

**Commission économique pour l'Europe****Organisation mondiale de la Santé  
Bureau régional pour l'Europe**

Réunion de haut niveau sur les transports,  
la santé et l'environnement

**Comité directeur du Programme paneuropéen  
sur les transports, la santé et l'environnement****Vingt-deuxième session**

Genève, 28-30 octobre 2024

Point 4 e) de l'ordre du jour provisoire

**Exécution du Programme paneuropéen sur les transports,  
la santé et l'environnement : mécanismes d'exécution  
du Programme paneuropéen sur les transports,  
la santé et l'environnement**

**Mobilité durable dans le secteur du tourisme : des pistes  
pour les pays de la région paneuropéenne**

**Document établi par les responsables du Partenariat pour une mobilité  
durable dans le secteur du tourisme**

*Résumé*

À la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (Vienne, en ligne les 17 et 18 mai 2021), les États membres ont décidé d'établir un « Partenariat du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) pour une mobilité durable dans le secteur du tourisme en vue de mutualiser les bonnes pratiques et d'élaborer des lignes directrices et des outils appropriés »<sup>a</sup>.

Le Partenariat a annoncé au Comité directeur du PPE-TSE, à sa vingt et unième session (Genève, 23-25 octobre 2023), qu'il comptait achever, en avril ou mai 2024 au plus tard, un document visant à promouvoir la mobilité durable dans le secteur du tourisme<sup>b</sup>.

Le Bureau du Comité directeur du PPE-TSE, à sa quarante-deuxième réunion (Oslo, 4 et 5 juillet 2024), a décidé de présenter ce document pour adoption à la vingt-deuxième session du Comité directeur. Le présent document a été soumis au secrétariat par le Partenariat en tenant compte des observations faites par le Bureau. Sa publication sera accompagnée d'une série d'études de cas.

Le Comité directeur est invité à adopter le document.

<sup>a</sup> ECE/AC.21/2021/2/Add.1-EUCHP2018924/4.3.2/Add.1, Déclaration de Vienne, par. 25 c).

<sup>b</sup> ECE/AC.21/SC/2023/2-EUCHP2219536/1.1/2, par. 40.



## I. Introduction et contexte international

1. Le tourisme et les voyages liés au tourisme représentent une activité économique importante et un secteur pourvoyeur d'emplois qui contribue au développement régional (par exemple grâce à la mise en place d'infrastructures) et aux moyens de subsistance. Dans le même temps, le secteur fait face à des difficultés d'ordre environnemental et social. Les transports liés au tourisme sont une source d'émissions de gaz à effet de serre et, dans certains cas, le tourisme de masse a des incidences négatives sur la société civile locale<sup>1</sup>. Les incidences environnementales des voyages touristiques suscitent un intérêt croissant compte tenu du besoin inhérent de mobilité et d'accessibilité et de la sensibilisation accrue à la durabilité. Il est essentiel de trouver un équilibre entre la demande de voyages fluides et la nécessité urgente de réduire leur empreinte écologique. Le présent document traite des difficultés liées à la mobilité dans le secteur du tourisme et met particulièrement l'accent sur les modèles de mobilité des touristes<sup>2</sup>.

2. Le présent document vise à fournir des informations concrètes et des recommandations pour promouvoir un comportement de mobilité durable en réponse aux problèmes d'aujourd'hui. Contrairement aux manuels ou boîtes à outils existants, il s'adresse aux autorités nationales responsables des secteurs du tourisme et des transports. Élaboré dans le cadre d'une collaboration entre les membres du PPE-TSE<sup>3</sup>, il est le fruit des expériences des parties prenantes nationales. Ce travail collaboratif résulte d'une décision prise à la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement (tenue à Vienne (en ligne) les 17 et 18 mai 2021), au cours de laquelle la création du Partenariat PPE-TSE sur la mobilité durable dans le secteur du tourisme a été approuvée<sup>4</sup>. Coordonné par les ministères fédéraux autrichiens des transports, de l'innovation et de la technologie et de l'agriculture, des régions et du tourisme, le document représente un engagement collectif visant à faire progresser la mobilité durable dans le secteur du tourisme aux niveaux national et international.

3. L'urgente nécessité de lutter contre les changements climatiques est mise en avant dans les accords internationaux tels que l'Accord de Paris, la nouvelle Stratégie du Comité des transports intérieurs sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs et, pour ses États membres, l'engagement de l'Union européenne en faveur de la neutralité climatique d'ici à 2050<sup>5</sup>. Malgré les mesures prises, le secteur des transports reste un important émetteur de gaz à effet de serre. Les projections ne prévoient qu'une réduction de 22 % des émissions d'ici à 2050 pour l'Union européenne, très loin de l'objectif de 90 % fixé dans le cadre du pacte vert pour l'Europe<sup>6</sup>. La mobilité durable dans le secteur du tourisme peut donc contribuer à la réalisation des objectifs mondiaux en matière de durabilité également mentionnés dans le récent rapport du Tourism Panel on Climate Change<sup>7</sup>. La stratégie de l'Union européenne pour une mobilité durable et intelligente prévoit la mise en place d'ici 2030 d'un système de mobilité respectueux de l'environnement, résilient aux changements climatiques et multimodal mettant l'accent sur la neutralité

---

<sup>1</sup> Tourism Panel on Climate Change (2023), « Stocktake Report » (n.p., 2023), disponible à l'adresse [tpcc.info/stocktake-report/](https://tpcc.info/stocktake-report/).

<sup>2</sup> Dans le présent document, le comportement en matière de mobilité à des fins touristiques est appelé mobilité dans le secteur du tourisme. Les autres activités de transport générées par le secteur du tourisme, telles que le transport de marchandises ou de main-d'œuvre, ne sont pas prises en compte dans ce document.

<sup>3</sup> Avec l'Autriche comme chef de file et des représentants des pays suivants : Allemagne, Azerbaïdjan, Chypre, Croatie, Espagne, France, Hongrie, Pays-Bas, Portugal, Serbie, Slovaquie, Suède, Suisse et Tchéquie.

<sup>4</sup> Commission économique pour l'Europe (CEE) (2023), « Partnership on Sustainable Tourism Mobility (previously, TRANSDANUBE Partnership) », disponible à l'adresse [www.unece.org/thepep/tourism](https://www.unece.org/thepep/tourism) ; Commission économique pour l'Europe (2022), Déclaration de Vienne (ECE/AC.21/2021/2/Add.1-EUHP2018924/4.3.2/Add.1).

<sup>5</sup> Commission européenne, « Loi européenne sur le climat », disponible à l'adresse [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/european-climate-law\\_fr](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/european-climate-law_fr).

<sup>6</sup> Agence européenne pour l'environnement (AEE), *Decarbonizing Road Transport: The Role of Vehicles, Fuels and Transport Demand*, Rapport de l'AEE n° 2/2022 (Copenhague, 2022).

<sup>7</sup> Tourism Panel on Climate Change, *Stocktake Report* (n.p., 2023).

carbone et l'augmentation du trafic ferroviaire à grande vitesse. Dans l'agenda pour le tourisme à l'horizon 2030 de l'Union européenne, il est demandé instamment aux États membres de décarboniser la mobilité, de promouvoir le transport durable et d'accroître la part des voyages multimodaux.

4. Contrairement aux manuels et aux boîtes à outils existants, qui s'inscrivent souvent dans le cadre d'une destination en particulier et des parties prenantes qui y opèrent, le présent document prend uniquement en compte le niveau national. Il répond à des questions importantes sur la manière dont les entités nationales peuvent intégrer la promotion de la mobilité durable dans le secteur du tourisme à leurs stratégies et politiques et aider les destinations touristiques à progresser.

5. Le présent document est conçu pour aider les autorités nationales à :

a) Comprendre les domaines d'intervention pour une mobilité touristique durable et respectueuse du climat ;

b) Mieux comprendre de quelle manière faire face aux problèmes dans les secteurs des transports et du tourisme et s'informer sur les mesures adoptées par d'autres pays pour y parvenir ;

c) Faciliter l'échange d'idées et de données d'expérience et s'inspirer des bonnes pratiques mises en place dans d'autres pays ;

d) Trouver des idées novatrices permettant de résoudre les problèmes existants et les nouveaux problèmes ;

e) Participer à des initiatives de collaboration, s'associer à des mesures prises au niveau de l'Union européenne ainsi qu'aux niveaux international, paneuropéen et bilatéral.

