

## MASTER TOURISME ET HÔTELLERIE

Parcours « Tourisme et Développement »

MÉMOIRE DE PREMIÈRE ANNÉE

# Ecomobilités & développement territorial

Présenté par :

**Gabrielle Brault**

Année universitaire : **2015 - 2016**

Sous la direction de : **Pierre Torrente**



## MASTER TOURISME ET HÔTELLERIE

Parcours « Tourisme et Développement »

MÉMOIRE DE PREMIÈRE ANNÉE

# Ecomobilités & développement territorial

Présenté par :

**Gabrielle Brault**

Année universitaire : **2015 - 2016**

Sous la direction de : **Pierre Torrente**

*« L'ISTHIA de l'Université de Toulouse Le Mirail n'entend donner aucune approbation, ni improbation dans les projets tutorés et mémoires de recherche. Ces opinions doivent être considérées comme propres à l'auteur. »*

## Remerciements

---

*Dans un premier temps je souhaite remercier mon maître de mémoire, Pierre Torrente. Je le remercie pour son expérience, mais surtout pour sa pédagogie : s'il a su guider ma réflexion afin que je ne m'égare pas, il m'a toujours laissé assez de liberté afin que je puisse tirer mes propres conclusions.*

*Je tiens à exprimer ma gratitude aux professeurs de l'ISTHIA, qui, tout au long de cette année, nous ont transmis leurs connaissances mais surtout les valeurs qui les animent.*

*Je tiens également à remercier la promotion Master 1 Tourisme et Développement. Parmi eux, je remercie tout particulièrement les personnes avec qui je me suis lié d'amitié. La rencontre avec l'Autre étant essentiel, ils ont été une source permanente d'enrichissement et nos confrontations d'idées nous ont permis à tous de nous challenger intellectuellement. Je les remercie pour leur bonne humeur, leurs rires, leur soutien, ainsi que leur retard dans leur propre mémoire, qui fut une source constante de réconfort.*

Introduction générale.....	7
<b>PARTIE 1 : Développement, mobilités et écomobilités : approche systémique des concepts .....</b>	<b>9</b>
Introduction de la Partie 1.....	10
Chapitre 1 : Regards croisés entre développement territorial et tourisme. ....	11
Chapitre 2 : La mobilité, un enjeu de taille .....	21
Chapitre 3 : Vers une sensibilisation pour l'écomobilité.....	31
Conclusion de la Partie 1 .....	44
<b>PARTIE 2 : Les écomobilités, un enjeu stratégique de développement territorial ....</b>	<b>45</b>
Introduction de la Partie 2.....	46
Chapitre 1 : L'écomobilité semble permettre la préservation des ressources naturelles.....	47
Chapitre 2 : L'écomobilité, source d'un aménagement territorial cohérent.....	56
Chapitre 3 : Les éco-mobilités permettent une diversification de l'offre touristique..	71
3.1 Les mobilités douces, une expérience à part entière .....	71
Conclusion de la Partie 2 .....	82
<b>PARTIE 3 : Les écomobilités comme enjeu de développement territorial : le cas de La Loire à Vélo.....</b>	<b>84</b>
Chapitre 1 : Présentation du cas d'étude : La Loire à vélo.....	85
Chapitre 2 : Vérification des hypothèses .....	92
Chapitre 3 : Méthodologie de recherche .....	107
Conclusion de la Partie 3 .....	112
Conclusion générale .....	113

Au cours du XXème siècle et en ce début du XXIème, le monde dans lequel nous vivons a complètement changé. En quelques décennies, nous sommes passés d'un monde sédentaire, à un monde qualifié d'hypermobile. Le transport des biens, des marchandises et des hommes n'a jamais été aussi rapide. Accompagnant la mondialisation, les hommes n'ont de cesse de vouloir se déplacer, découvrir d'autres horizons. L'allongement de la durée de vie et la réduction du temps de travail en sont une bonne explication, parallèlement à la démocratisation des loisirs. La mobilité est alors devenue essentielle, une norme à respecter si l'on veut être accepté, intégré. Le monde du tourisme n'est pas en reste. La démocratisation des transports, l'avènement de l'avion et des trains grande vitesse ont ouvert l'accès à un monde, si ce n'est inconnu, du moins réservé à une élite. Ces transports ont permis d'aller toujours plus vite, toujours plus loin. Nous avons poussé à son paroxysme l'idée de progrès et de croissance. Cependant, depuis quelques années s'opère un changement de société, de paradigme. Les différentes crises financières, sociales et environnementales ont eu comme conséquence –parmi de nombreuses autres- une prise de conscience sur le monde et sur les pratiques des hommes, jusque-là peu remises en question. Une envie progressive d'un retour vers l'essentiel se fait sentir, en modifiant en profondeur valeurs, comportements et représentations qui jusque-là gouvernaient le monde.

C'est dans ce contexte qu'a émergé une demande pour les écomobilités, ces moyens de transports tendant à être respectueux de l'environnement tout en permettant souvent une exploration plus lente, synonyme d'une découverte approfondie du territoire traversé et de l'Autre.

Ces constats de base faits, nous avons donc voulu nous pencher plus spécifiquement sur les écomobilités. Or, il semble exister encore peu de travaux, du moins en France, par rapport à l'ampleur de ce phénomène, pourtant croissant. Il semble y en avoir d'autant moins sur les écomobilités en tant que pratique touristique. Quel rôle les écomobilités jouent-elles vraiment ? Sont-elles un phénomène de mode ou une réelle tendance de fond ? D'un point de

vue touristique, ont-elles leur place ? Les territoires peuvent-ils les utiliser afin de revaloriser voir d'affirmer leurs identités ? Sont-elles une solution aux problèmes environnementaux causés par les transports et le tourisme ? Et si la réponse à la question précédente est affirmative, sont-elles une solution totale ou seulement partielle ? De plus, les écomobilités doivent-elles être mises en place seulement pour les touristes ? Doit-on développer les écomobilités à des fins touristiques ou tout d'abord pour les locaux ? Et permettent-elles une bonne structuration des territoires? ... Voici une infime partie des questions que nous nous sommes posés, avant, et tout au long de cette recherche.

L'ensemble de cette recherche universitaire souhaite donc analyser le rôle que les écomobilités peuvent jouer dans une optique de développement territorial. Cette réflexion intègre la compréhension du processus de développement territorial grâce aux écomobilités, sous le prisme des variantes environnementales, sociales et économiques. Afin de mener à bien cette réflexion, ce mémoire sera structuré en trois parties. La première partie sera consacré à l'exploration de notre recherche, en définissant les concepts et notions clés ainsi qu'en analysant les différentes étapes nécessaires à l'avènement des écomobilités. La seconde partie constituera l'élaboration de trois hypothèses permettant d'amener des éléments de réponses à la problématique formulée au préalable. Enfin, notre cas d'étude, à savoir La Loire à Vélo, sera analysée à l'aide d'une méthodologie probatoire afin de vérifier concrètement nos hypothèses.

PARTIE 1 : Développement, mobilités et  
écomobilités : approche systémique des concepts

---

## Introduction de la Partie 1

---

Cette première partie va nous permettre d'installer les principes fondamentaux, nécessaires au bon déroulement du fil de réflexion, en présentant des éléments de définition et de cadrage.

Ainsi, en premier lieu, il conviendra de rappeler les liens entre le développement territorial et le tourisme, en définissant premièrement la notion de développement territorial, pour ensuite se pencher sur le concept de développement durable et en quoi il est adaptable au tourisme, pour finalement comprendre dans quelles mesures le tourisme peut être un bon facteur de développement pour les territoires.

Par la suite, nous pointerons l'un des enjeux fondamentaux de nos sociétés, la mobilité. Afin de l'appréhender au mieux, nous préciserons les changements sociétaux qui ont permis son avènement, et les impacts qui en résultent. Nous poursuivrons en tentant de définir le concept, et en mettant en exergue les différentes manières d'aborder cette notion, pour s'interroger sur l'idée « d'hypermobilité », et ce qu'il en résulte réellement. Enfin, nous verrons en quoi les mobilités représentent un enjeu de taille pour le développement du tourisme dans les territoires.

Nous terminerons cette première partie en évoquant le concept des écomobilités, et comment elles ont fait leurs apparitions. Pour cela, nous nous pencherons tout d'abord sur les mobilités touristiques, ce qu'elles représentent en France, en insistant sur le rôle primordial de la voiture, pour ensuite faire le constat simple qu'il ne peut y avoir de tourisme sans transports. Ensuite, nous verrons ce qui a amené à une sensibilisation pour les écomobilités pour terminer par définir ce concept ainsi que celui du « slow tourism » et les moyens de transport que cela implique.

## Chapitre 1 : Regards croisés entre développement territorial et tourisme.

Dans ce premier chapitre, nous allons définir des concepts généraux, comme le développement, le développement territorial et le développement durable. Après avoir défini ces termes, nous allons nous pencher sur les conditions nécessaires pour que le tourisme puisse être un réel facteur de développement territorial.

### 1.1 Le concept du développement

*"La prise de conscience de la grande carence des modèles est le préliminaire de tout progrès politique et social dans l'idée de développement" Edgar Morin.*

#### 1.1.1 Qu'est-ce que le développement ?

Selon le site internet géoconfluence,<sup>1</sup> " le concept de développement désigne l'ensemble des transformations techniques, sociales, territoriales, démographiques et culturelles accompagnant la croissance de la production. Il traduit l'aspect structurel et qualitatif de la croissance et peut être associé à l'idée de progrès économique et social. Après avoir privilégié la seule croissance de la production de richesse (PIB, PIB/hab.), le concept de développement s'est élargi pour inclure différentes dimensions constitutives du bien être : l'état global de santé des populations, les niveaux d'instruction, d'une manière générale, les conditions de vie."

---

<sup>1</sup> Géoconfluence, définition du développement économique.[en ligne]. Disponible sur :< <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/developpement-economique>>. (Consulté le 10/01/2016)

### 1.1.2 Le développement territorial

*« Le développement territorial désigne tout processus de mobilisation des acteurs qui aboutit à l'élaboration d'une stratégie d'adaptation aux contraintes extérieures, sur la base d'une identification collective à une culture et à un territoire » (PECQUEUR, 2005, p.297).*

Selon Bernard Pecqueur, le développement territorial ne peut se décréter et reste une construction d'acteur. De plus, cette construction ne peut se concevoir qu'à travers une dynamique d'acteur et est donc inséré dans le temps.

Dans cette définition, nous pouvons noter 3 affirmations :

Premièrement, il y a une stratégie d'adaptation dans la mesure où ce processus est réactif vis à vis de la globalisation. Cette stratégie vise à permettre aux acteurs des territoires de réorganiser l'économie locale face aux problèmes que peuvent rencontrer les territoires.

Ensuite, le mécanisme de territorialisation repose sur le principe de spécification, c'est à dire la recherche de la ressource propre aux territoires, qui permet auxdits territoires de se différencier vis à vis de leurs voisins.

Enfin, la dynamique de développement territorial vise à révéler les ressources inédites sur lesquelles s'appuient les acteurs et c'est en cela que ça constitue une innovation.

Il est important d'insister sur le fait qu'une ressource territoriale est toujours socialement produite par un groupe d'acteur qui l'identifie et la mobilise dans un projet afin de la valoriser.

### 1.2 Tourisme et développement durable

Depuis la conférence sur le climat de Rio de Janeiro, le développement durable a pris une ampleur considérable. Le tourisme, responsable de nombreux maux, essaie de plus en plus d'intégrer les principes du développement durable, que cela soit à des fins de préservation ou tout simplement afin de répondre à l'intérêt croissant des touristes pour ce concept.

### 1.2.1 Le développement durable

*« Le développement durable satisfait les besoins des générations présentes sans compromettre la possibilité pour les générations à venir de satisfaire leurs propres besoins »*

Le développement durable tire ses origines des 30 glorieuses, période durant laquelle les pays développés ont expérimenté une croissance continue très forte. C'est une période où l'idée, selon laquelle le progrès assurera une croissance indéfinie et un progrès constant, émerge.

Une prise de conscience se manifeste cependant peu à peu. En 1968, le Club de Rome, avec le rapport "Limits to Growth", qui sortira en 1972, remet en question cette croyance commune. La conclusion forte de ce rapport est que la croissance matérielle infinie amènera tôt ou tard à un "effondrement" du monde qui nous entoure, et que, même en étant très optimiste sur les capacités technologiques à venir, l'aptitude à recycler ou à économiser les matières premières que nous consommons, le contrôle de la pollution, ou encore le niveau des ressources naturelles, l'effondrement se produira avant 2100. Cet effondrement ne signifie pas pour autant l'extinction de l'espèce humaine, mais une diminution féroce de la population, ainsi qu'un affaiblissement significatif des conditions de vie.

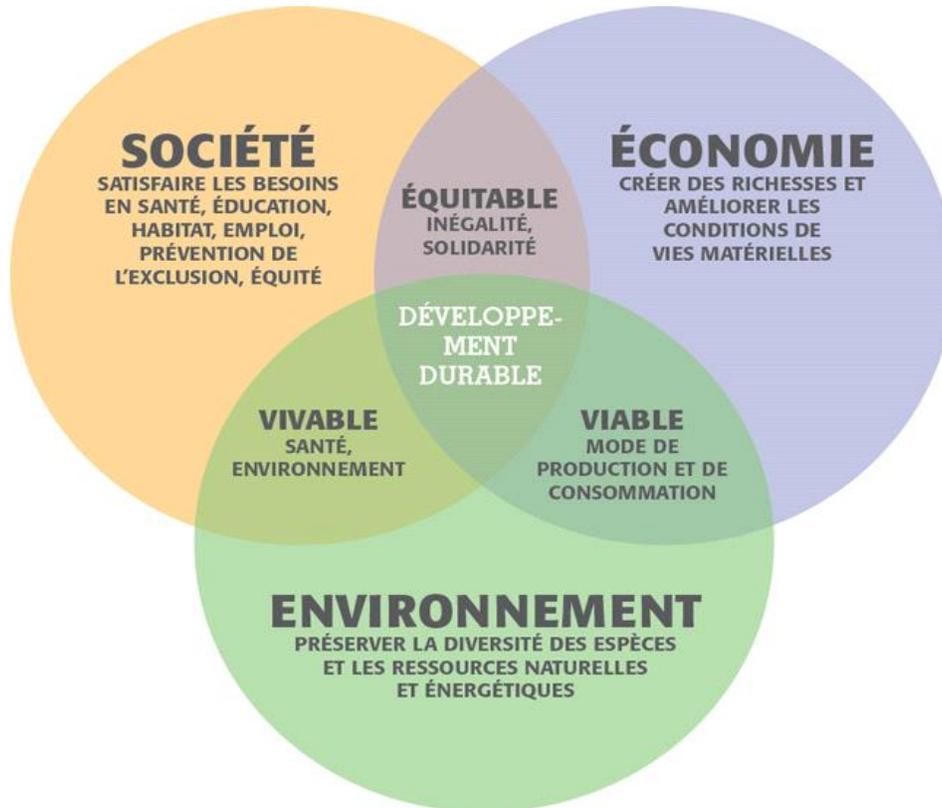
De ce rapport est donc parti un débat sur l'écodéveloppement, terme défini à la conférence de Stockholm en 1972, puis sur le développement durable, encensé par le rapport Brundtland en 1987 "Notre avenir à tous" en attribuant à ce terme la première définition : *« Un mode de développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre les capacités des générations futures à répondre aux leurs »*.

Enfin, la Conférence de Rio, ou Sommet de la terre, de juin 1992, avec ses avancées et ses compromis, a aidé à une large prise de conscience autour de l'idée de développement durable – économique, social, environnemental. Depuis cette date, les États et les acteurs économiques et sociaux, s'efforcent de mettre en œuvre le développement durable.

Le développement durable est donc un processus de développement qui doit concilier

l'écologique, l'économique et le social et qui établit un cercle vertueux entre ces 3 pôles.

Figure 1 : **Les 3 dimensions du développement durable** (Source : <http://www.lombric.com/decouvrir-le-smitom/politique-environnementale-et-demarche-qualite/agenda-21>)



On trouve ainsi 3 dimensions au développement durable :

L'efficacité économique, afin de rendre l'économie florissante, compétitive et créatrice. Cela comprend par conséquent l'amélioration des infrastructures matérielles et immatérielles. Le capital de production ainsi que le capital social doivent augmenter de manière qualitative et la répartition sociale et territoriale doit être égale.

La solidarité sociale, afin de se battre contre l'exclusion et les inégalités et satisfaire les besoins fondamentaux des populations. Cela inclut donc le maintien et l'amélioration du niveau de vie ainsi que l'accès aux ressources.

La responsabilité écologique, afin de lutter contre la destruction de l'environnement et permettre la reproduction des ressources naturelles à long terme. C'est un principe de précaution. On comprend ici l'importance temporelle et géographique du développement

durable, puisqu'il s'agit de transmettre un patrimoine.

Enfin, d'un point de vue géographique, le développement durable vise à restreindre les disparités entre pays du nord et pays du sud, régions urbaines et régions rurales. (Rayssac, 2015, ISTHIA)

### 1.2.2 Développement et tourisme durable, concepts et approches

Malgré les nombreuses assertions, le tourisme durable est un concept et non une nouvelle forme de tourisme.

Le tourisme durable doit appliquer les principes décrits par le développement durable.

L'OMT, en 1988 explique que :

*« Le développement durable du tourisme satisfait les besoins des touristes et des régions d'accueil d'aujourd'hui tout en veillant à protéger et à améliorer les conditions pour son développement futur. Il doit conduire à une gestion de l'ensemble des ressources permettant de satisfaire aux besoins économiques, sociaux et esthétiques, tout en sauvegardant l'intégrité culturelle, les processus écologiques essentiels, la diversité biologique et les systèmes d'entretien permettant la vie. »*

Au niveau environnemental, il s'agit de :

- Valoriser le patrimoine naturel.
- Faire une utilisation mesurée des ressources naturelles, afin qu'elles puissent se renouveler.
- Limiter les impacts négatifs sur l'environnement.
- Adapter le développement touristique à l'environnement de la destination ainsi que de sa capacité d'accueil.
- Utiliser des matériaux locaux et privilégier les réseaux locaux.
- Contribuer à la protection de l'environnement à travers les ressources financières.

