naturels, revue des professionnels de la nature N°39, Juillet
2012 « L'Ecomobilité au profit de la nature ? » (En ligne)
[http://www.espaces-naturels.info/sites/default/files/revue-
39_mediaterra.pdf](http://www.espaces-naturels.info/sites/default/files/revue-39_mediaterra.pdf) consulté le 4/08/2015

La Tribune Auto, Enquête BVA réalisée pour le Syndicat des
Professionnels du Pneu et l'association Prévention Routière du 2 au 12
mai 2014 auprès de 1 009 automobilistes ayant l'intention de partir en
vacances en voiture, camping-car ou véhicule utilitaire (eux-mêmes
issus d'un échantillon représentatif d'automobilistes français) « Les
automobilistes français et l'entretien de leurs pneumatiques à la veille
des départs en vacances d'été » de Juin 2014 (En ligne)
[http://www.latribuneauto.com/reportages-68-6674-59--des-
automobilistes-partiront-en-vacances-en-voiture.html](http://www.latribuneauto.com/reportages-68-6674-59--des-automobilistes-partiront-en-vacances-en-voiture.html) consulté le
17/08/15

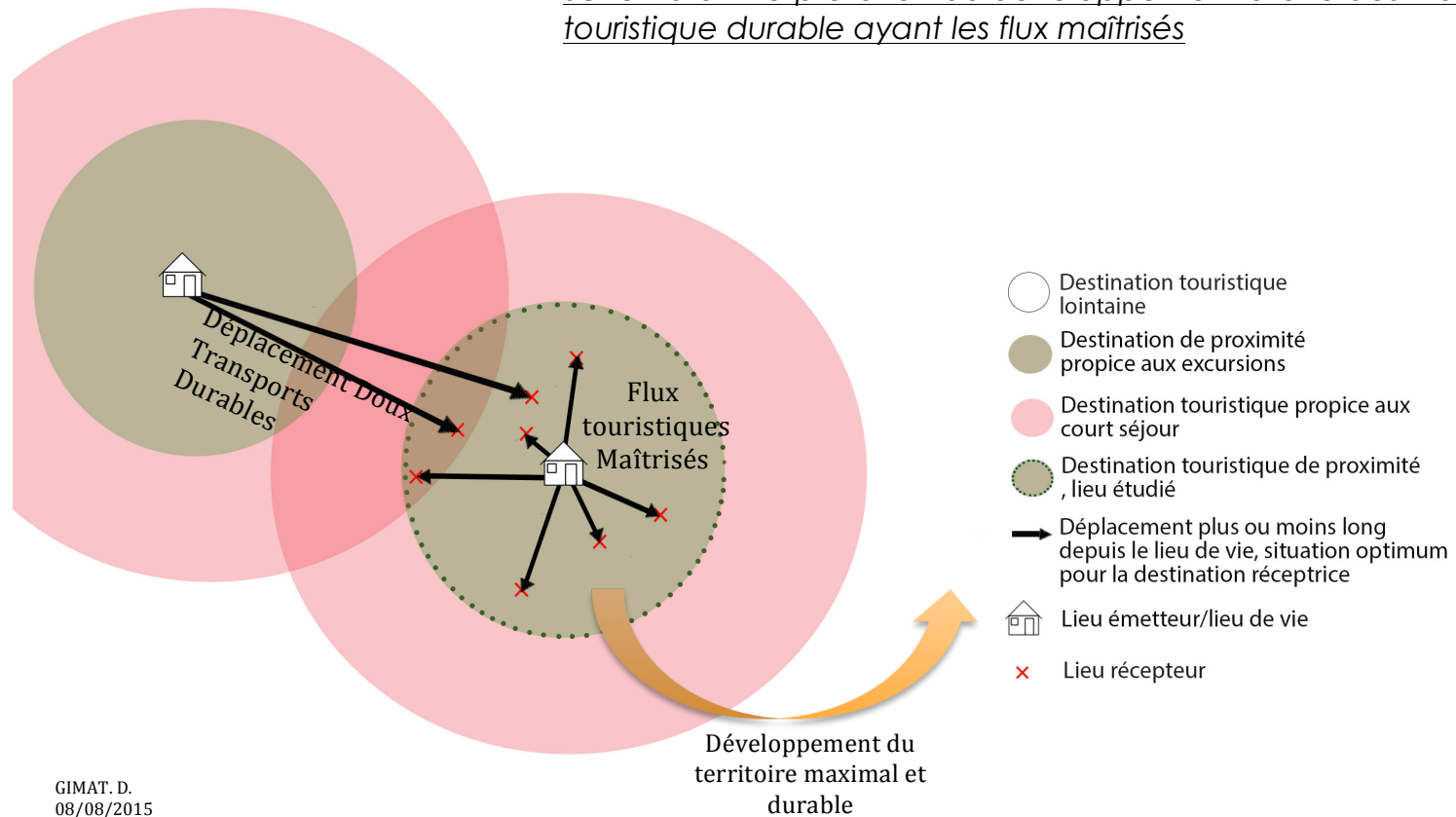
LENOIR Aude, Réseau Veille Tourisme, « En quoi consiste la
surfréquentation touristique et comment la contrôler ? », mai 2012 (En
ligne) [http://veilletourisme.ca/2012/05/16/en-quoi-consiste-la-
surfrequentation-touristique-et-comment-la-controler/](http://veilletourisme.ca/2012/05/16/en-quoi-consiste-la-surfrequentation-touristique-et-comment-la-controler/) consulté le
04/08/2015