## II. Mesures générales

6. Au cours des discussions avec les membres du Partenariat et à l'issue d'un processus de consultation auprès des parties prenantes, sept domaines d'intervention distincts ont été définis (voir par. 10). Il convient d'adopter en parallèle une approche globale de la mobilité durable dans le secteur du tourisme dépassant les mesures prises dans ces domaines. Ce chapitre décrit deux mesures générales conçues pour donner une assise solide aux mesures nationales visant à encourager la mobilité durable dans le secteur du tourisme.

### A. Mesure 0.1 : renforcer les capacités institutionnelles et la coopération

7. Cette mesure tient compte de la complexité de deux secteurs, le tourisme et les transports, et souligne la nécessité de renforcer les compétences, les ressources et les structures dont disposent les autorités nationales. Elle vise à résoudre les problèmes en établissant des réseaux et en favorisant la collaboration entre parties prenantes à différents niveaux, afin de pallier le manque de connaissances et d'échanger de bonnes pratiques. En tant que chefs de file, les autorités nationales doivent établir de nouvelles orientations concernant les pratiques de voyage durable et élaborer des directives pour leur application progressive. Dans l'ensemble, cette mesure vise à remédier à la fragmentation des mesures et au manque de coordination dans la promotion de la mobilité durable. Il est recommandé :

a) D'établir et de soutenir des forums d'échanges collaboratifs réunissant des experts des secteurs des transports et du tourisme, de créer des réseaux de collaboration horizontale et de promouvoir la coopération entre les parties prenantes pour l'adoption de pratiques de mobilité durable dans le secteur du tourisme entre :

i) Les organismes de tourisme réceptif<sup>8</sup> ;

<sup>8</sup> Les organismes de tourisme réceptif s'occupent de faire la promotion d'un lieu en tant que destination de voyage attrayante. Les comités de tourisme, les administrations chargées du tourisme et les offices de tourisme et des congrès en font partie.

- ii) Les communautés locales ;
- iii) Les entreprises touristiques ;
- iv) Les prestataires de services de transport ;
- v) Les experts en mobilité durable et tourisme ;
- vi) Les organismes gouvernementaux responsables des transports et de la mobilité dans le secteur du tourisme ;
- vii) La société civile.

b) De participer activement à l'élaboration des plateformes de collaboration sur lesquelles les parties prenantes partagent leurs connaissances et œuvrent ensemble à la réalisation d'objectifs communs.

## **B. Mesure 0.2 : intégrer dans les stratégies nationales la mobilité durable en matière de tourisme**

8. Cette mesure vise à remédier au fait que les touristes sont peu pris en compte dans les stratégies de mobilité et de transport, ainsi qu'à l'attention insuffisante accordée à la mobilité durable dans les stratégies touristiques. Elle permet aux autorités nationales de jouer un rôle plus actif dans l'élaboration de stratégies globales prenant en compte les touristes et accordant la priorité à leurs besoins particuliers en matière de mobilité. Il est recommandé :

- a) D'intégrer la mobilité durable dans le secteur du tourisme à des stratégies nationales de développement englobant des considérations environnementales, économiques et sociales ;
- b) D'examiner les politiques existantes, de déterminer les domaines dans lesquels des améliorations peuvent être apportées et d'élaborer des cadres inclusifs et tournés vers l'avenir qui répondent de manière globale aux besoins de mobilité dans le secteur du tourisme ;
- c) De veiller à ce que les stratégies nationales s'alignent sur les objectifs mondiaux de développement durable établis dans des documents tels que l'Accord de Paris, la Stratégie du Comité des transports intérieurs sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs et le pacte vert pour l'Europe de l'Union européenne.

## **III. Domaines d'intervention**

9. Les domaines d'intervention suivants ont été définis pendant les discussions avec les membres du Partenariat, après consultation des parties prenantes :

- a) La connaissance des besoins des différents groupes de touristes en matière de mobilité (domaine d'intervention 1) ;
- b) La gestion de la mobilité dans les destinations touristiques (domaine d'intervention 2) ;
- c) Les options de voyages de longue distance (domaine d'intervention 3) ;
- d) Les systèmes de transport flexibles (domaine d'intervention 4) ;
- e) Le vélo et la marche comme composantes de l'expérience touristique (domaine d'intervention 5) ;
- f) Informations sur les voyages (systèmes) multimodaux – besoins des touristes (domaine d'intervention 6) ;
- g) Intégration des services de mobilité durable dans les forfaits touristiques, le marketing et la communication (domaine d'intervention 7).

10. Les domaines d'intervention offrent des possibilités de promouvoir la mobilité durable dans le secteur du tourisme fondées sur des études de cas sélectionnées par le Partenariat. Ces exemples devraient aider les pays à prendre des mesures appropriées, à trouver des partenaires et à nouer des alliances, ou à puiser leur inspiration dans les études de cas.

11. La coopération entre les parties prenantes de différents secteurs et à différents niveaux est essentielle pour l'application de ces mesures. Lors des phases de planification et de mise en œuvre, les entités responsables doivent prendre en compte les avantages comme les difficultés éventuelles découlant des mesures prises, tant pour les touristes que pour les habitants des destinations touristiques.

#### **IV. Domaine d'intervention 1 : connaissance des besoins des différents groupes de touristes en matière de mobilité**

12. L'exploitation des données relatives aux différents groupes de touristes et à leurs besoins en matière de mobilité est d'une importance capitale pour les autorités nationales qui souhaitent lancer des initiatives en faveur des voyages durables. Il est essentiel, en se fondant sur des études approfondies, de déterminer les préférences et les comportements respectifs des différents groupes démographiques. Cette approche fondée sur les données et la recherche permet aux autorités d'adapter leurs stratégies et politiques en matière de mobilité dans le secteur touristique en veillant à ce qu'elles correspondent à des besoins précis, ce qui permet d'améliorer l'agrément et la satisfaction d'ensemble des différents groupes de touristes. Il s'agit par exemple des préférences en matière de style de voyage, de destination et d'hébergement, de sensibilité au prix, de critères de confort et de fiabilité, de flexibilité des billets et de langue utilisée. Les autorités peuvent s'appuyer sur les informations relatives à ces préférences pour harmoniser les initiatives. En privilégiant la prise de décisions fondée sur des données d'observation, elles peuvent aider les acteurs du secteur touristique à améliorer les services liés à la mobilité touristique et à renforcer leur efficacité au niveau de la destination.

##### **A. Mesure 1.1 : encourager et financer la recherche**

13. Cette mesure tient compte de la nécessité de développer des projets de recherche afin d'étudier l'évolution des tendances en matière de mobilité et de tourisme. Elle répond à la nécessité d'élaborer des solutions de mobilité correspondant aux besoins particuliers des différents groupes de touristes et à leurs caractéristiques propres. L'objectif est d'optimiser l'utilisation de moyens de transport durables, d'offrir des solutions en effectuant des investissements ciblés et de fournir des services de mobilité personnalisés pour différentes catégories de touristes. Il est recommandé :

a) De mettre en place un soutien financier pour les activités de recherche sur les critères et les besoins des différents groupes de touristes et les tendances de la mobilité future dans le secteur du tourisme ;

b) D'encourager les secteurs des transports et du tourisme (les prestataires de services de transport et de mobilité, les associations touristiques) à mener des activités de recherche et à travailler ensemble pour intégrer la mobilité dans le secteur du tourisme aux recherches sur les transports ;

c) De participer à des études, projets et réseaux pertinents (par exemple, le PPE-TSE) dans des cadres internationaux et d'y contribuer en apportant des compétences et en partageant les meilleures pratiques ;

d) De soutenir des échanges réguliers (dans le cadre de groupes de travail, d'ateliers, de séminaires en ligne) entre les acteurs nationaux et internationaux responsables du tourisme, de la mobilité ou du climat, afin d'échanger des données vérifiées, des analyses et des prévisions tendanciennes.