Au niveau social :

- Améliorer les conditions de vie de la population d'accueil
- Améliorer les infrastructures sociales
- Renforcer le système de santé
- Limiter les effets négatifs sur la société d'accueil (respecter les droits des individus, le droit d'usage de leurs ressources, leurs habitudes...)
- Lutter contre la folklorisation
- Valoriser le patrimoine culturel

Au niveau économique :

- Générer des ressources
- Répartir équitablement les revenus générés par le tourisme
- Garantir le développement économique
- Intégrer le tourisme aux autres secteurs d'activités
- Créer de l'emploi, lutter contre les emplois précaires liés au tourisme
- Revitaliser des régions économiques
- Commercialiser des produits régionaux

Le tourisme durable doit donc être un élément du développement local. Les sociétés locales doivent participer pleinement au processus de décision, être autonomes et rester maître de leurs développements. Cet aspect, lié au développement local est également très présent dans les principes généraux du développement durable.

Il doit y avoir un engagement et une participation de tous les acteurs, à toutes les échelles, donc une forte cohésion sociale. En effet, tous les individus ont un rôle à jouer, même les consommateurs, de par leurs comportements qui influent sur le monde du tourisme.

### 1.3 De quelles manières le tourisme peut-il être un réel facteur de développement ?

Un postulat existe, selon lequel le tourisme est un bon outil de développement territorial. Or, nous allons voir que cela est un peu plus compliqué.

#### 1.3.1 Quatre fondements essentiels

Dans nos sociétés occidentales, le travail organise l'univers quotidien. Selon Pierre Torrente, afin que le tourisme soit facteur de développement, il existe 4 fondements qui doivent être utilisés simultanément. (Cahiers de l'OCEMO n°3, Marseille, novembre 2014)

Tout d'abord, le temps libre, c'est à dire le temps qui n'est pas utilisé pour le travail. Le tourisme peut donc être facteur de développement uniquement dans les sociétés qui utilisent le travail comme élément social structurant.

Car si tout le monde travail, toutes les sociétés ne sont pas organisées autour de la valeur travail. On peut donc se demander si le tourisme peut être un facteur de développement dans les communautés où la valeur travail n'est pas la valeur de référence sociale.

Le second fondement est la mobilisation des moyens financiers. En effet, afin de voyager, les touristes doivent mobiliser certaines sommes, qui diffèrent évidemment en fonction du niveau de vie qu'ils souhaitent avoir.

Le troisième fondement est la liberté de se déplacer, c'est à dire la capacité d'un territoire à offrir à un individu la possibilité de se déplacer. Internet fut une véritable révolution pour ce fondement.

Cependant, lorsque la possibilité de se déplacer est restreinte, des solutions peuvent être trouvées, comme c'est le cas avec les concepts d'hôtel-club : on crée in situ un environnement familier sur un territoire qui ne l'est pas, en regroupant au même endroit tous les services dont les touristes pourraient avoir besoin.

Chaque fois que l'on réduit la possibilité d'un touriste à se déplacer, cela réduit le facteur touristique en tant que développement territorial, même si cela est fait pour des questions de préservation.

Les touristes doivent donc accepter de consacrer simultanément leurs temps libre et leurs moyens financiers à ce qu'on leur propose.

Le dernier fondement est la liberté d'accueillir. Lorsque les conditions basiques de survie ne peuvent être satisfaites, on ne peut être complètement libre d'accueillir. Or, quand un territoire ne parvient pas à satisfaire les conditions basiques de survie, et que le tourisme se développe, tout individu vivant sur ce territoire va tenter de travailler dans le tourisme. Ce n'est cependant pas possible, et cela amène donc mendicité, prostitution et délinquance.

Afin que le tourisme soit facteur de développement, ces 4 fondements doivent par conséquent être utilisés en même temps.

### 1.3.2 Les principes qui structurent l'activité touristique.

Toujours selon Pierre Torrente, plusieurs principes organisent l'activité touristique.

Premièrement, le principe climatique, c'est à dire la probabilité pour que le climat soit favorable, en fonction des saisons, à l'activité touristique. Or, en quelques dizaines d'années, nous sommes passés d'un principe climatique à très faible risque à un principe climatique à très haut risque. Puisque l'on sait que le réchauffement climatique ne va pas s'arrêter là, il est absolument nécessaire de minimiser le principe climatique. Par exemple, selon un rapport de GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) en 2030, au-dessus de 1900mètres d'altitude, il ne neigera que 14 jours ! C'est un fait désastreux pour les stations de montagne. Or, en 2015, plusieurs stations de ski ont renouvelées leurs équipements, s'endettant sur 25 ans.

Le second principe est celui de la durée du séjour. Au départ, les touristes, composés des élites,

partaient plusieurs mois, généralement 4. Nous en sommes maintenant à un taux de durée de vacances de 4 jours! Or, l'intérêt d'un séjour long est que cela minimise le risque climatique.

Le troisième principe, celui de la fidélisation, est très difficile à accomplir. En effet il est socialement compliqué de retourner toujours au même endroit puisque les vacances sont un élément de posture sociale. De plus, il existe maintenant une variété d'offre trop importante, nous sommes constamment envahis d'informations qui nous invitent à aller ailleurs. Le monde est un village, et notre société a érigé le zapping en norme.

Le principe de service est probablement le principe qui dérégule le plus le tourisme. Si la qualité des services baisse, les prix baissent, donc la fréquentation augmente. Et si la fréquentation augmente, la qualité de service baisse à nouveau, ce qui entraîne de nouveau une baisse des prix, et le cercle n'en finit plus.

Afin que le tourisme soit facteur de développement, il ne doit absolument pas constituer une mono activité. C'est le principe de l'activité complémentaire.

Or, beaucoup de monde a déjà été touriste, et part donc du postulat que l'ayant déjà été, ils sont capables de mener à bien une activité touristique. De plus, il est vrai que le tourisme permet au territoire d'avoir une bonne image, c'est une excellente vitrine.

Selon Pierre Torrente, si le tourisme ne réunit pas tous ces facteurs, il ne peut être le moteur de développement. D'autres secteurs doivent donc être développés en priorité.

Toujours selon Pierre Torrente, un projet touristique facteur de développement est : *"un système polymorphe qui s'inscrit dans une dimension temporelle et spatiale dont le principe est de mettre en interrelation les éléments endogènes et exogènes qui le compose. "*

### Conclusion chapitre 1 :

Ce premier chapitre nous montre donc l'importance d'un développement territorial, qui est avant tout une construction d'acteurs devant adopter une stratégie d'adaptation tout en réfléchissant au principe de spécification, afin de révéler des ressources inédites au territoire. Nous avons également constaté l'ampleur du développement durable, et comment ces préceptes peuvent s'adapter au tourisme. Enfin, la réflexion de Pierre Torrente nous démontre que le tourisme n'est pas un outil de développement territorial facile à mettre en œuvre, puisqu'il est nécessaire que divers principes et fondements soient utilisés simultanément afin d'assurer sa bonne élaboration.

## Chapitre 2 : La mobilité, un enjeu de taille

Dans notre monde souvent qualifié d'hypermobilité, les mobilités occupent une place grandissante. Depuis les 30 glorieuses, la mobilité est en effet associée à la notion de progrès, et puisque la vitesse et l'individualisme accaparent à présent une place prépondérante, la mobilité a été érigée au rang de valeur. Il nous semble normal d'accéder à tout, tout de suite, que ce soit à un flux d'information ou de se retrouver à l'autre bout de la planète en quelques heures. La possession est indispensable : puisque les autres l'ont, pourquoi pas moi ?

Ce mode de pensée est pourtant assez récent, et nous allons tenter d'en comprendre les méandres et les évolutions.

### 2.1 Des changements dans nos modes de vie

#### 2.1.1 La nouvelle économie du temps

L'une des différences cruciales avec les siècles précédents est que l'on assiste à un allongement important de la durée de vie.

En France, selon Jean Viard, nous gagnons près de 3 heures d'espérance de vie par jour, ce qui impacte considérablement nos modes de vie. (Viard, 2012, p 38). Par exemple, toujours selon Jean Viard, au XIX<sup>ème</sup> siècle, un ouvrier avait une espérance de vie de 500 000 heures, dont il en passait 200 000 à travailler. En enlevant le temps passé à dormir, il ne lui restait plus que 100 000 heures pour son temps libre. Or, aujourd'hui, nous avons une espérance de vie d'environ 700 000 heures ! Nous sommes alors passés de 100 000 heures consacrées au temps libre à 400 000, avec qui plus est la diminution du temps de travail, qui est passé de 200 000 au début du siècle à environ 63 000 de nos jours.

Ces heures consacrées au temps libre sont donc d'éventuelles heures passées à se déplacer, à

voyager. En effet, selon Jean Viard, *"64% des Français quittent leur domicile tous les ans durant au moins une semaine [...] 40 millions partent en vacances!"*(Viard, 2012,p.67). Bien qu'il ne faille pas oublier tous ceux qui ne partent pas pour diverses raisons, qu'elles soient économiques ou sociales, cela représente tout de même un nombre conséquent.

Cette croissance progressive du temps libéré nous apprend un nouvel art de vivre, bien différent de celui vécu par nos arrières grands parents.

### 2.1.2 Un nombre de déplacements croissant

En un siècle, le nombre de déplacements a augmenté de manière démesurée. Cela fut tout d'abord lié à un enthousiasme collectif pour la technologie.

Les 30 glorieuses ont apporté un élargissement et une diversification en matière de choix de carrières, de consommation et de modes de vie. Durant cette période, mobilité était synonyme de progrès. L'engouement pour la technologie était prégnant, la vitesse et la distance parcourue équivalaient à un grand bond vers la modernité.

Si en 1936, l'époque du Front populaire, des congés payés et de la semaine de 5 jours, nous parcourions chacun uniquement 5 km par jour, nous en sommes aujourd'hui à près de 45 ! Que cela soit un déplacement physique ou virtuel. Et plus de la moitié de ces déplacements est consacré à la famille, les loisirs et les vacances.

A ces changements s'ajoutent les innovations technologiques permettant une vitesse croissante des déplacements. Dans les années 90, la massification des télécommunications a permis un accroissement du nombre des possibles.

A cela s'ajoute internet, qui a largement contribué au maillage de notre monde, s'affranchissant des frontières physiques, culturelles ou historiques.

Un nouvel espace-temps est né.

### 2.1.3 La mobilité, une norme devenue essentielle

La mobilité semble avoir définie de nouvelles règles, de nouvelles valeurs, être une norme, pour finir par emporter l'opposition, vieille comme le monde, entre sédentaires et

migrants.

En plus des évolutions technologiques, l'économie s'est mondialisée. La mobilité est alors devenue synonyme de réussite professionnelle et sociale.

Le business man, passant son temps à voyager pour assister à de multiples conférences, chacune à un endroit différent de la planète, n'est-il pas devenu un symbole de réussite social? Nous le remarquons également dans les écoles de commerces, où le "voyage à l'international" est devenu un requis indispensable afin de valider son année.

La mobilité devient alors une ressource obligatoire d'insertion sociale. Il faut savoir être flexible, rechercher les opportunités.

## 2.2 La notion de mobilité

La mobilité est souvent abordée par les chercheurs de façon diverse. Vincent Kaufmann, dans *Les paradoxes de la mobilité*, convenait que "*c'est un seul et même phénomène susceptible de se manifester de différentes manières*" (Le Savoir, 2008, p.29). Nous allons tenter ici d'en dégager les principales formes.

### 2.2.1 Comment aborder ce concept ?

La manière la plus courante d'aborder la notion de mobilité est de la définir comme un "*rapport social au changement de lieu, c'est-à-dire comme l'ensemble des actions qui concourent au déplacement des personnes et des objets matériels*"<sup>2</sup> (LEVY Jacques, "TRANSPORTS - Mobilité et société", *Encyclopaedia Universalis*). Les transports sont alors considérés comme inhérents à la mobilité.

Cette définition, juste, semble pour autant restreindre un tant soit peu la mobilité. Cela limiterait la mobilité au seul déplacement des hommes. Or, certains y ajoutent le déplacement des marchandises, ou bien le déplacement des informations, des connaissances. Les mobilités

---

<sup>2</sup> Levy Jacques. *Transports, mobilité et société*. [En ligne] Disponible sur : <http://www.universalis.fr/encyclopedie/transports-mobilite-et-societe> (Consulté le 12/01/2016)

façonnent donc le monde dans lequel nous vivons.

Les mobilités se sont développées parallèlement aux changements sociétaux et technologiques qu'a expérimentés la société.

Les 30 glorieuses ont été le point de départ, érigeant le progrès en valeur. Les innovations technologiques se sont alors multipliées, les axes autoroutiers se construisent, la voiture se démocratise. Comme l'affirme Jacques Levy, les mobilités ont été liées aux déplacements de personnes dans un premier temps (IBID). Puis les innovations technologiques se sont concentrées sur les télécommunications, et la mobilité s'est alors affranchie des frontières géographiques.

Les années 80 furent décisives dans l'édification de la mobilité comme norme, avec la première ligne à grande vitesse Paris-Lyon en septembre 1981.

Par la suite, nous n'avons cessé de vouloir aller toujours plus loin, toujours plus vite, et la mobilité s'est ancré en nous. Lié à l'idée de progrès, ce concept est très peu remis en question, et l'opinion collective est que nous vivons à présent dans une société hypermobile.

La mobilité, selon Vincent Kaufmann, peut être définie comme "*l'ensemble des déplacements impliquant un changement d'état de l'acteur ou du système considéré*". On ne peut donc réduire la mobilité aux déplacements ou aux transports. Etre mobile, c'est passer sans cesse du rôle d'employé à celui de parent par exemple. C'est déménager, changer de profession, de culture.

### 2.2.2 Que signifie cette hypermobilité ?

Il est commun d'entendre dire que nous sommes actuellement dans une société définie "d'hypermobile". Les moyens de transports ainsi que des télécommunications sont de plus en plus rapides, en quelques heures à peine nous pouvons être à l'autre bout de la planète, et un message envoyé sera lu dans la seconde près à des milliers de kilomètres de là.

Les frontières des territoires s'effacent progressivement en faveur d'un monde soumis aux flux.

Evidemment cette mobilité chronique pose d'importants problèmes : menaces pour l'environnement, inégalités sociales car nous n'avons pas tous accès de la même façon aux

mobilités, ainsi que l'encombrement des axes routiers, ferroviaires et des plateformes aéroportuaires.

Si pendant longtemps, le nomade était isolé des autres et parfois rejeté, *"J'ai souvent pensé que si l'Europe ne s'était pas offert la longue détestation du juif, elle aurait peut-être pris en chasse le berger, homme à part si il en fût"* ( Identité de la France, 1998), et était souvent minoritaire, la situation semble avoir pris une tournure différente : les hommes n'ont effectivement jamais été aussi nombreux à se déplacer. De menace, le nomade s'est transformé en un modèle de civilisation.

*Le nombre de déplacement augmente-t-il pour autant ?*

Selon Vincent Kaufmann (2008, p.15) qui s'appuie sur plusieurs enquêtes, si la mobilité ne croît pas en nombre de déplacement, l'utilisation de l'automobile et de l'avion a considérablement augmenté, ainsi que les migrations internationales. Cependant, la mobilité résidentielle, le fait de déménager, décroît.

S'il n'est donc pas certain que la mobilité augmente, la distance parcourue est de plus en plus importante. Selon Jean Viard, nous sommes passés de 5 km parcourus par jour à 40 km en un siècle (Viard, 2012, p.45) Et le temps consacré aux déplacements est en perpétuel augmentation. Selon Vincent Kaufmann, *"la durée moyenne des déplacements par personne et par jour est passée de 1heure 17 minutes en 1989 à 1heure 24minutes en 1994 [...] à 1 heure 38 minutes en 2005 "* (2008 p.15)

Cela s'explique assez facilement lorsque l'on prend en considération que les déplacements liés au travail ont tout d'abord commencé par décroître (le salarié ne rentre plus manger chez lui à midi par exemple) pour ensuite se stabiliser. Les déplacements liés aux loisirs sont en constante augmentation, ainsi que le "chaînage des déplacements" (enchaînement de déplacements afin de se rendre à diverses activités sans repasser par le domicile).

*Les évolutions des usages en termes de mobilité nous amènent à avoir un nouveau rapport à l'espace et au temps.*

Grâce à diverses innovations technologiques, nous nous affranchissons des distances

spatiales. En résulte une interpénétration du temps libre et du temps contraint. L'insertion sociale s'en trouve complètement changée. On amène sa vie privée au bureau (avec les téléphones portables et les ordinateurs) et à l'inverse, qui n'a pas été amené à répondre à un mail professionnel une fois rentré chez soi ?

De plus, cela métamorphose la relation entre mobilité et espace. Par exemple, l'utilisation de l'avion ou du TGV permet à un salarié de travailler loin de chez lui sans être contraint de voyager. Tout comme l'utilisation du téléphone afin de rester en contact avec des membres de sa famille qui se trouvent loin. Cela permet de maintenir un ancrage social.

En dépit de l'opinion commune, la mobilité croissante répondrait donc à un besoin de sédentarité : *"C'est au contraire pour préserver notre environnement familial et nos ancrages que nous choisissons maintes manières de nous déplacer vite et loin"* (Kaufmann, 2008 p.21). Ces déplacements évitent de faire face à des changements trop importants. Si cela amène souvent à des longs trajets, ils sont couramment vécus comme des moments positifs, un temps à soi, de qualité, permettant le repos ou le loisir. C'est principalement le cas pour les transports en train.

Il existe une relation profonde bien que ambiguë entre ceux qui bougent et les autres. Le nomade en nous côtoierai de près notre côté sédentaire.