RACINE A. « L'Ecomobilité vers les espaces naturels et les régions
rurales », Réseau veille Tourisme, Octobre 2011 (En ligne)
[http://veilletourisme.ca/2011/10/11/ecomobilite-vers-les-espaces-
naturels-et-les-regions-rurales/](http://veilletourisme.ca/2011/10/11/ecomobilite-vers-les-espaces-naturels-et-les-regions-rurales/) consulté le 4/08/2015

Réseau des Grands Sites de France (En ligne)
[http://www.grandsitedefrance.com/publications/205-le-fil-des-
grands-sites.html](http://www.grandsitedefrance.com/publications/205-le-fil-des-grands-sites.html) Consulté le 3/08/2015
[http://www.grandsitedefrance.com/publications/205-le-fil-des-
grands-sites.html](http://www.grandsitedefrance.com/publications/205-le-fil-des-grands-sites.html) consulté le 3/08/201

ANNEXE 3 :

Schéma d'interprétation du développement d'une destination touristique durable ayant les flux maîtrisés



Résumé du mémoire

La mobilité est une notion complexe indissociable du tourisme. Face à la croissance d'un tourisme de plus en plus accessible et des solutions de mobilités de plus en plus performantes, de nombreux sites touristiques ou espaces naturels emblématiques sont victimes de leur succès. Cette situation est souvent observée suite à la mise en place de mesures de protections ou d'un label qui ont renforcé leur attractivité. A l'origine les protections existent pour réguler, limiter l'impact de l'homme sur les milieux fragiles, protéger un patrimoine menacé par la sur-fréquentation touristique mais il a été notifié qu'elles ont souvent eus des effets inverses.

De nombreux hauts lieux touristiques français ou étrangers ont atteint, voir dépassé leur capacité d'accueil et subissent ou ont subi des dégradations qui nuisent à la capacité de résilience du lieu.

La principale source de nuisance est l'omniprésence de la voiture qui est le moyen de transport favorisé pour les déplacements touristiques ou de loisirs en espaces ruraux.

Les autorités locales ayant pris conscience des enjeux liés à cette situation ont mis en place des moyens pour réguler, dissiper les effets. L'une des stratégies récurrente est le développement de l'éco-mobilité.

Mobilité(s)

Tourisme de masse

Transport

Espaces naturels à forts enjeux
de résilience environnementale

Eco-mobilité

Altermodalité