## **B. Mesure 1.2 : créer une base de données étoffée**

14. Cette mesure répond au problème du manque de données sur la mobilité dans le secteur du tourisme, car les données disponibles portent principalement sur les déplacements quotidiens. Elle met l'accent sur la nécessité d'améliorer la compréhension de la mobilité dans le secteur du tourisme et de collecter des données portant exclusivement sur les préférences et les comportements des touristes pendant leur voyage et de mettre en relation ces données. L'objectif est ici d'obtenir une image complète et précise des modèles de mobilité dans le secteur du tourisme. Il est recommandé :

- a) De mener régulièrement des enquêtes auprès des touristes afin d'avoir une meilleure idée de leur comportement en matière de mobilité ;
- b) De collecter régulièrement des données détaillées sur la mobilité dans le secteur du tourisme<sup>9</sup> ;
- c) De mettre en place une plateforme de données conviviale et participative sur la mobilité dans le secteur du tourisme et de la mettre à jour régulièrement.

## **C. Mesure 1.3 : encourager les projets visant à mieux répondre aux besoins de certains groupes de touristes**

15. Cette mesure offre des solutions permettant de mieux s'adresser à certaines catégories de touristes, comme les personnes âgées, dont les besoins ne sont pas suffisamment pris en compte. Elle répond à la nécessité de donner aux entreprises et aux autorités locales les moyens de mener des projets adaptés aux besoins spécifiques de différents groupes de touristes dans le but de favoriser un comportement de mobilité durable et d'élaborer des stratégies touristiques garantissant l'inclusion. Il est recommandé :

- a) D'accorder une attention particulière aux besoins particuliers des différents groupes de touristes en matière de mobilité et de garantir l'accessibilité physique et numérique<sup>10</sup> ;
- b) D'élaborer des programmes de soutien (par exemple pour des projets locaux visant des groupes de touristes ciblés et destinés à favoriser leur mobilité durable) ;
- c) De lancer des projets qui soutiennent les voyages durables pour certains groupes cibles (en collaborant avec des compagnies de transport ou des voyageurs par exemple) ;
- d) D'encourager les échanges entre les secteurs (par exemple, le tourisme, les transports, la culture, les sports et l'événementiel) et les niveaux (national, régional et local) concernant la mobilité durable dans différentes zones (y compris dans les zones reculées).

## **V. Domaine d'intervention 2 : gestion de la mobilité dans les destinations touristiques**

16. Pour gérer efficacement la mobilité dans les destinations touristiques, il convient d'adopter une approche intégrée englobant la planification, la mise en œuvre, le soutien financier et le renforcement des capacités. Ces mesures comprennent diverses interventions, notamment des activités d'information et de promotion, des actions d'organisation et de coordination et des initiatives d'éducation et de formation, ainsi que des mesures d'intégration et de soutien. Pour améliorer la mobilité durable dans le secteur du tourisme dans les destinations touristiques, il est essentiel d'élargir le champ des solutions du premier et du dernier kilomètre, en intégrant des modes de déplacement comme le vélo, la marche,

---

<sup>9</sup> Les moyens de transport utilisés pour l'arrivée ou le départ et pendant le séjour pourraient également faire partie des informations collectées.

<sup>10</sup> Par exemple, l'European Telecommunications Standards Institute, le Comité européen de normalisation et le Comité européen de normalisation électrotechnique (2018) et les exigences d'accessibilité pour les produits et services TIC (norme européenne harmonisée EN 301 549 v2.1.2).

les navettes, les services de transport flexibles et les options de partage de voitures et de vélos. Le renforcement des services multimodaux grâce à des campagnes de financement et de sensibilisation contribue à la gestion de la mobilité en augmentant la gamme des systèmes de transport et leur flexibilité et favorise la planification intégrée, le développement des infrastructures et les cadres régissant la prise en compte intégrée des divers modes de transport.

## **A. Mesure 2.1 : aider les destinations touristiques à planifier et à exécuter leurs actions**

17. Cette mesure vise à répondre aux difficultés d'application de stratégies intégrées pour le transport durable dans les destinations touristiques. Elle recommande l'adoption de plans régionaux de mobilité durable dans le secteur du tourisme similaires à ceux des régions alpines et danubiennes<sup>11</sup>. Ces plans privilégient la collaboration, l'engagement des parties prenantes et une analyse globale, l'objectif étant que les acteurs locaux, régionaux et nationaux appliquent des politiques de mobilité durable en adaptant la méthode des plans de mobilité urbaine durable. Il est recommandé :

- a) De mettre en place une législation nationale en faveur de la planification de la mobilité durable dans le secteur du tourisme prévoyant par exemple des mesures d'incitation fiscale en cas d'adoption de modes de transport durables, des réglementations sur les normes d'émission et imposant l'obligation de promouvoir et d'améliorer les transports publics ;
- b) De veiller à la coopération au niveau national entre les secteurs des transports et du tourisme dans l'élaboration d'orientations relatives à la planification de la mobilité durable dans les destinations touristiques. Une telle coopération pourrait aboutir à la mise en place de stratégies et de lignes directrices nationales comprenant la planification, la mise en œuvre et la promotion de la mobilité durable dans le lieu de destination ;
- c) De faciliter l'analyse des difficultés et des possibilités en matière de transport touristique dans les destinations touristiques ;
- d) De soutenir les acteurs régionaux et locaux en mettant à leur disposition de telles lignes directrices, par exemple sur la manière :
  - i) D'élaborer un plan de mobilité durable dans le secteur du tourisme au niveau régional (par exemple, un plan de mobilité urbaine durable incluant la mobilité dans le secteur du tourisme au niveau régional ou local) ;
  - ii) D'élaborer des plans de mobilité fonctionnels, comprenant la mobilité dans le secteur touristique, pour les publics générateurs de trafic important ;
  - iii) De planifier et de mettre en place des infrastructures favorables à la marche et au vélo ;
  - iv) De mettre en place des services de transport flexibles, par exemple des solutions de mobilité à la demande ou des offres pour le premier et le dernier kilomètre ;
  - v) De proposer des forfaits touristiques « tout compris » comprenant l'hébergement et des services régionaux et locaux de transport ;
  - vi) De mettre en place une gestion efficace du stationnement.

<sup>11</sup> Alpine Pearls, Brandnamic GmbH (2024), Alpine Pearls – a car-free holiday in the Alps, disponible à l'adresse [www.alpine-pearls.com/en](http://www.alpine-pearls.com/en) ; (2024), Danube.Pearls, disponible à l'adresse [www.danube-pearls.eu/en/](http://www.danube-pearls.eu/en/). Note : la mention d'une entreprise, d'un produit, d'un service ou d'un procédé breveté n'implique aucune approbation ni critique de la part de l'Organisation des Nations Unies.

## **B. Mesure 2.2 : mettre en place des programmes de soutien financier**

18. Cette mesure vise à résoudre le problème du manque de mécanismes de financement et d'incitations fiscales visant à promouvoir les voyages durables dans les destinations touristiques. Il s'agit d'améliorer les conditions pour les voyageurs sans voiture, d'encourager un transfert modal en faveur de la mobilité durable et de favoriser une collaboration efficace entre les niveaux national, régional et local dans l'attribution de fonds publics et l'application de mesures en faveur des voyages durables. Il est recommandé :

a) De mettre en place des programmes de soutien financier (subventions et mécanismes de cofinancement, par exemple) afin d'encourager l'application de mesures de gestion de la mobilité dans les lieux de destination touristique, sous réserve de la disponibilité des fonds nécessaires ;

b) De diversifier les circuits de financement en explorant diverses possibilités, notamment les appels d'offres nationaux, les contrats publics, les subventions et les financements, y compris ceux de l'Union européenne pour certains pays ;

c) D'encourager les initiatives de financement collaboratif en favorisant la collaboration entre les niveaux national, régional et local, en encourageant une utilisation efficace des fonds publics pour les initiatives de mobilité durable et en renforçant l'efficacité des plans de mobilité durable dans le secteur du tourisme ;

d) De garantir un financement à long terme afin d'accroître la sécurité de la planification pour les parties prenantes.