Il semblerait donc que si oui les déplacements sont croissants, nous sommes au contraire moins mobiles qu'il n'y paraît. De ce constat nous pouvons tirer plusieurs réflexions :

- La mobilité ne peut être restreinte à un moyen de transport.
- Le temps consacré aux déplacements n'est pas vécu comme un temps perdu, mais bien comme un temps social.
- On peut être très peu mobile et se déplacer pourtant beaucoup, et au contraire, se déplacer peu et se montrer néanmoins très mobile, en allant constamment à la recherche de l'inconnu et du dépaysement.

La notion d'espace est cependant complètement bouleversée. Ainsi que l'a souligné Christian Pierret *"la lutte contre la distance, qui fut l'une des grandes affaires de l'histoire de l'humanité, est bel et bien gagnée"*. (2008).

### *La mobilité apporte-t-elle plus de liberté ?*

Notre liberté de circulation dans le temps et l'espace est-elle croissante ?

Ce sont avant tout les motivations qui nécessitent d'être étudiées afin de déterminer la corrélation entre mobilité et liberté.

Si émancipation rime souvent avec franchissement des frontières, nous savons malheureusement que c'est une opinion erronée : voyager loin n'est pas nécessairement synonyme d'émancipation et de relation à l'altérité, comme en témoigne l'exemple du business man, qui de ses nombreux voyages d'affaires aux quatre coins du monde, ne se confronte qu'aux aéroports.

### *La mobilité entraîne-t-elle des inégalités sociales ?*

Comme Vincent Kaufmann trouve important de le rappeler, il faut distinguer différence d'inégalité. L'une n'entraîne pas obligatoirement l'autre. (2008, p.36)

Tout d'abord, le champ des possibles diffère en fonction du lieu et de l'offre. Ainsi, en fonction des pays et des régions, la mobilité peut être plus ou moins contrainte. Par exemple, l'offre d'appartements dans les quartiers centraux des grandes villes est presque inexistante tandis qu'une réelle demande existe. Les familles devront donc s'éloigner et subir une mobilité importante pour se rendre à son lieu de travail.

Il existe également des inégalités en matière de "motilité" (John Urry) qui est, comme le rappelle Vincent Kaufmann, "*la disposition personnelle à se déplacer*". Tout d'abord, l'inégalité face à l'offre, qui existe, mais qui n'est pas abordable pour tout le monde. Le prix est donc une contrainte de premier ordre, que ce soit pour les salariés voulant être propriétaire d'une petite maison en centre-ville ou souhaitant posséder une voiture mais ne le pouvant pas, ce qui limite fortement les possibilités en termes de loisir et de travail.

Enfin, tout le monde n'est pas égal face à la mobilité, qui requiert malgré tout une importante dose d'adaptabilité.

## 2.3 Les mobilités, un enjeu de taille pour les territoires

Encourager le développement des mobilités vers les territoires et au sein même des territoires semble être un enjeu majeur de nos jours, qui doit répondre à trois problématiques considérables : l'accessibilité longue distance, les derniers kilomètres, et enfin l'accessibilité au sein même du territoire.<sup>3</sup>

### 2.3.1 L'accessibilité longue distance

L'accessibilité longue distance semble être une problématique déterminante puisque nous assistons ces dernières années à une explosion des déplacements longues distances. Selon Jean Pierre Orfeuill, 40 % des distances est parcouru lors de déplacements à longue distance (par définition: plus de 100 km<sup>4</sup>)

Le réseau TGV bénéficie d'un bon maillage en Europe, permettant à la clientèle de favoriser ce moyen de transport à l'avion. On assiste à une croissance de l'offre, avec Eurostar par exemple qui permet de créer de nouveaux hubs de mobilité, fondamentaux pour les mobilités touristiques. Ainsi, la gare de Valence-TGV s'est convertie en la plateforme d'accès touristique de tout le sud Rhône-Alpes.

Cependant, si effectivement de nombreux efforts ont été investis dans ce réseau de transports, certaines infrastructures ne sont pas exploitées à leurs maximums, notamment dans les Alpes.

De nombreuses solutions existent, comme le train de nuit, qui solutionne beaucoup de difficultés, en évitant les saturations du réseau et permettant aux clients d'économiser une nuit d'hébergement sur le lieu d'arrivée. Pourtant ce moyen de transport souffre d'un manque de visibilité.

Les cars ont également un rôle important à jouer, car le réseau ferroviaire ne peut desservir toutes les destinations. Cependant, comme les trains de nuit, les cars longues distances

---

<sup>3</sup> « Mobilités touristiques : enjeux et évolutions » [En ligne] Disponible sur : <http://pro.finisteretourisme.com/sites/default/files/gt-tourismeetmobilite-bd.pdf> (Consulté le 22/12/2015)

<sup>4</sup> Jean-Pierre Orfeuill. *Accessibilité, mobilité, inégalités : regard sur la question en France aujourd'hui*. [En ligne] Disponible sur <[http://81.47.175.201/TRACC/attachments/article/23/2004\\_accessibilite.pdf](http://81.47.175.201/TRACC/attachments/article/23/2004_accessibilite.pdf)>

souffrent d'une image négative, particulièrement en France, alors que ce sont des transports d'une bonne efficacité à un prix raisonnable, tout en permettant une réduction des émissions de carbone.

Le co-voiturage peut apparaître comme une bonne piste de réflexion pour l'accessibilité longue distance. Concernant particulièrement les jeunes urbains, ce moyen de transport tend à croître si vite qu'il semble être indispensable de le prendre en compte.

Cependant, certains pourront émettre un avis défavorable, car si le co-voiturage permettrait un meilleur accès aux destinations touristiques, il ne permettrait pas d'investir dans l'économie.

### 2.3.2 Les derniers kilomètres<sup>5</sup>

Les derniers kilomètres sont d'une importance cruciale et doivent absolument être complémentaire de l'accessibilité longue distance sous peine de faire de la voiture l'unique moyen de transport touristique possible sur le territoire visité.

Cela est cependant difficile à mettre en place car cela demande premièrement une gouvernance complexe, entre de nombreuses autorités organisatrices de transports. Enfin, l'organisation des derniers kilomètres doit faire l'objet d'une interface de qualité que ce soit concernant " *l'information multimodale, la billettique intégrée, la qualité de la rupture de charge (information, temps d'attente, perturbations...)*"

Plusieurs solutions peuvent être apportées. Tout d'abord, il convient de dire que les liaisons touristiques de saisons sont souvent à la hauteur de la demande. Cela devient cependant problématique hors-saison.

Des navettes sur réservation peuvent être mises en place, comme au départ de la gare TGV de Valence. Les taxis sont également nombreux à travailler avec les offices de tourisme afin d'assurer des liaisons rapides entre les gares ou les aéroports et les hébergements ou les centres villes, comme à Genève.

---

<sup>5</sup> *Les mobilités touristiques, enjeux et évolutions*. [En ligne]. Disponible sur <[http://81.47.175.201/TRACC/attachments/article/23/2004\\_accessibilite.pdf](http://81.47.175.201/TRACC/attachments/article/23/2004_accessibilite.pdf)>

### 2.3.3 La mobilité sur place

La mobilité sur place, dernier maillon de la mobilité, est essentielle puisque cela permet aux touristes de se déplacer plus ou moins librement sur le territoire. C'est donc un enjeu déterminant, que ce soit lors des saisons estivales ou hivernales, surtout dans les petites stations ou petits villages.

De nombreuses navettes existent pour répondre à la demande ainsi que l'auto partage, permettant aux particuliers de se louer entre eux des voitures, leur permettant ainsi une plus grande liberté de déplacement.

Bien sûr, l'usage du vélo devient de plus en plus courant pour se déplacer lors des vacances, particulièrement sur le littoral atlantique, comme on peut le constater dans les Landes, à l'île de Ré ou l'île d'Oléron où beaucoup d'efforts ont été investis afin que les touristes puissent se déplacer partout en utilisant le vélo.

Les grands itinéraires comme la Loire à Vélo, la Bourgogne à vélo, la Vélodyssée ou le Paris-Londres prouvent également le succès grandissant de l'usage du vélo.

#### Conclusion chapitre 2 :

Ce chapitre nous démontre à quel point la mobilité a une emprise importante sur nos vies, les modelant à sa guise. L'espérance de vie ayant augmenté, notre économie du temps s'est complètement modifiée, nous faisant reconsidérer nos priorités. La place du travail a ainsi largement diminué, laissant davantage de temps pour les loisirs, et donc le tourisme. Cette société, souvent qualifiée d'hypermobile, est pourtant contestée par plusieurs auteurs, nous rappelant que se déplacer beaucoup ne veut pas pour autant dire que nous sommes très mobiles, ou plus libres. De plus, la mobilité est souvent synonyme d'inégalités. Enfin, ce chapitre nous a montré l'importance que portent les territoires à la mobilité, puisque celle-ci est un enjeu majeur pour le développement et l'attractivité.

## Chapitre 3 : Vers une sensibilisation pour l'écomobilité

Dans ce chapitre, nous allons aborder l'importance des mobilités touristiques, et comment elles ont transformé l'industrie du tourisme. Nous allons ensuite nous pencher sur les changements de mentalités et la sensibilisation croissante pour l'environnement, nous amenant à vouloir nous tourner de plus en plus vers des moyens de transports "eco-friendly".

### 3.1 Les mobilités touristiques

Les mobilités touristiques jouent un rôle primordial pour le développement du tourisme dans les territoires, nous allons ici tenter de comprendre leurs tenants et aboutissants.

#### 3.1.1 Le lourd poids de la mobilité touristique en France

C'est en étudiant l'histoire du tourisme en France que l'on comprend que ce fût souvent grâce aux très lourds investissements dans les infrastructures de transport que l'industrie du tourisme a pu prendre autant d'ampleur, que ce soit avec l'aménagement du réseau ferroviaire, la construction des aéroports, les axes routiers... Or, si aujourd'hui un grand nombre de ces infrastructures auraient besoin d'un renouvellement, il nous incombe de nous questionner sur leurs utilités.

#### *Invention et mécanisation des moyens de transports*

Avec la révolution industrielle, la France assiste à une importante ère d'industrialisation. La machine à vapeur voit le jour, les chemins de fer commencent à croître, c'est le début timide des transports aériens. Puis, avec l'arrivée des premiers touristes britanniques, la France se dote d'un maillage très complet de chemin de fer.

A la fin du XIXème siècle, l'arrivée du métropolitain bouleverse les usages. C'est le début de

l'ère des déplacements de loisirs.

### *La massification des transports*

Le XXème siècle voit les touristes internationaux se multiplier. Il y a donc une très forte demande, et les gouvernements, pour y répondre, investissent très largement dans les transports.

C'est le siècle d'importantes avancées dans le secteur des transports aériens, qui démocratise les voyages lointains. C'est aux lendemains de la seconde guerre mondiale que sont créés quelques compagnies aériennes, comme Lufthansa, qui transportent quelques centaines de passagers sur des distances phénoménales pour l'époque.

C'est aussi le temps où de lourds investissements pour les infrastructures (métro, routes, voies ferrées) sont effectués. On dénombre trois étapes considérables d'investissements (1904-1913 / 1921-1930 / 1947- 1973). Ces phases ont été successivement interrompues dues à des périodes de régression ou de ralentissements causées par les deux guerres mondiales et la crise de 1929. C'est d'ailleurs à la fin de la guerre que sont créées certaines grandes entreprises publiques dont notamment la SNCF, entreprise cruciale si il n'en faut dans le maillage des transports en France.

En 1961, De Gaulle inaugure l'aéroport d'Orly.

Les infrastructures modernes deviennent le symbole du progrès.

Enfin, lorsque le tourisme devient accessible au plus grand nombre, sont mis en place des plans d'aménagements du territoire afin de répondre à cette demande croissante. La démocratisation de la voiture accompagne ce mouvement.

#### 3.1.2 La démocratisation de la voiture

Au cours des 60 dernières années, on a pu constater à quel point la voiture à peu à peu occupé une place essentiel dans la vie des Français. Cependant, en fonction des pays et des régions, la démocratisation de la voiture n'est pas là même et son usage est souvent différent. Par exemple, si les habitants du Pays-Bas ne possèdent pas autant de voiture que les Français,

ceux qui ont une voiture effectuent en moyenne plus de kilomètres que les Français dans le cadre de leurs loisirs. (VISSIERE, ISTHIA, 2014)

D'autre part, en France, le taux de possession de voiture par ménage s'est accru pour atteindre environ 0,85 véhicule. Attention cependant à ne pas adhérer à la croyance générale selon laquelle cela signifierait que 85% des ménages Français disposeraient d'une voiture. Cela est effectivement faussé par la multi motorisation de certains ménages.

La démocratisation de la voiture a accompagné la démocratisation du tourisme. En effet, posséder une voiture semblait permettre une indépendance totale.

L'entreprise Michelin a grandement contribué à faire de la France une destination touristique idéale pour les utilisateurs d'automobiles, notamment en publiant un grand nombre de guides (VISSIERE, ISTHIA 2014).

La démocratisation de l'automobile s'est effectuée parallèlement au développement du sentiment d'individualisme, structurant aujourd'hui nos sociétés. Posséder une voiture, c'est "pouvoir aller où il me semble, quand bon me semble". C'est un passage important qui permet de s'émanciper de sa famille, de se diriger vers sa vie d'adulte.

Et, si selon Vincent Kaufmann, "*entrer dans la voiture c'est s'enfermer aux autres*" (2008, p.31), cela reste un moyen de déplacement privilégié dans certaines régions où le manque d'infrastructures de transports collectifs met en difficulté les possibles alternatives.

Dans un contexte économique instable et dans nos sociétés où la préoccupation pour l'environnement est de plus en plus importante, la possession d'une voiture peut sembler compromise pour nombre de foyer. Si le taux de possession de voiture par foyer ne semble pas vouloir diminuer, son usage semble de plus en plus limité.

### 3.1.3 Pas de tourisme sans transports

Ainsi que nous l'avons démontré précédemment, le développement du tourisme n'a été possible que grâce aux nombreux plans d'aménagement du territoire et la construction d'infrastructures, absolument structurantes au tourisme.

La restriction des déplacements, ou l'usage moindre des transports, ne semble pas, à première vue, être un objectif que les agents du tourisme souhaitent atteindre.

La multiplication des compagnies aériennes low-cost durant la dernière décennie, en contribuant à minimiser la relation espace-temps, ne semble effectivement pas aller dans le sens d'un usage des transports plus adapté à certaines problématiques propres à notre époque.

Les mobilités touristiques sont difficilement traitées pour plusieurs raisons : la difficulté de la saisie et de l'évaluation des déplacements car ils ne sont ni prévisibles ni facilement délimitables. A cela s'ajoute un manque de données, complexe à mettre en place due au caractère saisonnier de l'activité, une hétérogénéité des besoins de déplacement ainsi que la difficulté de la mise en réseau des acteurs.

Nicolas Mercat, dans son article « La mutation des déplacements touristiques », nous explique que :

*" La mobilité touristique représente 85% des déplacements longues distances des français dans l'hexagone. Avec un doublement des km voyageurs entre 1973 et 1993 (+2.5 % par an), la mobilité touristique a augmenté considérablement plus vite que la mobilité locale et que la mobilité domicile-travail."*

Le fractionnement des séjours, avec la considérable augmentation des courts-séjours, est également un facteur important de l'accroissement des déplacements.

Les déplacements des excursionnistes (retour au domicile pour la nuit) représentent par ailleurs la moitié des déplacements de la mobilité locale.

La mobilité touristique occupe donc une place prépondérante au sein des mobilités, avec 65% des déplacements au sein de l'hexagone.

Les mobilités sont donc intimement liées au tourisme, et l'un ne va souvent pas sans l'autre. Cependant, il semblerait qu'il y ait une envie de changement de la part de certains utilisateurs, pour qui les mobilités telles qu'elles sont aujourd'hui ne correspondent plus aux changements que nos sociétés sont en train de vivre.

## 3.2 Apparition de nouveaux comportements

Nos comportements sont en train de changer progressivement. Nous allons ici tenter une explication.

### 3.2.1 Une crise économique

Depuis la faillite de Lehman Brothers, nous sommes plongés dans une vaste crise économique, impactant tous les secteurs d'industrie, et également l'industrie du tourisme. En 2008, le prix du pétrole a flambé, faisant passer le prix du baril de pétrole de 57 dollars en 2005 à 133 dollars le baril en juin 2008. Si les cours sont aujourd'hui redescendus, cela a modifié considérablement les comportements.

Selon Dominique FRANCOIS, les distances parcourues en voiture ont diminué à cause de cet épisode de la hausse du prix du pétrole (François, En bref, 2008) De fait, selon Nicolas Mercat : *"56% des Français sont prêt à donner la priorité à des destinations moins éloignées"* (Cahier Espace, 2009).

Le taux de départ en vacances étant intimement lié aux revenus des ménages, la crise économique peut impacter fortement le tourisme. Toujours selon Nicolas Mercat, ce taux a d'ailleurs diminué significativement entre 2006 et 2008, passant de 56% à 52%.

De plus, les Français affirment que c'est dans le secteur du tourisme qu'ils choisissent de faire des économies de budget que ce soit avec une restriction concernant les activités payantes, les restaurants ou l'hébergement touristique.

D'ailleurs, selon Nicolas Mercat *"entre 2008 et 2010, le taux de non-départ pour raisons financières est passé de 21 à 25%"* (Cahier Espace, 2009) ce qui donne une idée assez claire des impacts des crises économiques sur le secteur du tourisme.

### 3.2.2 Le dilemme du pétrole

*« Quinze milliards d'années d'évolution pour l'avènement d'un être capable de découvrir l'origine de l'univers dont il est issu, de déchiffrer le comportement des atomes et des galaxies, d'explorer le système solaire, de mettre à son service les forces de la nature mais incapable de se mobiliser pour empêcher sa propre élimination ! Voilà en résumé le drame auquel nous sommes confrontés aujourd'hui » (REEVES, 2003, p.218)*

Le pétrole est la première source d'énergie dans le monde. Or, le secteur du tourisme est la deuxième source de consommation d'énergie en France (32%), derrière le secteur résidentiel/ tertiaire.