## **C. Mesure 2.3 : instaurer et faciliter le renforcement des capacités**

19. Cette mesure répond à la nécessité de promouvoir les plans de mobilité durable et des modes de gestion efficaces dans les destinations touristiques afin d'utiliser au mieux les infrastructures. Il faut pour cela développer les compétences aux niveaux régional et local. Les mesures de renforcement des capacités sont essentielles, et les autorités nationales jouent un rôle crucial à cet égard en instaurant de telles mesures et en encourageant leur adoption, en menant un travail de sensibilisation, en donnant la priorité à l'éducation et en établissant des réseaux. La mesure met l'accent sur la nécessité d'équilibrer les flux touristiques, d'optimiser la gestion des visiteurs, d'améliorer le bien-être des résidents et de favoriser une meilleure répartition des flux de visiteurs entre les saisons et dans les différentes zones afin d'atténuer la pression exercée par les touristes en haute saison et de réduire leur incidence sur l'environnement. Anticiper les difficultés, telles que les pics touristiques et le surtourisme, fait partie intégrante du travail de sensibilisation. Il est recommandé :

a) D'organiser des activités de sensibilisation et des cours de formation, et de mener des actions d'éducation et de promotion ciblant les parties prenantes locales et nationales (par exemple des campagnes de publicité pour améliorer la sensibilisation et la compréhension, ou l'organisation d'une formation à la mobilité destinée au personnel des destinations touristiques et des hôtels) ;

b) De mettre en œuvre et de soutenir des programmes de formation à la gestion de la mobilité durable dans le secteur du tourisme prévoyant la certification de coordonnateurs en matière de mobilité, ainsi que des initiatives connexes ;

c) D'adapter les activités éducatives aux divers groupes cibles du secteur du tourisme ;

d) De soutenir la création de centres de mobilité régionaux visant à :

i) Renforcer la coordination des initiatives de mobilité durable au niveau régional ;

ii) Offrir une assistance personnalisée aux voyageurs comprenant des conseils sur l'itinéraire et la fourniture des billets ;

iii) Fournir des cartes du lieu de destination pour faciliter l'accès aux transports durables.

## VI. Domaine d'intervention 3 : options de voyage de longue distance

20. Selon la stratégie de l'Union européenne en matière de mobilité durable<sup>12</sup>, les autorités nationales et internationales doivent déployer des efforts concertés pour promouvoir efficacement un modèle de voyage durable reposant sur une réduction des voyages en avion et de la dépendance à l'égard des voitures particulières. Il est pour cela essentiel de prévoir des options de voyage de longue distance respectueuses de l'environnement, économiques et fiables reliant les lieux de résidence aux destinations touristiques. Une coopération internationale est nécessaire pour être en mesure d'offrir des solutions de transport terrestre de grande capacité, à grande vitesse et des trains de nuit. Les autorités nationales, qui jouent un rôle central dans le financement des infrastructures ainsi que dans l'organisation et le financement des services publics de transport de passagers, doivent aller au-delà des aspects réglementaires et s'employer à mettre en place des services transfrontières de longue distance de qualité respectant des normes de qualité rigoureuses. L'engagement des autorités en faveur d'un transport durable de longue distance compétitif par rapport au transport aérien est crucial si l'on veut parvenir à une mobilité écologique<sup>13</sup> dans le secteur du tourisme.

### A. Mesure 3.1 : Veiller à la mise en place d'infrastructures adéquates et utiliser les infrastructures existantes de manière efficace

21. Cette mesure propose des solutions aux difficultés liées à l'urgence de la transition du tourisme fondé sur la voiture particulière et l'aviation vers des transports publics durables pour les longs trajets. Elle met l'accent en particulier sur les aspects financiers et techniques nécessaires à la mise en place d'une infrastructure ferroviaire résiliente et bien développée. Il s'agit de construire des infrastructures ferroviaires supplémentaires et de moderniser et d'utiliser efficacement les infrastructures existantes. Il convient pour cela d'adopter une approche globale. Il est recommandé :

- a) D'élaborer une planification nationale à long terme des infrastructures tenant compte des intérêts et des besoins de tous les groupes de touristes, notamment en prévoyant les instruments de financement nécessaires pour garantir l'adéquation des infrastructures à long terme ;
- b) De participer à des initiatives de collaboration visant à harmoniser et à normaliser l'infrastructure ferroviaire au niveau international, s'agissant par exemple de l'écartement des voies, de la taille des tunnels, de la hauteur des quais dans les gares, des types de traction électrique et des systèmes de commande et de contrôle ;
- c) De donner la priorité à l'amélioration de la qualité et de la fiabilité des services ferroviaires les plus utiles pour le tourisme, comme les trains de nuit ;
- d) D'accroître la capacité et la convivialité des principaux nœuds de transport public en tenant compte des besoins des différents groupes de touristes, notamment en fournissant des services et des informations multilingues<sup>14</sup>.

<sup>12</sup> Commission européenne (2021), Mobility Strategy, disponible à l'adresse [transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en).

<sup>13</sup> Zlotán Pafféri et Bulcsú Remenyik, Railways and sustainable tourism (Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure (CER), 2023), disponible à l'adresse [www.cer.be/images/MAVEssay\\_Rail\\_\\_Sustainable\\_Tourism.pdf](https://www.cer.be/images/MAVEssay_Rail__Sustainable_Tourism.pdf).

<sup>14</sup> Compte tenu des travaux menés par le Comité des transports intérieurs sur l'amélioration de l'information dans les gares et les nœuds ferroviaires.

## **B. Mesure 3.2 : veiller à ce que les véhicules de transport public répondent aux besoins des touristes**

22. Cette mesure vise à harmoniser les normes de qualité applicables aux véhicules (trains et autobus) pour les voyages de longue distance afin d'en faire des moyens de transport pratiques et attrayants pour un public plus large en tenant compte des critères des différents groupes de touristes (voir le champ d'intervention 1). Cette mesure vise à améliorer la qualité générale et l'attrait des voyages durables, afin que les touristes privilégient les moyens de transport public. Il est recommandé :

a) De fixer des normes de qualité concernant le confort des véhicules (trains et autobus), dont le respect sera exigé dans les appels d'offres, et d'accorder une attention particulière aux besoins des touristes s'agissant notamment du transport des bagages (surtout lorsqu'ils sont volumineux), du confort des sièges, de la restauration, du transport des vélos (voir également le champ d'intervention 4) et de l'accueil des familles ;

b) De mener un travail de sensibilisation à la nécessité de disposer de véhicules de grande capacité (par exemple, trains à deux étages ou à double traction) afin d'améliorer la qualité et la fiabilité des services pour tous les groupes d'utilisateurs ;

c) De mieux coordonner les stratégies d'achat du matériel roulant et les stratégies de développement des infrastructures afin de veiller à ce que le matériel réponde aux besoins d'infrastructure et vice versa et que les quantités nécessaires de matériel roulant de qualité soient disponibles au moment et à l'endroit voulus.

## **C. Mesure 3.3 : élargir l'offre de services de transport durable en fonction des besoins des touristes**

23. Cette mesure vise à optimiser les voyages de longue distance en mettant l'accent sur les besoins des touristes, en garantissant des itinéraires pratiques, en limitant le plus possible les transferts et en adaptant la fréquence des services et les heures de départ. Elle met aussi en avant la nécessité de collaborer avec les voyageurs et les organismes de tourisme réceptif pour améliorer l'attractivité et l'efficacité globales, en tenant compte des aspects réglementaires et en améliorant la qualité des services de bus et des gares routières. Il est recommandé :

a) De favoriser la planification d'itinéraires comportant peu de transferts (notamment pour les touristes dont les bagages sont lourds) et des temps de correspondance adaptés (par exemple, pour les trains de nuit) ;

b) De soutenir la collaboration avec les compagnies ferroviaires des pays voisins pour planifier des itinéraires transfrontaliers pratiques pour les touristes ;

c) De réfléchir avec les voyageurs et les organismes de tourisme réceptif aux moyens d'adapter la fréquence des services et les heures de départ aux critères des touristes et de proposer des liaisons saisonnières répondant aux besoins de ces derniers ;

d) De recruter des agents d'accueil dans le secteur ferroviaire et de former le personnel existant pour mieux répondre aux besoins des touristes ;

e) D'améliorer les services d'autobus longue distance, leur réglementation, le champ et la capacité des services, ainsi que leur qualité et leur fiabilité. Cette recommandation met particulièrement l'accent sur la conception de la gare routière elle-même.