L'énergie dépensée chaque année dans ce secteur correspond désormais à 50 millions de tonnes équivalent pétrole<sup>6</sup>.

Le développement économique des pays dits occidentaux vient essentiellement de cette ressource, encore bon marché jusque 1973 (en dessous de 2 dollars le baril jusqu'en 1973, premier choc pétrolier, il atteindra les 40 dollars en 1979, date du second choc pétrolier, un chiffre largement dépassé depuis : il est monté à 75 dollars en 2006). Cependant, la courbe de Hubbert, avec le pic de production mondiale de pétrole, semble démontrer qu'il existerait une période où les ressources de pétrole décroîtront.

Or, si le pétrole devient une ressource rare, avant d'impacter l'industrie du tourisme, cela entrainera des pans entiers de l'économie qui souffriront de la pénurie.

De plus, avec le réveil des grandes puissances comme la Chine et l'Inde, il va falloir revoir notre consommation de pétrole. Selon Isabelle Babou, citant Dominique Plihon *"si les 1,3 milliards de chinois se mettent à consommer autant de pétrole que les habitants des États-Unis, ils utiliseraient environ 80 millions de barils par jour, ce qui est supérieur à la production mondiale actuelle (74 millions de barils par jour)"* (2007, p.23)

Comme vu précédemment, il existe une étroite relation entre le tourisme et les transports. En

---

<sup>6</sup>Transports, consommation d'énergie et facture pétrolière[En ligne] Disponible sur : <https://www.lenergieenquestions.fr/les-transports-consommation-denergie-et-facture-petroliere/> (Consulté le 12/12.2015)

effet, pour se déplacer, les transports semblent indispensables.

Cependant, le pétrole est une matière qui se fait rare. Son prix augmente, rendant sa possession moins accessible.

Si l'on prend seulement en compte la clientèle touristique, on peut supposer qu'elle est à l'origine de 25 à 30% de la pollution aérienne totale, ce qui représente environ 4 à 5% des émissions mondiales de CO<sub>2</sub> (Lozato-giotard, Balfet, 2004, page 33)

Ces auteurs donnent précisément les émissions de dioxyde de carbone selon le moyen de transport :

100g par km et par passager pour l'automobile (transport privilégié par les touristes)

142 g par km et par passager pour l'avion.

2 g par km et par passager pour le train (éco-comparateur mis en place par la SNCF qui permet au touriste de comparer l'émission de CO<sub>2</sub> produit en fonction de son lieu de déplacement et par transport).

Bien que d'après l'IFEN, les français ont pris conscience de l'impact provoqué par les gaz à effet de serre, ils ne trouvent pas de solutions viables et continuent donc d'utiliser la voiture, faute d'un moyen de transport aussi pratique.

Pour terminer cette partie, nous pouvons conclure par cet extrait d'une interview donné par Paul Ariès, politologue et socio-économiste au webmagazine Voyageurs-du-net<sup>7</sup> :

*" Nous savons en effet que nous dépassons chaque année vers le 22 août les capacités de régénération de la planète. Cela signifie qu'au-delà toute activité supplémentaire se fait nécessairement au détriment des générations futures. Ce chiffre est bien sûr une moyenne qui cache des inégalités. Un nord-américain dépasse la capacité de régénération mi-février, un allemand mi-mars, un français mi-avril... Il est tout simplement inimaginable que 7 milliards d'humains puissent prendre l'avion, utiliser une voiture pour faire comme nous. Chaque Terrien a droit pour toutes ses activités (se nourrir, se vêtir, se chauffer, se déplacer, etc.) à 440 kg d'équivalent-carbone par an ce*

---

<sup>7</sup> Paul Ariès. *Le consommateur de voyage est un consommateur de cliché*. [En ligne]. Disponible sur <http://www.voyageurs-du-net.com/interview-paul-aries-tourisme-consommateur-voyages> (Consulté le 09/11/2015)

*qui représente par exemple un vol en avion aller-retour Paris New York ou 6000 km en voiture. Si on prend l'avion une fois dans l'année il faut cesser de manger, sauf à accepter de faire ce que des milliards d'humains ne pourront jamais faire, sauf à accepter que notre mode de vie soit responsable de la malvie de tous les autres."*

### 3.2.3 Une envie de se réapproprier le temps et l'espace

Notre société semble avoir une soif inextinguible de consommation. Nous semblons vouloir toujours tout, tout de suite, et notre désir, sitôt satisfait, se déporte instantanément sur un nouvel objet d'aspiration. Cela s'inscrit parfaitement dans cette culture de "consommation zapping" dont parle Pierre Chazaud & Idrissa (2009, p.25).

Nous voulons aller toujours plus loin, toujours plus vite. La démocratisation de l'avion et des TGV le prouve. Le chemin n'est plus, comme avant, une partie essentielle du voyage, mais un moment entre parenthèse, dont on espère qu'il sera le plus rapide possible. Le visage collé à la vitre ou au hublot, nous ne regardons même plus le paysage, mais nous profitons de ce moment pour travailler, lire, regarder un film. Et nous râtons lorsque le trajet ne se déroule pas comme prévu. Et dire que l'imprévu constituait avant un élément essentiel du voyage !

Nicolas Bouvier le disait : « *En route le mieux c'est de se perdre. Lorsqu'on s'égaré les projets font place aux surprises et c'est alors, mais seulement alors que le voyage commence* » (2001, p.78 )

Cette société de la vitesse et de la performance nous oblige à être en compétition les uns avec les autres. Il y a une course constante à la performance qui nous aliène et nous force à vivre chaque jour dans un climat de stress plus ou moins intensifié selon les personnalités de chacun. Or, il y a une tendance qui commence à prendre de l'ampleur selon laquelle les citoyens ne souhaiteraient plus être de simple consommateurs (« con-sot-matteurs ») mais bien des consom'acteurs. La consommation devient alors acte de résistance. Cette nouvelle tendance de consommation raisonnée semble être une tendance de fond.

Leurs vies quotidiennes étant rythmées par le stress et la course à la performance, les touristes souhaitent ralentir l'allure de leurs vacances.

Le temps, de par sa rareté, devient une ressource précieuse et très recherchée.

Le temps nous semble alors porteur de ressourcement, son apport thérapeutique étant intimement lié à notre besoin de « décompresser »

C'est également avoir un regard complètement différent sur notre société

### 3.3 L'écomobilité

#### 3.3.1 Qu'est-ce que l'écomobilité ?

L'écomobilité est un champ d'étude regroupant les moyens de transports peu polluants et ceux ne rejetant aucun gaz à effet de serre, afin de résister au changement climatique en priorité.

Si pour le moment les moyens d'écomobilité sont principalement utilisés en milieu urbain (covoiturage, tramway électrique, bicyclettes etc.) nous assistons de plus en plus à leurs utilisation dans des milieux péri-urbains voir ruraux (La Loire à Vélo par exemple).

Cependant, il est à noter que l'utilisation de ces mobilités peut avoir des buts différents. Si elles sont utilisées en ville principalement pour décongestionner les axes routiers principaux et limiter ainsi les pics de pollution, le concept de la Loire à vélo est lui un moyen de mise en désir d'un territoire.

L'écomobilité, dont le but premier est de limiter voir supprimer les émissions de carbone comprend deux types de transports.

Premièrement, tous les moyens de transports sous l'appellation de "mobilité douce", c'est à dire tout ce qui n'émet aucune émission de carbone. Cela comprend donc la marche à pied, le vélo, les déplacements à cheval... Tout ce qui permet une traversée plus respectueuse car plus silencieuse des territoires.

Mais l'écomobilité comprend également tous les transports motorisés qui tendent à limiter leurs émissions de carbone, ce qui inclut tous les transports collectifs ainsi que le co-voiturage.

### 3.3.2 Le « slow tourism »

Comme vu précédemment, l'industrie du tourisme est remise en question. Première industrie au monde, responsable d'une grosse partie des gaz à effets de serre (un peu plus de 5%, avec un doublement attendu dans les trente ans à venir) ainsi que d'une acculturation croissante, ses maux sont nombreux et tendent à être connus de tous.

Les touristes cherchent alors de plus en plus à voyager en accord avec leurs principes et en accord avec ce qu'ils prêchent dans leurs vies de tous les jours.

Le tourisme de masse ne semble plus convenir à tous. Ces touristes-là veulent faire de leurs vacances un temps de ressourcement. Apprendre à se redécouvrir et à redécouvrir les autres. Ne pas laisser d'empreintes de leurs passages, voyager tout en étant respectueux de l'environnement.

Les touristes souhaitent ralentir leurs rythmes de vie durant leurs vacances.

Le slow tourism s'est inspiré du mouvement slow food venant d'Italie. Pour pratiquer ce slow tourism nous devons réapprendre la patience, réapprendre la lenteur. Il faut changer nos habitudes. Voyager moins souvent, moins loin. Le Slow Tourism serait un tourisme à rythme lent, garant d'un ressourcement de l'être, peu émetteur de CO2, synonyme de découvertes approfondies, de patience, de sérénité. Laisser de la place à l'imprévu, l'émotion, et la surprise. La lenteur créerait donc de la valeur et serait une remise en cause profonde du tourisme tel que le connaissons et le pratiquons. C'est également avoir un regard complètement différent sur notre société.

*"L'idée que la croissance économique est indépendante de la santé de l'environnement et que l'humanité peut étendre indéfiniment son économie sans que cela ait d'impact est une dangereuse illusion."*

(LANQUART, Cahier Espace n°100, 2009)

Quelques études démontrent que le slow tourism est une tendance dont la popularité est en augmentation croissante :

Selon Thémavision<sup>8</sup> :

- " Une enquête Ipsos réalisée par Comexposium à l'occasion de la Foire de Paris 2011 a mis en évidence que les Européens aspirent effectivement à un mode de vie plus calme.

L'enquête s'intitule "Le Slow ou l'aspiration des Européens à ralentir. Enquête sur une tendance émergente".

Quelques conclusions de l'enquête : Près de 8 Européens sur 10 (soit 77 % des personnes interrogées) ont l'intention de ralentir leur rythme de vie. 40 % des Européens précisent l'avoir déjà fait ou envisagent réellement de le faire.

Ce sont les Italiens qui expriment la plus forte volonté de changement. On y trouve le pourcentage le plus élevé de "slow contrariés". Des personnes qui ne savent pas comment faire pour freiner la pression quotidienne ou qui ne pensent pas que cela soit possible.

Le bien-être prédomine : ralentir son rythme quotidien peut permettre, pour 66 % des personnes interrogées, de "mieux profiter de la vie", pour 55 % d'entre elles, d'améliorer leur "qualité de vie" et pour 54 % de se sentir "moins stressées". Dans le domaine du tourisme, 53 % des Français interrogés souhaiteraient prendre leur temps lorsqu'ils visitent un pays, une ville ou une région."

Il existe aujourd'hui de nombreuses façons de pratiquer un « tourisme lent » :

Les voyages à vélo, les randonnées pédestres, équestres, les voyages en roulotte, en bateaux fluviaux sans permis ou en bateau à voile...

Aux antipodes des excès de la modernité, ces formes de voyage rappellent la simplicité et l'ascèse.

Dans son ouvrage « éloge de la marche », David Breton nous explique que « *la marche est une méthode d'immersion dans le monde, un moyen de se pénétrer dans la nature traversée, de se mettre en contact avec un univers inaccessible aux modalités de connaissance ou de perception de la vie quotidienne. Au fil de son avancée le marcheur élargit son regard sur le monde, plonge son corps dans des conditions nouvelles* » (2006, p.30-31)

En termes de pratique de slow tourism, il y a également le tourisme en bateau à voile, en

---

<sup>8</sup> Slow tourisme, slow travel : le tourisme lent, une nouvelle tendance ? Un effet de mode ? <[http://www.terra-mundi.com/media/le\\_tourisme\\_lent\\_nouvelle\\_tendance\\_\\_087311300\\_1045\\_04032013.pdf](http://www.terra-mundi.com/media/le_tourisme_lent_nouvelle_tendance__087311300_1045_04032013.pdf)>

roulottes...

Tout type de mobilité ayant un faible impact environnemental, et permettant un déplacement lent afin de s'immerger en profondeur dans les territoires traversés correspond aux mobilités douces.

Les mobilités douces sont intrinsèquement liées aux changements sociétaux que nous vivons actuellement.

La performance et la vitesse ont longtemps été des leitmotiv que nous avons suivi assidument. Cependant, nous avons atteint un point de rupture qui nous a amené à vivre une transition. Nous souhaitons « ralentir le pas », prendre le temps, se ressourcer, découvrir autrement. Les mobilités douces semblent être une réponse parfaitement adéquate à ces aspirations.

### 3.3.3 Associer économie et environnement : les transports en commun

Les transports collectifs peuvent être considérés comme faisant partie de l'écomobilité, dans le sens où ils tendent à être respectueux de l'environnement, en diminuant les émissions de carbone par passager.

Plusieurs transports collectifs répondent à cette description :

#### *Les transports fluviaux*

La navigation fluviale avait à l'origine pour but le transport de marchandise. Ce n'est qu'à partir de 1990 qu'est apparu le tourisme fluvial, avec la mise en place d'un service public français, les Voies Navigables de France, qui permet aux collectivités de gérer leurs canaux et toutes autres voies fluviales.

La France, avec ses 8500 kilomètres de voies fluviales (Payrot,2010, ISTHIA) et la liaison entre l'Atlantique et la Méditerranée, dispose d'un atout majeur. La location de péniche durant la saison estivale afin de passer les vacances à découvrir les canaux de France est demandée car cela correspond aux préoccupations actuelles de découvrir un territoire autrement, en prenant son temps.

### *Les trains*

Les trains, grâce à un maillage très important en Europe, permettent de se déplacer facilement, tout en réduisant considérablement les émissions de carbone lorsque le taux de passager est élevé. Les trains permettent d'accueillir tout type de public grâce à d'importantes remises à niveau des infrastructures, que ce soit pour accueillir les personnes handicapés ou pour permettre aux usagers de voyager avec leurs vélos.

On trouve d'ailleurs un regain d'enthousiasme pour les trains touristiques, dont certains sont évidemment emblématiques comme L'Orient Express ou le Transsibérien.

*Les bus et les navettes* sont également des moyens de transports collectifs très utilisés, permettant une desserte de certains endroits inaccessibles pour le train. Ces moyens de transport, souvent développés pour des raisons touristiques, permettent aux populations locales de connaître une facilité de déplacement qu'ils ne connaissaient parfois pas auparavant.

### Conclusion chapitre 3 :

La voiture, moyen de transport prépondérant pendant longtemps, a permis à l'industrie touristique de se développer et reste encore aujourd'hui très favorisé. Cependant, les comportements changent, et l'intérêt pour d'autres moyens de transport semble croître.

L'écomobilité, terme apparu récemment, regroupe cependant des formes de mobilités existantes depuis longtemps.

La préoccupation grandissante des populations pour l'environnement a permis de remettre ce type de mobilité à l'ordre du jour.

## Conclusion de la Partie 1

---

Grâce à cette première partie, nous avons pu mettre en relief les diverses approches et concepts qui nous seront primordiales afin d'aborder sereinement la continuité de ce travail. Nous avons pu constater à quel point la mobilité est un concept transversal, qui occupe à présent une place prépondérante dans nos vies. La mobilité a radicalement évolué durant ces dernières décennies, due à plusieurs facteurs tels que l'allongement de l'espérance de vie ainsi que des temps libre, le souhait des gouvernements de développer les territoires, et les progrès technologiques. Ces mutations ont eu un impact particulièrement important pour l'industrie du tourisme. Les mobilités ont en effet permis une démocratisation du tourisme, ainsi qu'un changement de perception sur le voyage même.

La quête pour le progrès, qui se traduit par vitesse et performance, a complètement transformé nos sociétés. Alors que l'on entend souvent dire que nous sommes dans une société hypermobile, la réalité semble plus complexe, et les plus mobiles ne sont pas toujours ceux qui voyagent le plus.

Mais les perceptions et les envies changent. Les différentes crises nous ont amenés à repenser plusieurs assertions. Une remise en question de multiples secteurs de la société s'est opérée, et le tourisme n'est pas en marge. Avec une sensibilisation croissante pour l'environnement, et l'envie fascinante de se réapproprier le temps, l'attrait pour les écomobilités se fait grandissant.

Au cours de ce mémoire de recherche, nous nous demanderont alors :

**Dans quelles mesures, l'écomobilité, dans le cadre d'une activité touristique, peut se révéler être un outil primordial de développement territorial ?**

## PARTIE 2 : Les écomobilités, un enjeu stratégique de développement territorial

---

## Introduction de la Partie 2

---

Notre réflexion nous a amené à dégager une problématique - nourrie de recherches documentaires et de réflexion personnelle- se révélant être au cœur de notre démarche.

Nos hypothèses de recherche s'axeront autour de 3 éléments.

Dans un premier temps, nous allons tenter de démontrer en quoi les écomobilités semblent permettre une diminution de l'impact des touristes sur l'environnement, en nous penchant tout d'abord sur la corrélation entre tourisme et dégradation de l'environnement. Ensuite nous verrons en quoi les écomobilités permettent une gestion des flux adaptée à l'environnement, pour finir sur les impacts positifs qu'ont les mobilités durables sur la pollution sonore et la qualité de l'air, tout en assurant la pérennisation des espaces fragiles.

Nous poursuivrons en nous focalisant cette fois ci sur l'espace urbain, et comment, en aménageant cet espace, on favorise un développement plus équilibré, facteur d'interactions sociales. Pour cela nous verrons tout d'abord les enjeux d'un environnement bâti favorable à l'écomobilité. Nous évoquerons ensuite certaines stratégies permettant cet aménagement. Pour finir, nous discuterons de la corrélation entre écomobilité et interaction sociale. Cette hypothèse a pour finalité de démontrer qu'un aménagement urbain cohérent peut faire ressortir l'identité de la ville, la valorisant ainsi aux yeux des touristes.