## **D. Mesure 3.4 : proposer des tarifs attrayants**

24. Cette mesure porte sur les aspects commerciaux des transports publics de longue distance et vise à renforcer la compétitivité des modes de transport durables. L'accent est mis en particulier sur la nécessité de fournir des services durables à des prix comparables à ceux

des autres services afin de rendre les options écologiques plus attrayantes et plus accessibles au public. Il est recommandé :

- a) De proposer des tarifs adaptés aux besoins des touristes (par exemple, des abonnements, des réservations transfrontalières et des billets valables sur l'ensemble du réseau) ;
- b) De collaborer à l'élaboration d'un système tarifaire international attrayant, harmonisé avec les initiatives en cours dans l'Union européenne et englobant tous les modes de transport, y compris l'avion ;
- c) De faciliter la planification anticipée des voyages individuels par chemin de fer, par exemple en publiant des horaires (sur papier et sous forme numérique) et en offrant des possibilités de réservation précoce et des billets flexibles ;
- d) D'élaborer un système d'information, de réservation et de billetterie régional et international, notamment en cherchant à obtenir la mise en place d'un système tarifaire international ;
- e) De promouvoir la publicité dans les destinations touristiques et auprès des entreprises locales et des associations des marchés d'origine (c'est-à-dire des lieux d'origine des touristes) pour sensibiliser les touristes et les encourager à opter pour des modes de transport actifs et pour les transports publics lorsqu'ils prennent leurs décisions de voyage ;
- f) De promouvoir l'idée selon laquelle le tourisme durable fait partie de l'expérience touristique (« le voyage fait partie des vacances ») ;
- g) D'encourager la création d'agences nationales de tourisme dans les marchés sources afin de faciliter l'accès du public à des conseils gratuits en matière de voyages de longue distance durables.

## **E. Mesure 3.5 : mettre en place un cadre réglementaire**

25. Cette mesure vise à s'assurer que les cadres réglementaires et législatifs des voyages de longue distance durables s'inscrivent dans les politiques menées aux niveaux international et paneuropéen et favorisent la gestion durable de la mobilité dans le secteur du tourisme<sup>15</sup>. Cette mesure, qui complète la gestion de la demande de transport dans les destinations touristiques (voir champ d'intervention 2), propose des actions à plus grande échelle. Il est recommandé :

- a) De participer à l'élaboration conjointe et à l'application de règlements, comme le Règlement de l'Union européenne sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires<sup>16</sup> (et les règlements connexes), ou de règles communes pour l'exploitation des services aériens afin de mettre en place un cadre réglementaire d'ensemble pour les voyages de longue distance durables ;
- b) De mener des campagnes d'information et de sensibilisation des parties prenantes aux avantages des voyages de longue distance durables dans la région paneuropéenne et aux possibilités offertes dans ce domaine ;
- c) De réclamer l'ajout d'informations sur l'impact environnemental des options de voyage de longue distance ;
- d) De défendre le principe de la prise en compte des questions environnementales dans le système de taxation des voyages de longue distance au niveau international (par exemple, dans la taxation du kérosène).

<sup>15</sup> Ministère fédéral autrichien de l'action climatique, de l'environnement, de l'énergie, de la mobilité, de l'innovation et de la technologie, « Austria's 2030 Mobility Master Plan: The new climate action framework for the transport sector: sustainable – resilient – digital » (Vienne, 2021).

<sup>16</sup> Voir <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32021R0782>.

## VII. Domaine d'intervention 4 : systèmes de transport flexibles

26. Les destinations isolées, qui promettent tranquillité et proximité avec la nature, gagnent en popularité. Cependant, en raison de leur éloignement des principaux nœuds de transport, le choix de ces destinations pose souvent des problèmes logistiques. L'articulation entre les transports de grande capacité et de longue distance tels que les trains, et la nécessité de trouver des solutions sur mesure pour atteindre des destinations éloignées, met en avant un aspect fondamental de la mobilité durable dans le secteur du tourisme. Il est essentiel d'assurer une transition fluide entre les transports à longue distance et les transports (semi-) publics locaux pour promouvoir un tourisme respectueux de l'environnement. Les solutions régionales et locales pour le « dernier kilomètre », qui permettent aux voyageurs d'arriver à destination, sont importantes. Ces solutions, qui sont élaborées par les acteurs régionaux et locaux, nécessitent un soutien important de la part des autorités nationales en plus de la mise en place de cadres réglementaires et d'instruments financiers. Dans ce contexte, l'aide des autorités nationales est essentielle pour élaborer des normes de qualité et des normes relatives aux données pour les services d'information. L'intégration des services à la demande et de systèmes de transport flexibles (par exemple, les systèmes de bus à la demande, les services de navette ou les solutions de mobilité partagée) dans les systèmes d'information sur les déplacements est extrêmement importante (voir le champ d'intervention 6)<sup>17</sup>.

### A. Mesure 4.1 : mettre en place un cadre stratégique et réglementaire global

27. Cette mesure vise à résoudre les problèmes liés à la mise en œuvre des systèmes de transport flexibles, notamment au moyen de l'élaboration de définitions claires harmonisées au niveau international prenant en compte la complexité des systèmes de transport flexibles telle qu'elle ressort de la réglementation nationale. Elle vise à mettre en place un cadre réglementaire pour encadrer les initiatives en matière de systèmes de transport flexibles et à faire accepter ces systèmes en tant que solutions innovantes de transport collectif. Il est recommandé :

- a) De soutenir les systèmes de transport flexibles en adoptant une législation nationale contenant des définitions claires des systèmes ainsi que des dispositions permettant de prendre en compte les systèmes de transport flexibles dans les systèmes de transport public ;
- b) D'élaborer des recommandations nationales précises concernant les systèmes de transport public flexibles dans le cadre des lois applicables ;
- c) De soutenir la prise en compte des systèmes de transport flexibles dans les documents stratégiques et les lignes directrices en matière de transport et de mobilité durable<sup>18</sup> et d'établir des liens avec les programmes de financement (voir la mesure 4.3 : mettre en place un cadre économique viable) ;
- d) De demander aux institutions régionales et internationales de présenter dans leurs documents stratégiques les systèmes de transport flexibles comme des solutions possibles dans certains cas, et de définir ces systèmes comme l'une des nouvelles formes de transport collectif.

### B. Mesure 4.2 : mettre en place un cadre institutionnel solide

28. La mise en place d'un cadre institutionnel solide régissant les systèmes de transport flexibles se heurte aux problèmes suivants : l'absence de normes opérationnelles claires, le

---

<sup>17</sup> Bon nombre des recommandations relatives à un système de transport flexible ci-après proviennent du projet « The Last Mile » de l'Union européenne et d'Interreg. Interreg Europe (2023), Last Mile, disponible à l'adresse : [projects2014-2020.interregeurope.eu/lastmile/](https://projects2014-2020.interregeurope.eu/lastmile/).

<sup>18</sup> Par exemple, la stratégie de l'Union européenne pour une mobilité durable et intelligente, les plans de mobilité urbaine ou régionale durable et les stratégies nationales de mobilité durable.

manque de collaboration entre les différents secteurs, le manque de partenariats public-privé efficaces et la question de l'intégration coordonnée des systèmes de transport flexibles dans le système national de transport public. Il est recommandé :

a) De mettre en place une collaboration intersectorielle (entre experts du transport, du tourisme et de l'environnement, aux niveaux local, régional et national) pour gérer et organiser efficacement les systèmes de transport flexibles, par exemple en mettant en place des cadres régissant l'échange d'informations et de bonnes pratiques au sein des régions et entre régions ;

b) D'appliquer des dispositions juridiques favorisant les partenariats public-privé afin de faciliter une collaboration harmonieuse entre les pouvoirs publics et les acteurs privés aux niveaux local et régional ;

c) De préconiser la coordination de tous les modes de transport (des systèmes de transport flexibles et des systèmes de transport public classiques) en encourageant une approche intégrée des solutions de mobilité ;

d) De renforcer le cadre institutionnel aux niveaux régional ou national en adoptant une approche d'ensemble de la planification intégrée des transports publics comprenant des normes applicables à la technologie, aux opérations et à la qualité des données.

### **C. Mesure 4.3 : mettre en place un cadre économique viable**

29. La viabilité financière des systèmes de transport flexibles est rendue difficile par la nécessité de répondre efficacement aux besoins de mobilité dans les zones rurales et les régions connaissant des variations saisonnières du trafic. Par conséquent, il convient de disposer d'instruments de financement facilitant le fonctionnement des modes de transport (semi-)publics pour favoriser l'accès des touristes à leur destination, en particulier dans les zones rurales. Les autorités nationales jouent un rôle essentiel dans l'élaboration d'une planification financière stratégique répondant aux besoins de mobilité du secteur touristique à l'échelle régionale. Il est recommandé :

a) D'intégrer les systèmes de transport flexibles aux plans nationaux de financement des transports afin d'obtenir un financement initial pour soutenir la mise en place et l'exploitation de ces systèmes ;

b) De faciliter le financement collaboratif en encourageant la coopération entre les instruments de financement nationaux et régionaux à moyen et à long terme, afin de garantir un fonctionnement des systèmes de transport flexibles qui soit financièrement viable ;

c) De mettre en place des programmes de soutien visant principalement à fournir une aide financière adéquate aux opérateurs des systèmes de transport flexibles dans les zones faiblement peuplées, les zones d'habitat dispersé et les régions à fort trafic saisonnier, afin de garantir la viabilité de ces systèmes.

### **D. Mesure 4.4 : organiser des activités de sensibilisation**

30. Cette mesure vise à combler les lacunes en matière d'information et à sensibiliser les habitants des destinations touristiques, les touristes et les parties prenantes aux systèmes de mobilité flexibles. Elle répond à la nécessité d'une communication efficace sur les avantages de ces systèmes afin de promouvoir ces pratiques de mobilité et de surmonter les résistances initiales des parties prenantes. Il est recommandé :

a) De promouvoir les systèmes de transport flexibles en menant un travail de sensibilisation à destination des habitants, des touristes et des parties prenantes dans les municipalités ainsi que dans les secteurs des transports et du tourisme, et en réduisant les obstacles à l'adoption de ces systèmes ;

b) De concevoir et de lancer des campagnes de promotion ciblées mettant en avant les avantages des systèmes de transport flexibles dans les zones touristiques rurales et dans les autres destinations touristiques ;

c) D'inclure les systèmes de transport flexibles dans les thèmes des manifestations et de contribuer activement à celles-ci, en présentant ces systèmes de manière à mieux les faire connaître et accepter ;

d) D'encourager la collaboration entre les parties prenantes afin de favoriser les partenariats entre les autorités nationales, les municipalités et les entreprises aux fins d'une mise en place conjointe des systèmes de transport flexibles et de mener un travail de sensibilisation pour susciter une large adhésion à ces systèmes.

## **VIII. Domaine d'intervention 5 : le vélo et la marche comme composantes de l'expérience touristique**

31. Il est essentiel pour les autorités nationales qui cherchent à améliorer la mobilité durable d'encourager les modes de transport actifs. Cela vaut pour la marche et le vélo en tant que formes de mobilité quotidienne, mais aussi pour la randonnée et le cyclotourisme en tant que modes de mobilité durable dans le secteur du tourisme. Ces activités offrent un lien étroit avec le paysage, l'environnement urbain et le patrimoine culturel, ce qui favorise une expérience immersive faisant appel aux sens. Plus de la moitié des personnes qui font du vélo pendant plusieurs jours lors d'une période de vacances utilisent davantage le vélo dans leur vie quotidienne par la suite<sup>19</sup>. En outre, il a été démontré que le cyclotourisme stimulait l'économie locale, car les cyclistes dépensent plus et leurs dépenses profitent aux communautés locales. La Fédération européenne des cyclistes estime que les 2,3 milliards de trajets effectués à vélo chaque année contribuent à l'économie à hauteur de 44 milliards d'euros, et rappelle les différents usages de la marche et du vélo<sup>20</sup>, qui peuvent être pratiqués tout au long de l'année. Il s'agit d'une autre forme de tourisme, particulièrement bénéfique pour les régions connaissant traditionnellement un tourisme saisonnier. Le Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme<sup>21</sup> consacre un chapitre entier à l'énoncé de recommandations visant à promouvoir le cyclotourisme.

### **A. Mesure 5.1 : renforcer les infrastructures dédiées au vélo et à la marche pour favoriser la mobilité dans le secteur du tourisme**

32. Cette mesure souligne le rôle essentiel que jouent les autorités nationales, en coordination avec les pouvoirs publics au niveau régional et local, dans la mise en place d'infrastructures de mobilité active complètes et de qualité élevée. Elle s'inscrit dans la nécessité d'une collaboration à différents niveaux administratifs associant les secteurs et ministères, et tient compte de l'importance d'une connexion avec les réseaux paneuropéens pour améliorer le processus de planification et promouvoir des expériences de tourisme durable. Il est recommandé :

a) De renforcer la collaboration entre les organismes nationaux participant à la mobilité active et au tourisme ;

b) D'établir une collaboration entre les administrations nationales, régionales et locales et le secteur du tourisme pour créer des réseaux, concevoir des stratégies communes et partager des données sur les cyclistes et les randonneurs ;

---

<sup>19</sup> Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC), « ADFC-Radreiseanalyse 2022 », disponible à l'adresse [www.adfc.de/artikel/adfc-radreiseanalyse-2022](http://www.adfc.de/artikel/adfc-radreiseanalyse-2022), 16 mars 2022.

<sup>20</sup> Fédération européenne des cyclistes, « The benefits of cycling: Unlocking their potential for Europe » (n.p., 2018).

<sup>21</sup> Ministère fédéral autrichien de l'action climatique, de l'environnement, de l'énergie, de la mobilité, de l'innovation et de la technologie, Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme : 5<sup>e</sup> Réunion de haut niveau sur les transports, la santé et l'environnement, Mai 2021 (Vienne, 2021), disponible à l'adresse [unece.org/info/publications/pub/376488](http://unece.org/info/publications/pub/376488).

- c) De créer des itinéraires attractifs, sûrs et confortables, et de fournir des services tels que la restauration, l'hébergement et la location et la réparation de vélos ;
- d) De garantir l'accessibilité des attractions à pied et à vélo (possibilités de mobilité entre les destinations) ;
- e) De planifier et de coordonner le développement et la gestion des infrastructures et la mise en place et l'entretien des réseaux locaux, régionaux, nationaux et européens ;
- f) D'élaborer des normes pour les infrastructures dédiées aux cyclistes et aux piétons, et d'adopter et d'appliquer des lignes directrices nationales pour la signalisation des réseaux, en complément des conventions et des normes internationales.

## **B. Mesure 5.2 : multimodalité – associer mobilité active et transports publics**

33. Cette mesure vise à proposer des solutions pour l'accessibilité des itinéraires pédestres et cyclables en mettant l'accent sur l'intégration dans les réseaux de transport public. Il s'agit d'encourager l'aménagement des services de transport public de manière à ce qu'ils puissent accueillir les vélos et la coordination avec les transports publics pour les trajets aller-retour, et de souligner l'importance de la mise en place de systèmes de location de vélos à l'échelle nationale et d'installations de stationnement accessibles pour les vélos afin d'améliorer la mobilité durable dans le secteur du tourisme. Il est recommandé :

- a) De promouvoir la connectivité intermodale en augmentant les capacités de transport de vélos dans les trains, bus et bateaux, en élaborant des normes de conception des véhicules et en proposant des services de réservation en ligne et des billets à des prix attractifs ;
- b) De promouvoir le stationnement des vélos dans les gares, en reliant les gares aux réseaux et aux infrastructures dédiées au vélo et à la marche ;
- c) De soutenir les services de location de vélos en créant de tels services et en les réglementant, en mettant l'accent sur la facilitation de la location-abandon entre les régions, en soutenant le partage de vélos pour le premier et le dernier kilomètre, et en approuvant la mise en place à l'échelle nationale de systèmes publics de location de vélos ;
- d) De soutenir une planification structurée, d'élaborer des normes de qualité et de mettre en place des programmes d'appui financier pour faciliter le stationnement et la location de vélos dans les gares.