Finalement, nous terminerons cette partie en expliquant en quoi la mise en place d'écomobilité permet une diversification de l'offre touristique. Afin de démontrer cela, nous verrons tout d'abord en quoi les mobilités douces permettent aux touristes de vivre une expérience différente. Par la suite, nous mentionnerons la variété d'offre des écomobilités, pour ensuite insister sur les retombées économiques que cela peut engendrer pour les territoires.

## Chapitre 1 : L'écomobilité semble permettre la préservation des ressources naturelles

Dans ce premier chapitre, nous allons mettre en exergue la relation entre le tourisme et l'environnement. Nous verrons en quoi le tourisme peut avoir un impact négatif sur les milieux fragiles, surtout lorsque ceux-ci sont difficilement accessibles. Cela nous amènera à penser à différentes stratégies permettant une gestion des flux plus cohérente, pour ensuite nous focaliser sur l'incidence des mobilités douces sur la pollution sonore et la qualité de l'air, afin d'assurer une pérennisation de ces milieux.

### 1.1 Des mobilités durables en réponse aux problématiques environnementales

Nous allons dans un premier temps nous focaliser sur la causalité entre le tourisme et l'environnement.

#### 1.1.1 Des milieux fragilisés par le tourisme

L'histoire nous montre que le potentiel touristique d'un lieu repose avant tout sur l'exploitation de son patrimoine.

Certaines politiques, visant à faire du tourisme le principal vecteur de développement de leurs territoires, ont alors eu souvent tendance à exploiter au maximum ces lieux touristiques, afin de leur octroyer la plus grande attractivité possible.

Or, certains milieux sont extrêmement fragiles, et la sur-fréquentation touristique leur est fatale. En effet, le succès d'une destination touristique peut conduire à sa propre perte lorsque le nombre de touristes perturbe l'équilibre écologique, qui est pourtant, pour les milieux naturels, à l'origine de leurs avantages comparatifs.

L'utilisation croissante et inévitable de la voiture façonne nos paysages, nos villes. Comme nous l'avons vu précédemment, l'utilisation massive de la voiture a permis le développement des zones urbaines et a grandement facilité l'accès aux services. Cependant, cette dépendance à la voiture a bien évidemment des aspects négatifs : pollution, engorgement des voiries... De plus, une fois les individus installés dans des zones péri-urbaines ou rurales, où les différents services sont moins bien desservis par les transports publics, l'utilisation de la voiture semble alors indispensable. Il en va de même pour les sites touristiques. Un grand nombre de sites touristiques spectaculaires sont difficilement accessibles par transports en communs, et lorsqu'ils le sont, les contraintes sont parfois trop nombreuses : des horaires spécifiques pas forcément adaptés, un trop long temps d'attente, beaucoup de monde... Les touristes, souvent arrivés sur leur lieux de vacances grâce à leur voiture, vont se servir de ce moyen de transport à tout va. Et les sites touristiques se retrouvant engorgés, il est alors souvent nécessaire de construire des parkings toujours plus grands, ce qui, dans des milieux fragiles, détruit la faune et la flore et dénature le paysage. Cela génère donc d'importantes nuisances : pollution sonore, émergence d'espaces nuisibles pour le piéton, insécurité... L'utilisation de l'automobile entraîne donc des impacts significatifs en plus de participer à la menace de plus en plus manifeste du bouleversement des équilibres planétaires (Pomonti, 2004). En effet, selon le Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, en 2007, le secteur des transports était responsable de plus du quart des émissions nationales de gaz à effet de serre.

Ainsi, les stratégies qui ont pour but de réduire la place de l'automobile en diminuant par exemple le débit de la circulation automobile ainsi que l'espace accaparé par les infrastructures routières, permettent de restreindre les effets négatifs sur l'environnement. En effet, parmi les composants des polluants rejetés par les automobiles, les composés organiques volatiles et les oxydes d'azote sont responsables pour beaucoup de la création de smog, nuage de pollution atmosphérique.

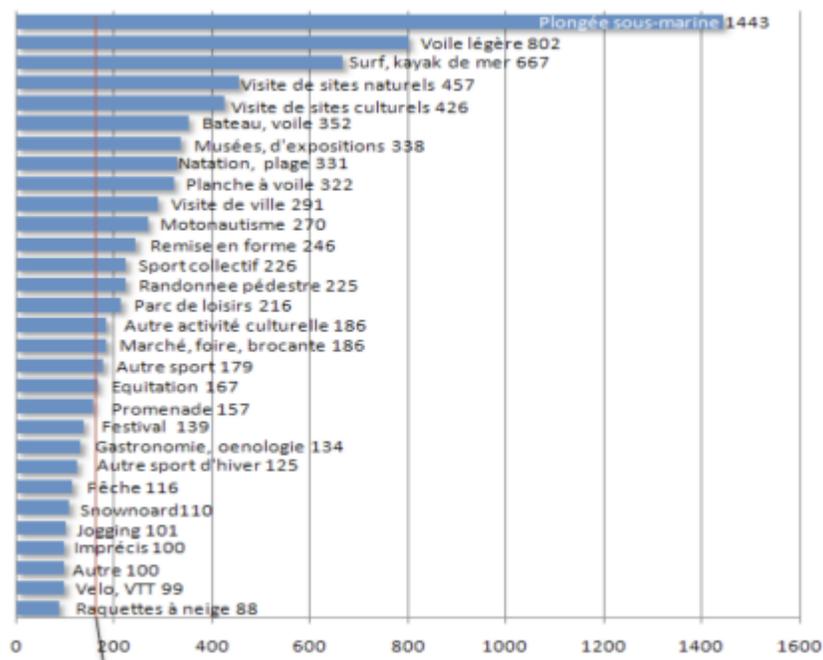
Selon le MTQ, le Ministère des Transports du Québec, un seul autobus permet de substituer plus de 40 automobiles et par cette occasion, épargner le rejet de 169 tonnes de polluants dans l'atmosphère.

Lorsque les sites touristiques sont très visités, cela occasionne l'engorgement des voiries ainsi que des parkings, voir des pics de pollution.

### 1.1.2 Le difficile accès aux sites touristique entraîne une hausse des émissions de gaz à effet de serre.

Une étude sur la mobilité touristique a été menée en 2008 par le ministère de l'écologie, du développement durable, du transport et des logements. Cette étude démontre l'impact des activités exercées par le touriste une fois qu'il a atteint sa destination en termes d'émission de gaz à effet de serre. Comme nous pouvons le constater sur le tableau ci-dessous, la visite de site culturel entraîne l'émission de 457 kg de GES puisqu'il est très difficile de s'y rendre autrement que par automobile. Par contraste, nous remarquons que le déplacement en vélo engendre l'émission de seulement 99kg de GES, qui est donc l'une des activités les moins nuisibles à l'environnement.

**Figure 2 : Classement des activités pratiquées selon l'émission moyenne de GES(en kg) due aux déplacements touristiques associés.** Source : Etude du ministère de l'écologie, développement durable, transports et logements, 2008



## 1.2 L'écomobilité permet une gestion des flux approprié à l'environnement

*« L'étalement dans l'espace et dans le temps des flux de touristes (...) doit être recherché de manière à réduire la pression de l'activité touristique sur l'environnement »* Code Mondial d'éthique du tourisme, 1999

La gestion des flux touristique est l'un des principaux problèmes pour les milieux dits sensibles, particulièrement les territoires de montagne ou les littoraux.

A titre d'exemple, les flux touristique représentent chaque jour 20% de la mobilité dans les Alpes<sup>9</sup>. Cela entraîne en conséquence l'installation d'infrastructures importantes dans les endroits touristiques, que cela soit des parkings, des routes d'accès, sans oublier bien évidemment les remontées mécaniques. Cependant, ces installations, faites dans le but de développer le tourisme et de répondre à une offre, sont bien souvent victimes de leur propre succès.

Afin d'obtenir une gestion des flux plus appropriée à l'environnement et de favoriser ainsi l'utilisation des écomobilités, plusieurs mesures peuvent être prises.

### 1.2.1 L'interdiction de la circulation

Tout d'abord, il semble intéressant de se pencher sur l'interdiction de la circulation.

En effet, lorsque certains sites touristiques sont très fréquentés, les décideurs locaux peuvent décider d'en interdire l'accès aux véhicules motorisés. Cela est notamment le cas dans

---

<sup>9</sup>Mountain Wilderness. *Inventaire des initiatives et outils de sensibilisation en mobilité douce*. [En ligne]. Disponible sur : <http://www.mountainwilderness.fr/images/documents/MDInventaire06.pdf> (consulté le 02/02/2016)

plusieurs stations. Par exemple, les responsables des collectivités locales de la Vallée de la Clarée, dans les Hautes-Alpes ont interdit l'accès aux véhicules entre 8h et 19h. <sup>10</sup>

Cette magnifique vallée est un espace préservé incroyable. A ce titre, environ 26.000 ha sont protégés depuis 1992. C'est donc un espace très attractif, qui attire chaque année plus de 600.000 visiteurs.

Or, en saison estivale, le nombre de véhicule dégradait sa quiétude et la qualité du site. Ils ferment donc l'unique route accédant à la vallée, en invitant les usagers à laisser leurs voitures sur le parking gratuit prévu cet effet, et doivent ensuite emprunter une navette les emmenant au cœur de la vallée. En plus de contribuer à la préservation du site, cela engendre des retombées locales non négligeables en termes d'emploi.

### 1.2.2 Le contrôle et la limitation du stationnement

Le stationnement peut souvent poser problème dans des endroits qui n'ont pas été construits pour recevoir un nombre important de touristes. Cela peut donc poser des problèmes de stationnement sur la voirie, rendant la circulation et le désenneigement difficile ainsi que le stationnement à des endroits n'ayant pas cette vocation, dénaturant donc les espaces et les dégradants. Pour remédier à ce problème, des solutions peuvent être prises, comme le contrôle ou la limitation du stationnement. Par exemple, la municipalité de Val-Thorens, connaissant une fréquentation touristique très importante, a décidé de contraindre les touristes à garer leurs véhicules dans des parkings périphériques obligatoires, réduisant ainsi le stationnement en centre-ville et permettant une circulation essentiellement piétonne.

---

<sup>10</sup>*Ecomobilité touristique de loisir vers les espaces ruraux*. [En ligne]. Disponible sur : <http://www.grandsitedefrance.com/book/ecomobilite2/> (consulté le 02/03/2016)

### 1.2.3 Mise en place de navettes spécifiques

Les mesures vues précédemment, concernant la limitation voir l'interdiction de la circulation, sont un préambule souvent nécessaire au développement de navettes et à leur utilisation par les usagers.

En effet, ces mesures, mises en place afin d'obtenir une gestion des flux plus performante, ne peuvent être acceptés que si d'autres mesures sont développés afin de subvenir aux manques occasionnés par lesdites mesures. Pour cela, des navettes peuvent être régulièrement proposés, permettant de prendre en charge les touristes à la sortie des parkings et de les emmener jusqu'aux sites touristiques.

Par exemple, afin de lutter contre la surfréquentation induisant pollution sonore, visuelle ainsi qu'une dégradation certaine de l'espace nuisant donc son image de nature préservée, le syndicat mixte du PNR des Ballons des Vosges a créée en 2000 la navette des Crêtes.<sup>11</sup>

Cette navette dessert toutes les randonnées accompagnées d'un guide, les circuits VTT ainsi que les circuits pédestres. De plus, les visiteurs peuvent prendre cette navette avec leurs vélos, le prix ne change pas (3euros/jour, 10 euros pour la saison). C'est donc une navette particulièrement bien organisé, (voir annexe), qui en plus de constituer un moteur de développement touristique, assure également la pérennité de l'écosystème de la Grande Crête. (cf. annexe A)

## 1.2 La mobilité douce, ou lorsque l'énergie humaine est à la source du déplacement

*« Nous avons mieux à faire de la vie que d'en accélérer le rythme » Gandhi*

Ainsi que nous l'avons vu dans la première partie de ce mémoire, les mobilités douces incluent tous les types de mobilités qui, pour se déplacer, ne requiert rien de plus que

---

<sup>11</sup> *Navette des Crêtes*. [En ligne]. Disponible sur : <<http://www.tourisme-alsace.com/medias/pdf/brochures/navette-des-cretes-ete-2014.pdf>>

l'énergie humaine. Nous allons traiter ici des deux mobilités douces touristiques principales, que sont la randonnée pédestre et le cyclotourisme.

### 1.3.1 Une pollution sonore maîtrisée

La pollution sonore est définie comme « *un phénomène acoustique produisant une sensation auditive considérée comme désagréable ou gênante* » (Norme française NFS 30001).

Or, 60% des nuisances sonores sont causées par le trafic routier (Arnaud Zufferey, président de l'association Cohabiter avec la nature). Ce chiffre nous donne donc une idée de l'importance des nuisances sonores que les mobilités touristiques peuvent engendrer.

Si pendant longtemps nous avons cru que la pollution sonore n'avait qu'un impact négatif sur les humains, il s'avère que cela perturbe également la faune.<sup>12</sup>

Par exemple, cela perturbe le cycle de reproduction, en restreignant les territoires de reproduction des animaux, ainsi que les zones d'alimentation et d'hivernage. Cela a donc un impact particulièrement significatif, surtout lorsque l'on sait que lorsque la pollution sonore est trop importante, les animaux ont tendance à se déplacer afin de trouver un milieu plus adéquat. Cela transforme profondément les écosystèmes.

L'avantage des mobilités douces, et donc de la marche à pied ainsi que du vélo est que, mise à part le bruit de conversation, les usagers peuvent traverser des milieux sensibles sans que leurs passages aient un impact important sur la faune en terme de pollution sonore.

---

<sup>12</sup> Jean Marc Thirion, Florian Doré, Jean Sério. *Impact de la pollution sonore sur la flore*. [En ligne]. Disponible sur : <http://www.objectifs-biodiversites.com/medias/files/obios-2010-impact-de-la-pollution-sonore-sur-la-faune.pdf> (Consulté le 02/03/2016)

### 1.3.2 Diminuer le nombre de touristes afin d'assurer la pérennisation des milieux sensibles

Les mobilités douces, dues à leur indéniable demande en investissement (de temps et d'énergie) ne sont pas adaptés à tous les publics. Cette constatation, qui peut sembler négative dans un premier temps, lorsque l'on veut à tout prix développer le tourisme, recèle au contraire une note très positive.

En effet, le développement des mobilités douces, parce qu'elles ne conviennent pas à tous les touristes, vont permettre à un projet touristique en milieu sensible de pérenniser. Si, à court terme, cela peut sembler entraîner des investissements trop importants par rapport au nombre de touristes, à long terme il s'avère que cela semble plus avantageux que de développer une autre forme de tourisme, qui détruirait au fur et à mesure le site, lui faisant au bout du compte perdre son avantage comparatif.

### 1.3.3 Préserver une certaine qualité de l'air

Pour conclure cette hypothèse, il semble nécessaire de se pencher succinctement sur le phénomène de la pollution de l'air, phénomène bien connu mais ô combien crucial pour les territoires, particulièrement ceux de montagne.

En effet, les régions montagneuses sont particulièrement sensibles à la pollution routière.

Due à un relief important, la consommation de carburant est supérieure à d'autres types de territoires. De plus, le relief implique une concentration de la circulation qui peut alors devenir très dense et donc entraîner des bouchons<sup>13</sup>.

De surcroît, la géographie des milieux montagnards accentue ce phénomène, bien expliqué par l'association Mountain Wilderness :

---

<sup>13</sup> [http://www.mountainwilderness.fr/IMG/pdf/tap-mw-mobilite\\_douce\\_2.pdf](http://www.mountainwilderness.fr/IMG/pdf/tap-mw-mobilite_douce_2.pdf) (consulté le 02/03/2016)

- *« En montagne, le phénomène météorologique de « l'effet de couvercle » accroît les méfaits de la circulation automobile. En hiver, le soleil reste bas sur l'horizon et, dès le matin, chauffe les sommets des montagnes tandis que les vallées à l'ombre restent froides. L'air chaud, plus léger, monte, alors que l'air froid de la vallée reste au sol. Les polluants émis dans la vallée restent donc dans la couche froide et ne peuvent pas s'éliminer. Sur les hauteurs, c'est l'ozone (transformation du dioxyde d'azote par la chaleur) que nous retrouvons en couronne en moyenne montagne au-dessus de la vallée. Même la haute altitude est touchée, les dégâts dus à la pollution sont observés jusqu'au sommet du Mont Blanc. »*

L'impact écologique de la pollution de l'air est donc très important pour les milieux sensibles.

Par exemple, selon Adoeme, parcourir 500 mètres à pieds demande seulement 8 minutes, cela permet d'éviter la recherche de place de stationnement ainsi que les problèmes de surconsommation et de pollution découlant du démarrage de la voiture. De simples réflexes peuvent avoir une incidence importante s'ils sont partagés par le plus grand nombre.

### Conclusion chapitre 1

Les ressources naturelles constituent un gisement majeur pour le développement du tourisme, qu'il convient dès lors de protéger afin d'assurer leur pérennité. Les atteintes portées à l'environnement sont susceptibles de faire régresser le tourisme. A contrario, lorsque le tourisme est bien encadré, il peut mettre en valeur la qualité d'un environnement. La protection des ressources naturelles ne s'oppose donc pas au développement du tourisme mais au contraire préserve son avenir

Utiliser les mobilités douces pour se déplacer devient donc une urgence. Ce chapitre nous aura donc prouvé que les écomobilités peuvent permettre des déplacements touristiques qui prennent en compte les particularités des milieux sensibles, en limitant au maximum leur impact sur lesdits milieux.

## Chapitre 2 : L'écomobilité, source d'un aménagement territorial cohérent

Figure 3 : **Le cycle de l'écomobilité** (Source : Dossier aménagement et écomobilité, Québec 2011)



L'hypothèse de ce chapitre, selon laquelle l'écomobilité permettrait un aménagement des espaces urbains plus cohérent, bannit l'idée d'un espace entièrement dédié aux automobiles, mais promeut un espace partagé, où, si dans l'idéal les écomobilités occupent une place prépondérante, la voiture a tout à fait sa place.