## **C. Mesure 5.3 : données – suivi et analyse de l'évolution du tourisme actif**

34. Cette mesure vise à résoudre les problèmes liés à l'absence de planification étayée par des informations et d'harmonisation entre les objectifs en préconisant une approche fondée sur les données. Elle souligne l'importance d'une telle approche en encourageant la collecte et l'utilisation d'informations sur les flux, les préférences et les habitudes des cyclistes et des randonneurs afin d'améliorer la compréhension de ces activités touristiques particulières et de les promouvoir. Il est recommandé :

- a) De collecter et d'analyser des données sur le nombre, la longueur et l'utilisation des itinéraires, la perception de la qualité des infrastructures et des services offerts, ainsi que les habitudes et les préférences des touristes ;
- b) De définir et d'analyser divers indicateurs qui fournissent des informations utiles à l'élaboration de stratégies de mobilité active dans le cadre de l'expérience touristique ;
- c) De communiquer et de publier les données et les résultats des analyses.

#### **D. Mesure 5.4 : renforcer la gouvernance et l'organisation de la mobilité active**

35. Cette mesure correspond à la nécessité de favoriser un cadre coopératif dans lequel les autorités nationales jouent un rôle de coordination et de renforcement de la collaboration entre les administrations publiques et les acteurs privés, notamment les entreprises touristiques, ainsi qu'avec les organismes de protection de l'environnement, les agences de développement régional, les établissements de santé et les citoyens, afin de promouvoir des stratégies de mobilité active auprès des diverses parties prenantes. La participation active du secteur privé est nécessaire du fait de sa puissance financière et de ses capacités d'innovation qui permettront d'avancer dans la réalisation des objectifs communs, de faciliter les échanges entre les décideurs, d'améliorer l'efficacité, de tirer parti des synergies et d'éviter la duplication des activités. Il est recommandé :

- a) De coordonner les pouvoirs publics à différents niveaux en tirant parti de leurs compétences respectives dans le cadre d'une approche intersectorielle (de manière hiérarchique si nécessaire), tout en exploitant les synergies et en évitant la duplication des activités ;
- b) De faciliter l'échange de connaissances entre les acteurs publics et privés pour renforcer l'efficacité de la prise de décisions ;
- c) De tirer parti de l'engagement actif des acteurs privés pour attirer les investissements et susciter l'innovation dans le secteur.

#### **IX. Domaine d'intervention 6 : information sur les voyages (systèmes) multimodaux – besoins des touristes**

36. Les systèmes de transport multimodal permettent d'utiliser plusieurs modes de transport en fonction de leur adéquation aux différents objectifs et aux caractéristiques des déplacements. Ils offrent donc aux voyageurs diverses possibilités et réduisent la dépendance à l'égard des modes de transport motorisés privés. Cependant, accroître la gamme des choix est également source de complexité, et une collaboration entre de multiples prestataires de transport opérant dans le cadre de systèmes, mécanismes et régimes réglementaires différents doit être instaurée afin de proposer des solutions intéressantes pour les voyageurs. L'Union européenne a résolu la question en adoptant une réglementation selon laquelle les États membres sont tenus de créer des points d'accès nationaux et les opérateurs de transport doivent adopter des normes spécifiques relatives aux données et garantir la fourniture d'informations sur les itinéraires, ce qui permet aux prestataires de transport ou aux intermédiaires de fournir aux voyageurs les informations nécessaires<sup>22</sup> pour s'orienter dans les systèmes de transport multimodal.

##### **A. Mesure 6.1 : fournir des informations pratiques et accessibles sur les déplacements multimodaux et intermodaux**

37. Les touristes, qui connaissent souvent mal leurs lieux de destination et les possibilités de transport sur place, n'ont souvent pas accès à des informations fiables en temps réel pour leurs déplacements<sup>23</sup>. La promotion de l'échange de données entre les différents prestataires de transport au sein d'une chaîne multimodale permet de fournir aux voyageurs des informations regroupées. Si les données disponibles sont de bonne qualité, les informations

---

<sup>22</sup> Parlement européen (2017), Règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'information sur les déplacements multimodaux, *Journal officiel de l'Union européenne*, L 272 (2017), p. 1-13.

<sup>23</sup> Par exemple, les coûts et les procédures de réservation, la durée du voyage, les documents de voyage nécessaires, la validité du billet pour un voyage multimodal, la nécessité d'une réservation, le transport des bagages et des vélos, l'accès sans entraves, les passerelles, les temps de transfert entre les modes, les services en gare, les perturbations et les solutions de remplacement.

fournies seront également fiables. Cela permet de réduire l'incertitude quant aux possibilités offertes par les transports publics ou collectifs pour les touristes. Il est recommandé :

a) De définir des normes de qualité et des prescriptions pour la fourniture d'informations en temps réel et la mise à disposition des données (heure d'arrivée ou de départ, correspondances entre les trains ou les bus, retards, annulations et solutions de remplacement) ;

b) De soutenir les actions pilotes, les initiatives et la coopération pour accroître les possibilités de voyage multimodal entre prestataires de services de transport et de mobilité et prestataires de services touristiques (par exemple, par des incitations financières et des prix récompensant les solutions de mobilité durable) ;

c) D'encourager les prestataires de services de transport et de mobilité à coopérer et à partager des données pertinentes afin d'améliorer la disponibilité et la fiabilité des informations relatives aux voyages (par exemple, pour les options de transport nationales et les destinations internationales) tout au long des chaînes de transport multimodal.

## **B. Mesure 6.2 : faciliter la connectivité des données**

38. Il est souvent difficile d'exploiter les données relatives à la mobilité des différents prestataires de services de mobilité en raison du nombre élevé et de l'hétérogénéité des acteurs, des différentes normes en matière de données qu'ils appliquent et des différences entre les données disponibles. Dans ce cas, les offres de transport existantes ne sont pas toujours facilement visibles et accessibles pour les voyageurs, car les fournisseurs ne peuvent afficher que leurs propres offres sur leurs plateformes. Ce problème est encore plus aigu dans un système multimodal en raison de la grande hétérogénéité des acteurs. Les touristes sont souvent peu au courant des différents moyens de s'orienter dans un système de transport multimodal et dépendent donc davantage des prestataires pour leur offrir les solutions correspondant le mieux à leurs besoins de voyage. Il est recommandé :

a) D'établir des normes internationalement acceptées et harmonisées en matière de connectivité des données, en tenant compte de la propriété et de la sécurité des données ;

b) De définir les besoins en matière de données et d'élaborer une norme relative aux données de haute qualité (par exemple, des ensembles et des formats de données précis) aux niveaux national et international pour obtenir des informations fiables et précises sur le transport multimodal et intermodal ;

c) De mettre en place des structures de gouvernance et des programmes de soutien efficaces (par exemple, sous la forme d'un appui financier) ;

d) De promouvoir un accès non discriminatoire aux données afin d'améliorer la connectivité dans le transport multimodal.

## **C. Mesure 6.3 : intégrer les options de voyage multimodal et intermodal aux outils de planification des voyages**

39. À l'heure actuelle, les outils de planification des voyages des prestataires de transport ne prennent souvent en compte que les modes de transport qu'ils exploitent, ce qui rend difficile l'obtention d'informations sur les options de voyage multimodal, tant au niveau national qu'international. Avec la complexité croissante des différents modes de transport et des services touristiques (location de vélos, taxis/navettes, consigne à bagages) et la diversité des heures d'ouverture des services, il est nécessaire, si l'on veut parvenir à une intégration efficace, de pouvoir, en temps réel, accéder aux données et obtenir des informations sur les changements de trajet. Il est recommandé :

a) D'établir une base solide (par exemple, une plateforme d'information sous marque blanche) pour faciliter l'accès aux données et leur partage en toute transparence ;

b) D'encourager les prestataires de services de transport et de mobilité à tous les niveaux à coopérer au niveau national, à assurer la compatibilité de leurs données et à offrir des services de transport multimodal durables ;

c) De garantir la fourniture de données en temps réel, d'informations sur les perturbations, les changements et les itinéraires, ainsi que des données géographiques requises pour la planification des voyages, en investissant dans des systèmes technologiques avancés, en appliquant des protocoles complets de partage des données et en encourageant la collaboration avec les parties prenantes afin d'établir un écosystème d'informations performant et interconnecté ;

d) De soutenir les solutions de planification de voyage, de billetterie, de réservation, d'échanges et d'information sur les voyages grâce à des interfaces de programmation d'applications ouvertes prenant en compte diverses offres touristiques, l'objectif étant d'améliorer l'efficacité et l'accessibilité.