Cette hypothèse se positionne au sein d'espaces urbains, afin d'affirmer leurs identités et donc accroître leurs attractivités auprès des touristes.

## 2.1 Les enjeux d'un environnement bâti favorable à l'écobilité

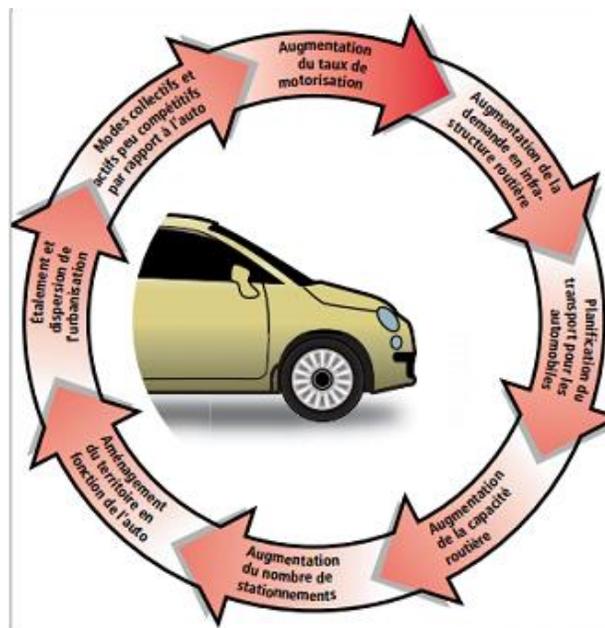
*"Quand une industrie s'arroge le droit de satisfaire, seule, un besoin élémentaire, jusque-là l'objet d'une réponse individuelle, elle produit un tel monopole. La consommation obligatoire d'un bien qui consomme beaucoup d'énergie (le transport motorisé) restreint les conditions de jouissance d'une valeur d'usage surabondante (la capacité innée de transit)."(Illich, 1975)*

Ivan Illich, penseur du XX<sup>ème</sup> siècle, qui proposa une critique acerbe et radicale de notre société, développa le concept de « contre-productivité » et de « vitesse généralisée ».

Ces concepts ont la qualité de révéler l'important détour de production qu'impose l'industrie de l'automobile dans le but de « gagner du temps » comme le souligne J.P.Dupuy (Dupuy, Le Monde, 1974) et nous incite à nous questionner sur le bienfondé économique et social d'un tel détour aussi dévastateur pour notre environnement, s'prédateur de ressources rares et non renouvelables et producteur de nuisances qui menacent la survie de la planète.

### 2.1.1 Cycle de la dépendance automobile

Figure 4 : **Cycle de la dépendance automobile** (Source : Dossier aménagement et écomobilité, Québec 2011, d'après Mobilité VTPI 2010)



La ville, étalée dans l'espace, se voit submergée par l'utilisation croissante de l'automobile, ce qui illustre la théorie de « contre-productivité' d'Ivan Illich. En effet, selon lui, la production hétéronome de déplacements, c'est-à-dire des moyens de transports motorisés, amène une réorganisation globale l'espace et aboutit à des effets contre-productifs : les automobilistes, ayant choisi ce moyens de transport afin de gagner du temps, se retrouvent coincé des heures durant dans des bouchons interminables sur des voies dites « rapides », temps qui aurait pu avoir une fonction sociale importante, et les personnes étant dans l'incapacité de posséder une voiture voient leur mobilité restreinte dans un espace urbain éclaté, où les différents lieux de vies se retrouvent très éloignés les uns des autres. Par conséquent, la mobilité automobile, supposé faire gagner du temps aux individus et ainsi les rapprocher, ne fait que consommer l'espace géographique et le temps, créant des frontières spatiales et sociales.

Lorsque les politiques cherchent à maîtriser le trafic routier et à l'accorder à d'autres modes de transports, la part des déplacements doux, qu'ils soient effectués à vélo ou à pied, peut être élevé.

Cela ne peut qu'être le fruit d'une politique volontariste, proposant différentes mesures, comme un plan national en faveur de l'usage du vélo, la création d'itinéraires cyclables, de parcs de stationnements, avec l'envie de dédier une part, si ce n'est majeure du moins importante, de la voirie aux vélos.

Un aménagement territorial favorable à l'écomobilité, serait, dans le cadre de ce mémoire, un milieu permettant aux individus de pouvoir exercer un choix parmi différentes modalités de transports, que ce soit la marche, le vélo, les transports en commun ou la voiture. L'un des objectifs d'un tel aménagement, après le fait de donner aux individus la possibilité de changer de mode de déplacement, serait de favoriser les interactions sociales et de maintenir une qualité de vie élevée.

Plus on favorise l'accessibilité pour les piétons, les cyclistes ainsi que les transports en commun, plus on tend vers un environnement favorable à l'écomobilité.

### 2.1.2 Meilleure gestion de l'espace urbanisé

Une enquête menée en France dévoilant que 33% des ménages se disaient incommodés par le bruit routier.

Selon le dossier sur l'aménagement et l'écomobilité du Ministère du Québec, «*Le niveau sonore d'une rue résidentielle s'élèverait de 55 à 60 dB (A), une voie de transit, à 70 dB (A) et une intersection où l'on trouve un feu de circulation, à 90 dB (A). L'Organisation mondiale de la santé estime qu'à partir de 55 dB (A) des conséquences dommageables sur la santé se font sentir.* »<sup>14</sup>

De plus, l'espace de stationnement, qui comprend la place de stationnement ainsi que l'espace de dégagement, est très élevé pour les automobiles.

Le tableau ci-dessous, extrait de «La consommation d'espace-temps des divers modes de déplacement en milieu urbain, Application au cas de l'île de France » de F.Héran nous démontre bien à quel point l'utilisation croissante de vélo ou de bus permettrait une importante libération de l'espace.

---

<sup>14</sup> « *L'aménagement et l'écomobilité : Guide des bonnes pratiques sur la planification territorial et le développement durable* » [En ligne] Disponible sur : [http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/grands\\_dossiers/developpement\\_durable/amenagement\\_ecomobilite\\_partie\\_1.pdf](http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/grands_dossiers/developpement_durable/amenagement_ecomobilite_partie_1.pdf) (Consulté le 12/03/2016)

Figure 5 : **La consommation d'espace à l'arrêt des divers modes de déplacement** (Source : Rapport sur la consommation d'espace- temps des divers modes de déplacement en milieu urbain)

Mode	Place de stationnement par véhicule m <sup>2</sup>	Espaces de stationnement par véhicule m <sup>2</sup>	Taux d'occupation pers./véh.	Place de stationnement par personne m <sup>2</sup>	Espaces de stationnement par personne m <sup>2</sup>
Véhicule particulier en Europe	10	25	1,3	7,7	19,2
Véhicule particulier aux Etats-Unis	13	32	1,2	10,8	26,7
Moto	2	4	1,05	1,9	3,8
Bicyclettes sur râteliers	0,7	1	1	0,7	1,0
Bicyclettes sur arceaux	1	1,5	1	1,0	1,5
Bus de 12 m	42	70	30	1,4	2,3
Bus de 12 m à l'heure de pointe			70	0,6	1,0

On peut donc remarquer qu'une automobile demande 4 à 5 fois plus d'espace de stationnement qu'une moto, et plus de 13 fois qu'un vélo.

L'automobile apparaît donc comme le moyen de transport qui consomme le plus d'espace, en façonnant littéralement nos milieux urbains.

Par ailleurs, Héran conclut qu' « il est maintenant clair que la consommation excessive d'espace par l'automobile représente bien une nuisance, dans la mesure où elle restreint de diverses façons l'usage des autres modes ». <sup>15</sup>

<sup>15</sup> Héran François, *La consommation d'espace-temps des divers modes de déplacement en milieu urbain Application au cas de l'Île de France*. [En ligne]. Disponible sur : [http://www.innovations-transport.fr/IMG/pdf/08-06\\_-\\_conso\\_espace\\_IdF\\_-\\_Heran.pdf](http://www.innovations-transport.fr/IMG/pdf/08-06_-_conso_espace_IdF_-_Heran.pdf) (Consulté le 04/03/2016)

### 2.1.3 Réduction de la congestion routière

Figure 6 : **Débits maximaux selon les modes par mètres de largeur de voirie** (Source : Rapport sur la consommation d'espace- temps des divers modes de déplacement en milieu urbain)

Mode	Personnes par heure	Ecart / auto
Automobile en circulation urbaine	270	1
Automobile sur autoroute	750	3
Bicyclette	1500	6
Bus dans la circulation générale	2700	10
Piéton	3600	13
Train de banlieue	4000	15
Bus sur voie réservée	5200	19
RER (« surface rapid rail »)	9000	33

La congestion est l'une des corollaires les plus visibles de nos modes de déplacements. Comme nous l'avons vu précédemment, l'utilisation de l'automobile est croissante. Or, plus son emploi est fréquent, plus le réseau s'engorge. Par ailleurs, si cet afflux a un coût individuel certain (coût économique ainsi qu'un coût de temps) cela a également un fort coût pour la société. Par exemple, selon Pierre Tremblay, chef du Service de la modélisation et des systèmes de transports au ministère des Transports du Québec, le réseau routier de la région de Montréal est saturé, et coûte environ 3 milliards de dollars par an (« 1,423 milliard \$ par année en temps, en salaires et en essence. Les retards causés par les travaux routiers et les accidents entraînent une facture équivalente, pour un total d'environ trois milliards \$. »<sup>16</sup>)

### 2.1.4 L'écomobilité, ou comment atteindre une meilleure équité sociale

Améliorer le réseau de transport en commun et diversifier les modes de déplacement permet sans aucun doute d'améliorer la mobilité d'une certaine clientèle.

<sup>16</sup> Jean-Louis Fortin, *La congestion routière coûte 3 milliards \$*. [En ligne]. Disponible sur : <http://fr.canoe.ca/archives/infos/societe/2010/07/20100713-091255.html> (Consulté le 03/03/2016)

Tout d'abord, cela permet aux individus n'ayant pas les moyens financiers d'acheter et d'entretenir une voiture de pouvoir se déplacer plus ou moins à leur guise – en fonction de la qualité du maillage du réseau.

De plus, n'oublions pas les personnes âgées, population croissante et donc ô combien importante, qui, en raison de leur âge et pour une question de sécurité ne peuvent plus se permettre de conduire.

Enfin, en vue d'atteindre une meilleure équité sociale, ne délaissions pas les personnes handicapées, pour qui, malheureusement, une balade en ville se révèle bien trop souvent semé d'embûches. En améliorant les bâtis et les services de transports, ils pourront être plus autonome et participer entièrement à la vie en société. Aristote ne dit-il pas que l'Homme est un animal sociable et a donc besoin, afin de s'épanouir, de vivre en société ?

## 2.2 Les stratégies d'aménagement favorisant l'écomobilité en milieu urbain

Dans cette deuxième partie, nous allons essayer de déterminer quelles pourraient être les stratégies d'aménagement permettant de développer les écomobilités. Pour cela, nous allons exposer quatre stratégies : Premièrement, favoriser un aménagement permettant des courtes distances, ensuite le soutien aux déplacements actifs utilitaires, après, la réduction de la place donnée à l'automobile pour finir sur le soutien des transports collectifs.

### 2.2.1 Aménager la ville des courtes distances

Afin de pouvoir favoriser le développement des écomobilités, les milieux urbains doivent pouvoir être en mesure d'offrir différents services permettant de créer un environnement favorable à leur création et à leur épanouissement. En effet, pour cela il faut diminuer la nécessité de se déplacer tout en offrant une gamme riche de moyens de

déplacement. La « ville des courtes distances » comme l'appelle le rapport du ministère du Québec (IBID) est donc une ville à taille humaine, offrant différentes activités et services et pouvant supporter une densité de population certaine.

Premièrement, la densité. Afin d'être en mesure financièrement d'offrir des services convenables et diversifiés, un milieu urbain doit avoir une certaine densité de population. En effet, selon Peter Newman et Jeffrey Kenworthy « Long-term data from cities around the world appear to show that there is a fundamental threshold of urban intensity (residents and jobs) of around 35 per hectare where automobile dependence is significantly reduced. »<sup>17</sup> Autrement dit, ce n'est qu'à partir de 35 résidents par hectare que l'utilisation de l'automobile se voit réduite. De plus, la densité réduit également les coûts par personne de construction d'infrastructures de transports.

Ensuite, toujours selon le rapport du ministère du Québec, la compacité est un élément essentiel afin qu'une ville soit en mesure de favoriser les courtes distances. La compacité permet plusieurs choses : tout d'abord cela favorise l'interaction sociale ainsi que l'accès aux différents services et commerces et ensuite cela permet une diversité des commerces et services.

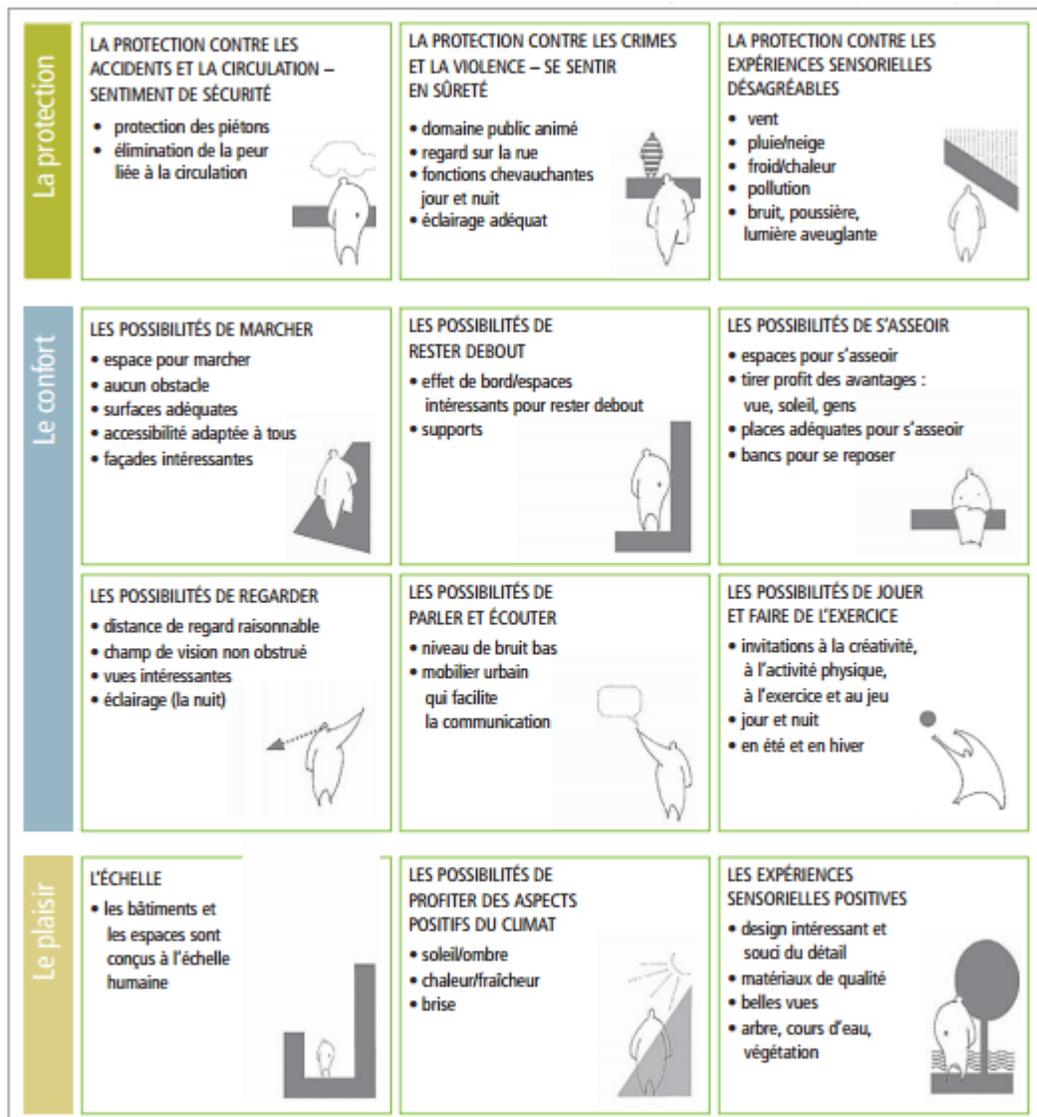
De plus, le milieu urbain doit être facilement traversable, grâce à un maillage réfléchi et une signalétique compréhensible, tout en assurant la sécurité du piéton ou du cycliste.

Enfin, le milieu doit être agréable afin que l'utilisateur puisse faire de son déplacement une expérience unique. Pour cela, plusieurs critères semblent pertinents, ainsi que le démontre le tableau page suivante :

---

<sup>17</sup> Peter Newman, Jeffrey Kenworthy, *Urban Design to Reduce Automobile Dependence*. [En ligne]. Disponible sur : <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.543.5452&rep=rep1&type=pdf> (Consulté le 01/03/2016)

Figure 7 : 12 critères de qualité de l'espace piéton (Source : revue Urbanité, 2011)



Urban Design International (2006), «Close Encounters With Buildings» et Gehl Architects - Urban Quality Consultants (2009), traduit de l'anglais par Urbanité (Hiver 2011 : La rue, p. 30).

### 2.2.2 Soutenir les déplacements de mobilités douces utiles

Dans cette partie, nous séparons les déplacements de loisirs aux déplacements dits « utiles » c'est-à-dire les déplacements effectués pour des raisons professionnelles ou pour

faire des courses. En effet, il semble indispensable que les villes puissent offrir des infrastructures pour les piétons et les cyclistes qui aillent dans ce sens.

Il existe plusieurs façons de dédier un espace aux usagers des mobilités douces. Puisque ces usagers n'ont pas une vitesse de déplacement très importante, ils sont en contact direct avec leur environnement. Les voies qui leurs sont dédiées doivent donc être confortables, agréables et efficaces.

Les voies pour les piétons peuvent prendre la forme d'un sentier, ou d'un trottoir, assez large afin d'assurer la sécurité de tous et avec un revêtement confortable afin de permettre aux personnes âgées et aux personnes handicapés de pouvoir circuler en tout confort.

Les voies dédiées aux cyclistes pourront elles prendre la forme soit d'une bande cyclable le long d'une voie pour automobiles soit d'une piste cyclable. Ces pistes cyclables ont l'avantage d'assurer une plus grande sécurité.

Afin que ces infrastructures soient les plus efficaces possibles, il faut évidemment penser à des feux d'intersection, une signalétique uniforme au sein de la ville ainsi qu'un grand nombre de parking à vélos. De plus, la ville peut mettre des vélos à disposition de ses habitants, en installant des bornes à des endroits stratégiques de la ville.

De tels aménagement pourraient permettre le développement de certains moyens de transports « alternatifs » comme le Pedibus ou vélobus, existants au Québec. Ce sont des moyens de transports scolaires, où les enfants se rendent à l'école à vélo, accompagnés de bénévoles.

### 2.2.3 Soutenir les transports collectifs

Cette section aborde les transports collectifs, c'est-à-dire les transports en commun ainsi que d'autres types de transports collectifs comme l'auto-partage. Les municipalités

auraient tout intérêt à développer ce type de transport, indispensables à une certaine qualité de vie en milieu urbain.

L'un des points qui semble essentiel à la mise en place de transport collectif est l'intermodalité. En effet, afin de rendre les transports collectifs les plus accessibles possible, il s'agit de réussir à combiner au moins deux modes de transports consécutifs : la marche + le bus / le vélo + l'autobus / le train + le vélo.

Cette intermodalité demande évidemment des infrastructures spécifiques mais semble indispensable à la bonne mise en marche des transports.

Afin que cela fonctionne correctement, il semble pertinent d'offrir aux usagers une vision clair sur l'offre ainsi qu'une tarification intégrée, lorsque un ticket permet d'avoir accès à plusieurs transports.

Enfin, le co-voiturage, qui connaît un succès grandissant, semble également être d'une certaine pertinence lorsqu'il s'agit de réduire l'usage de l'automobile. Partager une automobile à plusieurs réduit effectivement et la congestion routière, et les émissions de gaz à effet de serre, et les frais d'essence ! Les villes peuvent penser à installer des aires de stationnement ou de parking spécialement dédiées à ce système.

### 2.3 Favoriser les éco-mobilités, c'est favoriser l'interaction sociale

Les milieux urbains sont des espaces complexes, et les rues sont au cœur de ces milieux.

Les rues ont toujours eu des fonctions diverses, que ce soit le déplacement ou la circulation routière. Mais il serait dommageable d'oublier qu'une des fonctions principales de la rue est l'échange, l'interaction sociale. Les rues permettent de favoriser les activités sociales, indispensables à une bonne qualité de vie et à un environnement agréable.

### 2.3.1 L'importance des rues

*« Lorsque vous pensez à n'importe quelle ville, ce sont ses rues qui vous viennent d'abord à l'esprit; si celles-ci sont intéressantes, toute la ville prend de l'intérêt, si au contraire ses rues sont mornes, la ville entière semble morne » (Jacobs, 1961, 458 pages)*

Selon le dossier Urbanité Hiver 2011<sup>18</sup>, les rues sont particulièrement importantes en Europe, et encore plus en Amérique du nord, où elles représentent 80% de l'espace public dans un environnement urbain.

A l'origine, la conception des rues se basaient sur la séparation entre piéton et véhicules. Que ce soit la Charte d'Athènes, avec le thème de « Ville fonctionnelle » ou le « Rapport Buchanan » qui traite de l'urbanisme comme voie d'adaptation de la ville aux automobiles, la séparation piéton/véhicules motorisés a rapidement trouvé un important écho auprès des architectes. Depuis, toute l'architecture de nos villes découle de ce principe.

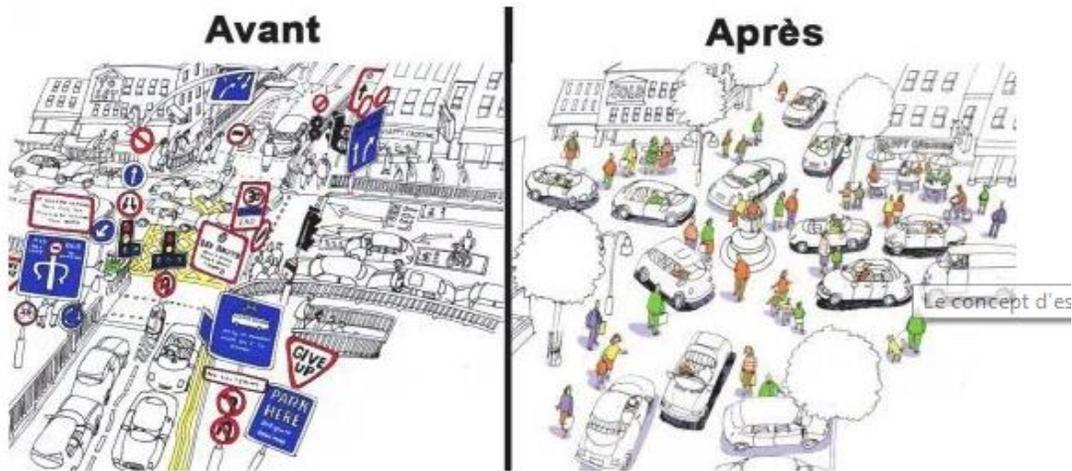
Toujours selon le dossier Urbanité Hiver 2011, ce ne fut qu'à partir des années 60, dans les pays du Nord, que cette conception a commencé à évoluer afin de mélanger les deux espaces, notamment avec les « woonerf », des rues résidentielles où la vitesse des véhicules est limitée afin que ce créer d'autres fonctions sociales. Ce modèle a connu un grand succès et a permis le développement des « home zones » au Royaume-Uni, où le piéton est au cœur des logiques d'aménagement. Cela démontre l'intérêt accordé à l'environnement local.

---

<sup>18</sup> [En ligne]. Disponible sur : <<http://fr.slideshare.net/GehlArchitects/urbanite-hiver2011>> (consulté le 01/03/2016)

### 2.3.2 L'espace partagé

Figure 8 : **le concept d'espace partagé peut-il réconcilier les usagers de la rue ?** (Source : site internet carfree)



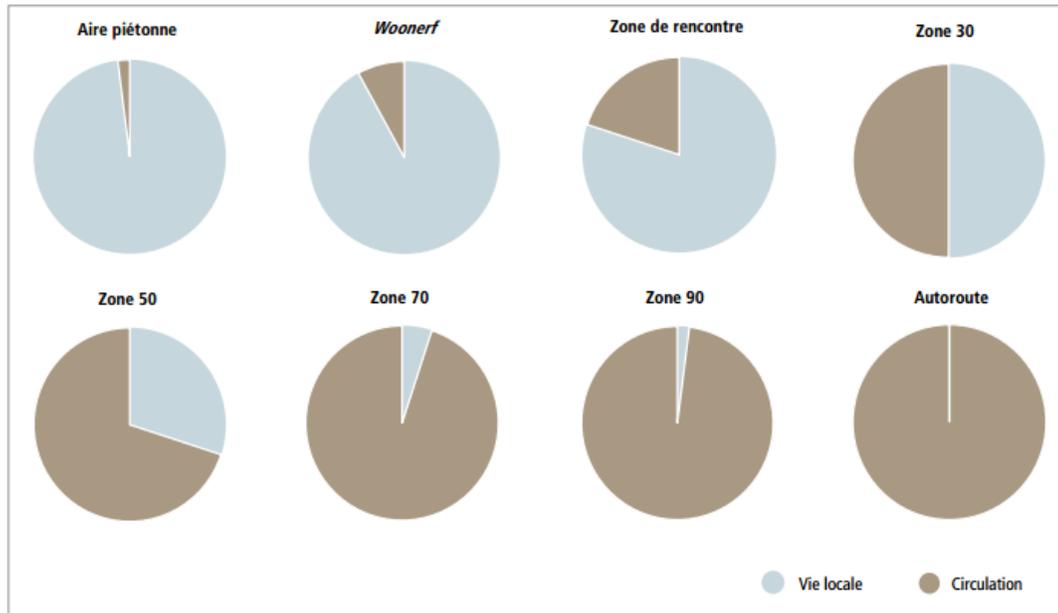
Hans Monderman, ingénieur Allemand, est le créateur de la théorie du « shared-space » ou « espace partagé ». Cette théorie consiste à limiter les vitesses de pointe en supprimant une grande partie de la signalisation routière, jugé trop déresponsabilisante pour les automobilistes, en leur donnant un trop grand sentiment de sécurité

Au contraire, selon Corinne Lepage, ancienne ministre de l'environnement, « l'espace partagé inverse le rapport de force entre les véhicules motorisés, les piétons et les vélos, ce qui apaise les vitesses de pointe, et de façon surprenante, améliore la fluidité du trafic et l'environnement. »<sup>19</sup>. L'objectif est également de viser un comportement plus courtois de la part des usagers ainsi que de favoriser leurs interactions.

<sup>19</sup>Corinne Lepage, *Le concept d'espace de voirie partagé*. [En ligne] Disponible sur : < <http://www.dominique-bied-cap21.com/article-5155236.html>> (consulté le 01/03/2016)

### 2.3.3 Corrélation entre vitesse des déplacements et vie sociale

Figure 9 : **Partage de l'espace entre la circulation et la vie sociale** (Source : Dossier Québec Aménagement et écomobilités)



Ce tableau, issu du rapport québécois sur l'aménagement et l'écomobilité nous indique le partage de l'espace entre circulation et vie sociale.

Nous pouvons constater que dans une aire piétonne, lorsque la circulation est minime, la vie locale a toute la place de s'épanouir. L'aire piétonne, les zones woonerf (=zones résidentielles où la vitesse est limitée) et les zones de rencontres permettent toute une vie locale développée. La zone à 30 est la zone où vie locale et circulation se chevauchent et s'approprient, dans un parfait équilibre.

Toutes les zones suivantes rendent extrêmement difficile les liens sociaux interpersonnels.

En effet, lorsque la circulation n'est pas trop importante, les piétons peuvent se croiser en toute quiétude, converser si l'envie leur en prend, s'asseoir tranquillement sur un banc, discuter avec les commerçants qui ont parfois une partie de leur boutique à l'extérieur.

Cela permet de valoriser les rues, les quartiers afin de renforcer le sentiment d'appartenance. Les habitants ainsi que les touristes évoluent dans une ambiance agréable, quand elle n'est pas familiale. Cela renforce la cohésion sociale, et le sentiment de faire partie d'une

communauté. Les rues sont familières et sont sources de rencontre, élément indispensable à la vie en société !

Cela permet de plus de lutter contre l'homogénéisation des milieux urbains en créant un espace unique, qui favorisera l'attractivité de la ville.

### Conclusion chapitre 2

Cette hypothèse tend donc à démontrer que les écomobilités permettraient un développement plus cohérent des villes. Comme nous l'avons vu précédemment, les enjeux sont en effet capitaux : cela semble permettre une meilleure gestion de l'espace, une réduction de la congestion routière ainsi que l'atteinte d'une certaine équité sociale. Grâce à certaines stratégies d'aménagement que nous avons explorées, nous penchons pour le postulat selon lequel encourager les mobilités permettraient d'entretenir une meilleure cohésion sociale au sein de la ville, ce qui engendrerait une mise en désir de la ville et serait par-là davantage attractive aux yeux des touristes.

## Chapitre 3 : Les éco-mobilités permettent une diversification de l'offre touristique

*« De nos jours, la mobilité prend une place particulière dans le développement touristique d'un territoire. Visant de nouveaux publics-cibles, les tourisms verts et éco-tourisms sont en essor et prônent une façon de voyager et de découvrir plus respectueuse de l'environnement et plus proche de la nature. »<sup>20</sup>*

Les changements climatiques, économiques ainsi que sociétaux, façonnent notre monde et l'industrie du tourisme n'est pas en reste. De plus, la compétition toujours plus grande entre les destinations touristiques et l'envie des touristes qui se reporte à chaque vacances sur un nouvel objet de désir fait que les territoires touristiques doivent sans cesse innover afin de rendre leur territoire attractif.

Nous verrons dans ce chapitre, en quoi le développement des écomobilités permet une diversification de l'offre touristique et entraîne par conséquent un renouveau de l'attractivité des territoires.

### 3.1 Les mobilités douces, une expérience à part entière

Nous allons voir dans cette partie en quoi découvrir un territoire via des mobilités douces permet d'expérimenter quelque chose de différent, d'unique, tout en permettant une découverte plus lente, souvent synonyme d'une connaissance plus approfondie du territoire traversé.

---

<sup>20</sup> Mémoire de Julia Antunes-Vallerey. *Développer une mobilité durable en territoire rural, outil d'attractivité touristique donnant accès aux spécificités paysagères. Le cas du Pays d'Azay-le-Rideau*. Agricultural sciences. 2013.)

### 3.1.1 Découverte d'un territoire autrement

Afin de permettre la découverte d'un territoire par d'autres moyens que ceux qui sont traditionnellement utilisés, il semble en premier lieu primordial d'inverser la tendance qui fait du voyage et de la mobilité un simple produit de consommation. Il s'agit ici de déconstruire l'imaginaire des touristes par rapport aux transports, ne pas en faire un simple produit pragmatique.

Nous pouvons reprendre l'expression populaire « *le bonheur c'est le chemin, pas la destination* » et l'adapter sans crainte au tourisme : « *le voyage, c'est le chemin, pas la destination* ». Les mobilités douces permettent de découvrir des territoires inédits. Lorsque l'on part, à pied ou vélo, que ce soit de chez soi ou de l'endroit où l'on a passé la nuit, c'est un voyage qui commence, où se profile rencontres et aventure. On intègre alors un espace collectif, et le territoire que l'on traverse semble soudain prendre figure humaine.

L'absence de voiture, qui nous enferme sur nous même, permet une liberté nouvelle, garante de rencontres. Parce que l'on se déplace uniquement grâce à notre énergie, on se réapproprie le trajet. Une fois de retour, l'impression d'être allé loin et d'avoir vécu une aventure à part entière nous berce.

Evidemment, il ne faut pas partir dans l'optique de se focaliser sur des sommets. Ce n'est pas l'exploit sportif qui importe, mais une découverte, lente, et par conséquent plus aigüe du territoire traversé. Le touriste se crée alors sa propre expérience, et vit ainsi quelque chose de créatif.

### 3.1.2 La marche, un rapport d'être au monde et à soi

Ainsi que le souligne Franck Michel <sup>21</sup>, marcher demande deux vertus depuis

---

<sup>21</sup> Michel Frank. *Déroutes et détours*. [En ligne]. Disponible sur : <http://www.deroutes.com/Images/L%27Autre%20Voie%20n%B01/PDF%20AV1/Marche%201.pdf> (consulté le 03/03/2016)

longtemps oubliées par nos société : la patience et l'effort.

Marcher, c'est sortir de sa zone de confort pour aller se frotter aux éléments extérieurs, aux incertitudes, aux autres, à la vie. David le Breton, dans son ouvrage Eloge de la marche, le souligne d'ailleurs très bien :

*« Comme toutes les entreprises humaines, même celle de penser, la marche est une activité corporelle, mais, plus que les autres, elle engage le souffle, la fatigue, la volonté, le courage devant la dureté des routes ou l'incertitude de l'arrivée, les moments de faim ou de soif quand nulle source n'est à portée de lèvres, nulle auberge, nulle ferme pour soulager le chemineau de la fatigue du jour »* (Le Breton, 2000, 167p.)

Lorsqu'on prend la décision de marcher, on décide consciemment de ralentir notre rythme de vie, de prendre le temps de revenir vers soi afin de mieux avancer.

Marcher est également un acte contestataire, dans notre société immobile et assise (Le Breton David, 2012,166p.), qui considère que l'oisiveté est synonyme de désœuvrement.

Et si certains ont des conditions plutôt élevées pour définir un « vrai » marcheur, tel que Thoreau *« Si vous êtes prêts à quitter père et mère, frère et sœur, femme, enfants et amis pour ne jamais les revoir, si vous avez effacé vos dettes, rédigé votre testament, et réglé toutes vos affaires, si enfin vous êtes un homme libre, alors vous êtes prêt pour marcher »* (Thoreau 1990 p79 et 81) », la marche a le mérite d'être à la portée de tous.

Enfin, parce que le marcheur est en immersion totale dans l'environnement qu'il traverse, soumis aux éléments de la nature, il se plie à un dépaysement total des routines sensorielles (Le Breton, 2000, 167p.)

### 3.1.3 Le vélo, ou comment composer avec le temps et l'espace

Rouler à vélo, comme le disait Franck Michel, c'est dépasser l'apanage des véhicules motorisés.

Le vélo permet de traverser respectueusement un paysage, avec discrétion, humilité, et d'expérimenter une incroyable sensation de liberté. Marc Augé, dans son ouvrage Eloge de la

bicyclette nous parle de ce sentiment :

« Le premier coup de pédale, c'est l'acquisition d'une nouvelle autonomie, c'est l'échappée belle, la liberté palpable, le mouvement à la pointe du pied, quand la machine répond au désir du corps et le devance presque. En quelques secondes, l'horizon borné se libère, le paysage bouge. Je suis ailleurs. Je suis un autre, et pourtant je suis moi comme jamais ; je suis ce que je découvre » (Augé Marc, 2008, 93p.)

Le vélo est un moyen de transport à la mesure de l'homme, en plus d'être un incomparable moyen de rencontre. Sa facilité d'entretien, qui demande des compétences en mécanique à la portée de tous, en font un formidable compagnon de voyage.

Le tourisme à vélo est en premier lieu une redécouverte de soi, une mise entre parenthèse du quotidien.