## **X. Domaine d'intervention 7 : intégration des services de mobilité durable dans les forfaits touristiques, le marketing et la communication**

40. Les autorités nationales et les organisations touristiques peuvent contribuer à la promotion de la mobilité durable dans le secteur du tourisme dans le cadre d'offres forfaitaires. Ils peuvent mettre en place des systèmes de certification pour les opérateurs qui proposent des services de voyage respectueux de l'environnement. En outre, les autorités peuvent mener des campagnes de sensibilisation pour souligner les avantages environnementaux du transport durable et encourager son utilisation. Des programmes de formation garantissent que les prestataires de services ont une bonne connaissance des options de transport durable. La collaboration avec les parties prenantes, les actions de sensibilisation au niveau international et le marketing contribuent également à promouvoir le secteur du tourisme durable.

### **A. Mesure 7.1 : intégrer la mobilité durable dans les programmes de certification et les systèmes d'étiquetage du tourisme**

41. Cette mesure vise à simplifier le processus complexe de certification des forfaits de tourisme durable qui englobent divers services tels que les modes de transport, l'hébergement, les programmes de loisirs et les repas. Du fait de la diversité de ces services, il est nécessaire que les pouvoirs publics participent activement au niveau national ou régional à l'évaluation et à la promotion des systèmes de certification, en garantissant leur crédibilité et leur efficacité. Il est recommandé :

a) D'utiliser et de promouvoir des systèmes de certification existants (par exemple, hébergement écologique, écoétiquetage), tout en élaborant de nouvelles normes de certification des forfaits de tourisme durable ;

b) De fournir aux voyageurs des outils numériques leur permettant de calculer et de comparer les émissions de dioxyde de carbone des différents forfaits touristiques et modes de transport ;

c) D'encourager l'élaboration de méthodes de certification internationales et nationales afin de pouvoir étalonner, comparer et classer les offres de voyage sur la base de la durabilité, en tenant compte du point de vue des touristes ;

d) D'encourager les organismes de financement à offrir des conditions avantageuses et des subventions aux services touristiques durables ou ayant une certification écologique et à accorder des incitations financières aux opérateurs certifiés.

## **B. Mesure 7.2 : promouvoir la mobilité durable dans les campagnes nationales de communication et de promotion du tourisme**

42. Cette mesure répond à la nécessité de promouvoir la mobilité durable dans le secteur du tourisme. Les agences de tourisme nationales ou régionales et les organismes de tourisme réceptif devraient s'efforcer d'intégrer la durabilité – y compris en matière de mobilité – dans les campagnes de promotion afin d'attirer l'attention sur l'action climatique et de l'encourager activement, pour que les visiteurs soient conscients de leur empreinte carbone pendant les vacances. Ils contribueraient ainsi à lutter contre les changements climatiques. Il est recommandé :

- a) D'intégrer la mobilité durable dans les campagnes nationales et internationales de promotion du tourisme ;
- b) De promouvoir les forfaits de voyage durable dans les campagnes de communication et de promotion menées par les pouvoirs publics, les organismes publics, les organisations touristiques nationales, les organismes de tourisme réceptif et les sociétés de transport public ;
- c) D'appliquer des stratégies marketing favorisant les modes de déplacement durables tout en mettant en garde contre les modes de déplacement non durables ;
- d) D'inclure dans les communications une comparaison de l'empreinte carbone des différents modes de transport.

## **C. Mesure 7.3 : diffuser l'information et soutenir la formation**

43. Cette mesure répond au besoin d'information et de sensibilisation des entreprises du secteur du tourisme en ce qui concerne les services de mobilité durable. Il est recommandé :

- a) De présenter des études de cas et des pratiques exemplaires afin de sensibiliser les acteurs du tourisme aux produits et aux forfaits encourageant la mobilité durable ;
- b) D'aider les voyageurs à élaborer de nouveaux produits et offres favorisant la mobilité durable ;
- c) D'offrir des possibilités de formation aux acteurs du tourisme et aux voyageurs désireux d'adopter des pratiques de mobilité durable et de les aider à obtenir des certificats et des labels, à organiser des ateliers, des webinaires, des journées d'information et des voyages d'étude, et à créer des boîtes à outils et des documents d'orientation ;
- d) D'encourager et de récompenser les pratiques respectueuses de l'environnement en mettant en place des mesures de fiscalité progressive incitant à proposer des offres de mobilité durable.

## Annexe

### Glossaire

1. Par « systèmes de transport flexibles » (ou services de transport flexibles), on entend des solutions de transport innovantes et à la demande, par exemple pour le dernier kilomètre, dans une région touristique (systèmes de transport à la demande, de bus à la demande, services de navette et solutions de mobilité partagée). Ces systèmes complètent généralement les transports collectifs et ne sont pas tenus de respecter des itinéraires, des arrêts et des horaires fixes. Ils permettent donc de répondre aux besoins de mobilité des utilisateurs dans les zones à faible demande et pendant les périodes de faible demande (les week-ends et les vacances par exemple).
2. La « randonnée » (par opposition à la marche) désigne une pratique plus sportive et plus proche de la nature, sur de plus longues distances et sur des terrains variés.
3. La « mobilité » fait référence au besoin et au désir qu'ont les individus de se déplacer d'un endroit à un autre, ainsi qu'à leurs habitudes et aux choix qu'ils font dans leurs déplacements. Elle inclut notamment les modes de transport et la fréquence et la distance des déplacements.
4. La « gestion de la mobilité »<sup>24</sup> est un concept qui vise à promouvoir les transports durables et à gérer la demande d'utilisation de la voiture en modifiant les attitudes et les comportements des voyageurs. Elle repose sur des mesures dites « douces » telles que l'information et la communication, l'organisation des services et la coordination des activités des différents partenaires. Ces mesures douces visent le plus souvent à améliorer l'efficacité des mesures dites « dures » en matière de transport urbain (telles que la mise en service de nouvelles lignes de tramway, de voies ou de pistes cyclables). Les mesures de gestion de la mobilité (par rapport aux mesures dures) n'entraînent pas nécessairement de gros investissements financiers et peuvent avoir un rapport coûts-avantages élevé.
5. Un « plan de mobilité urbaine durable » est un plan stratégique conçu pour répondre aux besoins de mobilité des personnes et des entreprises en milieu urbain et périurbain et vise à améliorer la qualité de vie. Il s'appuie sur les pratiques existantes et tient dûment compte des principes d'intégration, de participation et d'évaluation<sup>25</sup>.
6. « Les transports », en tant que secteur économique, désignent le déplacement de personnes et de marchandises d'un endroit à l'autre en utilisant différents modes de transport (terrestres, routiers, aériens et maritimes).
7. « Le transport » désigne la fourniture et la disponibilité des infrastructures et des services liés au déplacement des personnes (et des marchandises).
8. Le « tourisme » est un phénomène social, culturel et économique qui suppose des mouvements de personnes vers des pays ou des lieux situés en dehors de leur environnement habituel intervenant pour des motifs personnels ou professionnels. Ces personnes sont appelées visiteurs et peuvent être des touristes ou des excursionnistes, des résidents ou des non-résidents ; le tourisme englobe leurs activités, dont certaines impliquent des dépenses touristiques<sup>26</sup>.

---

<sup>24</sup> European Platform on Mobility Management, Management de la mobilité (2024), disponible à l'adresse [https://epomm.eu/sites/default/files/files/MMDefinition\\_FR.pdf](https://epomm.eu/sites/default/files/files/MMDefinition_FR.pdf).

<sup>25</sup> Commission européenne, Mobility and Transport, « Sustainable urban mobility » (2024), disponible à l'adresse [transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/sustainable-urban-mobility\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/sustainable-urban-mobility_en).

<sup>26</sup> Organisation mondiale du tourisme, « Glossaire des termes touristiques » (2024), disponible à l'adresse <https://www.unwto.org/fr/glossaire-de-tourisme>.

9. Dans le présent document, la « mobilité touristique » vise principalement le comportement des touristes et des visiteurs en matière de mobilité. Les activités de transport générées par le secteur du tourisme, telles que le transport de marchandises ou de main-d'œuvre, ne sont pas prises en compte dans ce document.

10. La « marche » (par opposition à la randonnée) est une activité plus décontractée qui convient à des distances courtes effectuées au quotidien en milieu urbain ou villageois.

---