### 3.2 Une variété d'offre importante, adaptable aux territoires...

Il semble important de cesser d'essayer de rivaliser avec des politiques touristiques qui ont beau marcher dans certains territoires, mais qui ne sont pas en accord avec l'identité du territoire, ni avec ses possibilités, et encore moins avec les tendances actuelles. Les écomobilités permettent d'affirmer la différence d'un territoire et par cela de favoriser son attractivité.

#### 3.2.1 Des offres touristiques répondant aux envies des consommateurs

Comme nous l'avons vu dans la première partie, de nouvelles tendances en matière de consommation et de mode de pensée voient le jour. Nous allons ici démontrer en quoi les territoires touristiques, en allant dans le sens de ces tendances vont voir leur attractivité s'accroître.

Tout d'abord, une envie de consommer différemment voit le jour. Les touristes veulent consommer mieux, souvent en tentant de dépenser moins, et sont donc attirés par tout ce

qui relève du partage et de la gratuité, comme le co-voiturage, et les offres non marchandes. Ils veulent construire eux-mêmes leurs produits touristiques, grâce aux outils numériques.

Ensuite, on peut observer un retour vers des valeurs jusque-là un peu mises de côté. Il s'opère une envie grandissante de partage, d'authentique. Les touristes veulent prendre du temps pour soi, ré-enchanter leurs vacances, en faire un temps de ressourcement. Enfin, ils prennent de plus en plus à cœur les préoccupations environnementales.

Ils veulent faire de leurs voyages un temps de sensation, en profiter pour renouer avec la nature, tout en allant à la rencontre des habitants. Les touristes souhaitent des itinéraires spécialisés, correspondant à leurs aspirations.

Les touristes se tournant vers les mobilités douces cherchent une expérience unique, une aventure, un retour à soi et vers les autres.

Le tourisme en lien avec la mobilité douce semble donc en accord avec l'air du temps. Des territoires touristiques offrant ces produits touristiques vont donc correspondre aux tendances actuelles, et de ce fait, accroître inévitablement leur attractivité.

### 3.2.2 Concernant la randonnée

Plusieurs offres correspondent à la pratique de la randonnée.

Tout d'abord, les randonnées courtes, à la journée, qui sont destinées à des publics amateurs. Ces randonnées sont plus faciles à mettre en place que les suivantes et sont plus ou moins adaptables à tous les territoires.

Puis, la « randonnée découverte ». La randonnée découverte constitue une sorte d'initiation. C'est une itinérance courte, de 2 à 5 jours<sup>22</sup>, qui se pratique en autonomie ou en groupe. Ces

---

<sup>22</sup> *L'itinérance pédestre, aujourd'hui et demain, de l'ultra trail à la rand découverte.* [En ligne] Disponible sur : [http://www.grande-traversee-alpes.com/uploads/images/Documents-Association/GTA\\_Etude\\_NllesPratiquesRando\\_Sept2011.pdf](http://www.grande-traversee-alpes.com/uploads/images/Documents-Association/GTA_Etude_NllesPratiquesRando_Sept2011.pdf) (consulté le 03/03/2016)

randonnées n'ont pas un but sportif, sont axées sur la découverte du territoire traversée, et ont souvent des thématiques, tels que la gastronomie, la photographie, le bien-être, la méditation...

Ensuite, « l'itinérance produit ». Deux types composent l'itinérance produit. Les itinérances accompagnés et celles « en liberté ».

Les randonnées accompagnés permettent aux randonneurs de n'avoir ni à se soucier de l'organisation, ni à se soucier des bagages, qui sont transportés chaque jour aux différents hébergements qui jalonnent la randonnée. Ce sont des séjours qui durent environ une semaine, et dont la fourchette de prix se situe entre 600 et 800 euros.<sup>23</sup>

Enfin, la « randonnée liberté » est ce que l'on appelle un séjour « clé en main ». Les randonneurs peuvent se charger eux-mêmes de l'organisation de certaines étapes, en se laissant guider par les informations qu'ils ont recherché avant le départ, ou au cours de la randonnée.

N'oublions pas le trail, qui lui est une pratique dont le but est complètement sportive, axée sur la performance et l'aventure.

Finalement, nous trouvons les grands itinéraires, qui concernent un public averti, et qui s'apparente à un réel mode de vie, une immersion totale et en autonomie. Les randonneurs organisent eux-mêmes leurs étapes, souvent à l'aide des communautés de grands randonneurs qui se regroupent sur le net afin de se donner conseils et avis.

Attention à ne pas se laisser illusionner par le dynamisme et l'ampleur de la demande ainsi que l'impression de simplicité de la randonnée, avec des aménagements mesurés.

Développer un tourisme de randonnée sur un territoire demande une importante implication des différents acteurs locaux, privés et publics.

---

<sup>23</sup> IBID

### 3.2.3 L'offre en cyclotourisme

Le cyclotourisme est devenu, au fil des ans, une pratique qui se consolide en Europe. Lorsque l'on se penche sur les réseaux les plus performants, on découvre les 23 routes nationales des Pays-Bas, appelées les LF Routes, regroupant plus de 4 500 kilomètres. Au Royaume-Uni, Le National Cycle Network réunit un réseau national de 20 000 km de voies cyclables balisées.

La Suisse, exemple en la matière, réunit également plus de 3 000 kilomètres de voies cyclables.

La France n'est pas en reste en la matière. Fleuves et rivières à vélo, châteaux à vélo, le littoral à vélo, les canaux à vélo, vignobles à vélo, les campagnes à vélo... La France est dotée d'une très bonne infrastructure, comme on peut le voir sur le schéma ci-dessous.

Des itinéraires à la journée à ceux de plusieurs semaines, les voies cyclables de France permettent aux usagers une grande variété d'itinéraires.

Figure 10 : **Carte interactive des voies cyclables de France** (Source : FranceVéloTourisme)



### 3.3 ... avec des retombées économiques certaines

Malgré le fait que les mobilités douces sont en règle générale des offres non marchandes, les retombées semblent significatives pour les territoires.

#### 3.3.1 Les impacts économiques du cyclotourisme

Les retombées économiques du vélo en France sont importantes. Une étude d'ailleurs été entreprise pour Atout France en 2009, estimant que les dépenses totales des

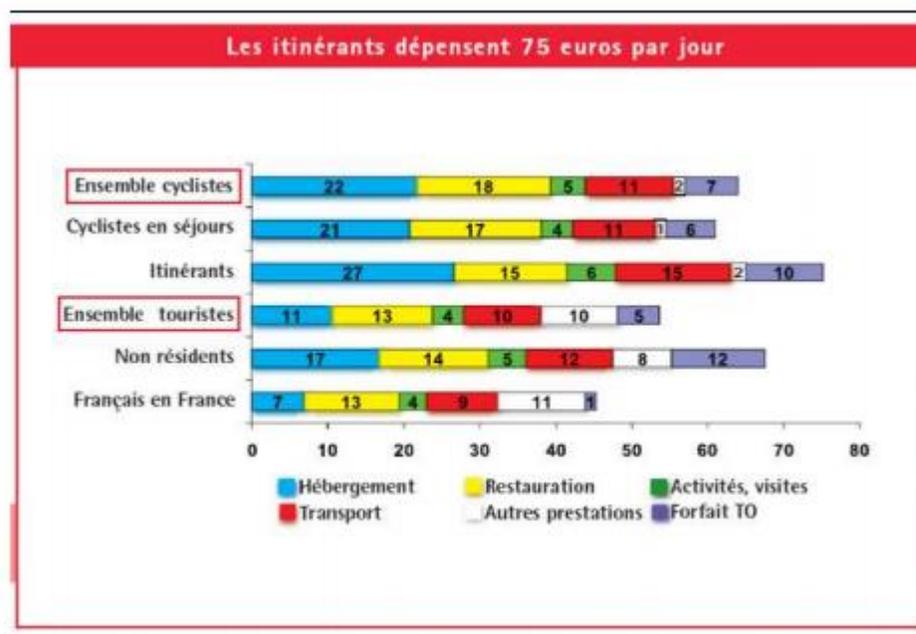
touristes à vélo s'élevaient à 5,5 million d'euros, ce qui représente environ 44% du chiffre d'affaire du vélo en France.

Comme le spécifie Nicolas Mercat, l'itinérance, pratique spécifique du cyclotourisme, a également de nombreux atouts. (Mercat, 2012, Cahier Espace)

Premièrement, les touristes itinérants à vélo ont une durée de séjour supérieure à 8 jours. Ensuite, l'itinérance est un outil d'allongement de la saison. En effet, en Bourgogne, la saison touristique de l'itinérance à vélo commence à Pâques et s'étend jusqu'à la Toussaint.

De plus, puisque c'est une pratique majoritairement exercée par les touristes étrangers et les CSP+, le niveau de dépense est élevé. En France, cette dépense s'élève à environ 75 euros par jour.<sup>24</sup>

Figure 11 : **Les dépenses des touristes à vélo en France** (Source : mémoire Girard Julie, « Pour une évaluation des perspectives et outils de développement du tourisme à vélo en France » citant l'enquête Eurovélo6 d'Altermodal)



Enfin, toujours selon Nicolas Mercat, le retour sur investissement des infrastructures dédiées au tourisme à vélo est de moins de deux ans. En effet, d'après lui, le kilomètre d'itinéraire

<sup>24</sup> Julie Girard, Mémoire, *Pour une évaluation des perspectives et outils de développement du tourisme à vélo en France*, 2010. [En ligne]. Disponible sur : <[https://www.univ-paris1.fr/fileadmin/IREST/Memoires\\_Masters\\_2/GIRARD\\_Julie.pdf](https://www.univ-paris1.fr/fileadmin/IREST/Memoires_Masters_2/GIRARD_Julie.pdf)> (consulté le 03/03/2016)

aménagé demande un investissement de 23 000 euros par an, or si l'on considère que l'impact économique total des itinéraires est de 14,3 millions d'euros pour le Tour de Bourgogne et de 15,3 millions d'euro pour la Loire à vélo, cela signifie un amortissement moyen des dépenses en deux ans.

### 3.3.2 L'impact économique de la randonnée itinérante

Afin de mesurer l'impact économique de la randonnée itinérante, nous allons prendre l'exemple du chemin de Stevenson, car l'association Sur le Chemin de RL Stevenson a initié en 2010 une étude très détaillée sur la fréquentation du chemin et les retombées économiques en découlant, à l'aide d'entretiens qualitatifs et quantitatifs et de la mise en place de 5 éco-compteurs le long du parcours.

Il ressort de cette étude que pour 6140 randonneurs, totalisant 59 000 nuitées, les retombées s'élèvent à 2,9 millions d'euros.

Le randonneur de Stevenson dépense en moyenne 49,9 euros par jour passé sur le territoire, pour une durée moyenne de 9,6 nuitées sur le territoire. Il faut également savoir que 97% des randonneurs passent par des hébergements marchands, et que lorsque les randonneurs n'ont pas de formule demi-pension, 68% mangent dans des restaurants, pour une moyenne de 17,2 euros par repas. Il ressort également de cette enquête que 80% des randonneurs consomment au sein de café et de bars et que 46% d'entre eux ont un recours à des moyens de transports payants. De plus, les randonneurs ont, durant la période d'enquête, réalisés 39 650 euros de dépenses diverses autres.

Ces chiffres nous démontrent par conséquent qu'une offre d'itinérance douce bien installée, comme celle du chemin de Stevenson, a des retombées économiques non négligeables pour les territoires traversés.

### Conclusion chapitre 3

Les mobilités douces, comme nous l'avons constaté dans ce chapitre, en proposant des expériences uniques tout en répondant aux attentes des touristes, permettent d'améliorer voir de renouveler l'image et donc l'attractivité d'un territoire donné. La variété d'offre semble laisser aux territoires une grande adaptabilité, afin de proposer l'offre qui convient le mieux, que ce soit à la géographie du territoire qu'à ses possibilités, tant en matière d'attente des usagers qu'en ressources financières dont il dispose.

Enfin, nous pouvons constater que les retombées économiques ne sont pas des moindres, et peuvent donc s'avérer être une ressource bienvenue.

## Conclusion de la Partie 2

---

La deuxième partie de ce mémoire nous a permis de comprendre dans quelles mesures les écomobilités, dans le cadre d'une activité touristique, peuvent être un facteur déterminant de développement territorial suivant les trois hypothèses avancées. Les trois dimensions ont été mises en avant dans les différents chapitres qui présentent des axes de réflexion ainsi que des stratégies. Il est cependant évident que chaque territoire possède ses propres caractéristiques, par conséquent les propos tenus dans cette partie doivent être adaptés à chaque territoire.

Suite à certaines aberrations du tourisme de masse, avec la quantité importante d'émission de gaz à effet de serre produite et la destruction de milieux fragiles, il semble aujourd'hui primordial de prendre en compte les spécificités de l'environnement, et d'y adapter le tourisme. Comme nous l'avons vu, les écomobilités semblent alors être un moyen de préserver l'environnement tout en continuant à faire du tourisme et en gardant l'avantage comparatif de ces milieux.

Par la suite, nous nous sommes penchés sur l'espace urbain, et comment la dépendance automobile a façonné le paysage urbain. En concentrant l'aménagement autour des écomobilités, nous avons cependant pu constater qu'il est possible d'aménager l'espace urbain de façon plus cohérente, en faisant des villes des espaces où il fait bon vivre. Lorsque les rues sont partagées de manière équitable entre les voitures et les autres moyens de transport, cela permet une vie sociale plus importante, en favorisant les interactions sociales, élément essentiel pour la construction de l'identité d'une ville et pour son attractivité touristique.

Enfin, nous avons souligné en quoi les écomobilités, en proposant aux touristes une expérience à part entière, permet aux territoires de diversifier leurs offres touristiques tout en renouvelant ou en affirmant leurs identités et leurs attractivités. Nous nous sommes par la suite attachés à montrer l'importante variété d'écomobilités, ce qui permet aux territoires de proposer l'offre qui correspond le plus à leur situation, qu'elle soit géographique ou financière.

Pour finir, nous avons fait ressortir les retombées économiques que ces écomobilités peuvent avoir pour un territoire lorsqu'elles sont bien mises en œuvre.

## PARTIE 3 : Les écomobilités comme enjeu de développement territorial : le cas de La Loire à Vélo

---

## Chapitre 1 : Présentation du cas d'étude : La Loire à vélo<sup>25</sup>

« Comment mieux qu'au rythme libre d'une balade à vélo s'imprégner des richesses naturelles et culturelles du paysage ligérien ? ... Le nouveau tourisme à vélo a la vie devant lui. » (Site Internet de la Loire à vélo)

Figure 12 : **La Loire à Vélo** (Source : site internet de La Loire à Vélo)

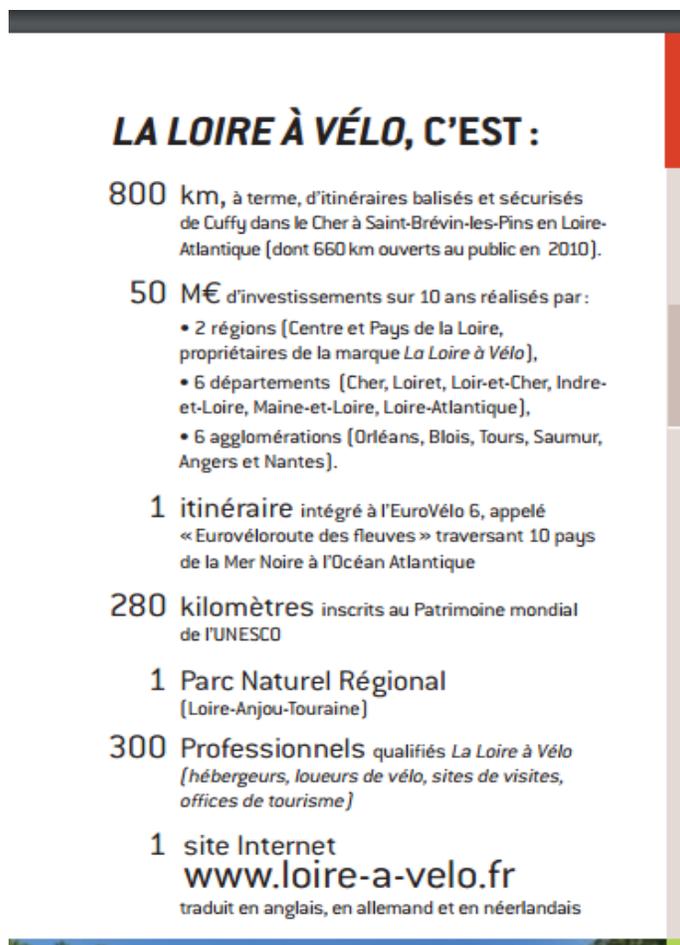


---

<sup>25</sup> « La Loire à vélo : guide à l'usage des professionnels » [En ligne] Disponible sur : <http://www.tourisme-pro-centre.fr/var/crtc/storage/original/application/11fae27ec1a0f143a28ddacf0ce59c16.pdf> (Consulté le 20/03/2016)

## 1.1 Qu'est-ce que la Loire à vélo ?

Figure 13 : **La Loire à vélo en quelques chiffres** (Source : Etude de la fréquentation et des retombées économiques, 2011 CRT Centre Val de Loire)



### 1.1.1 Un projet touristique d'une envergure interrégionale

Ce projet a vu le jour en 1995, grâce à l'intervention des Régions Centre et du Pays de la Loire. La Loire à vélo est un itinéraire touristique pour les vélos, long de plus de 800 kilomètres, un projet unique en France. Aménagée dans les deux sens, l'itinéraire relie Cuffy à Saint-Brevin-les-Pins et traverse le Val de Loire, dont une grande partie de son territoire est inscrit au Patrimoine Mondial de l'UNESCO. La Loire à vélo est une combinaison de différentes

routes, entre routes à faible circulation (=routes sur lesquelles circulent moins de 500 véhicules par jours) (37%), voies vertes (27%), routes sans transit (=routes accessibles aux riverains et cyclistes mais pas au trafic de transit) (24%), pistes et bandes cyclables (12%). Il est intéressant de noter que les 2/3 de l'itinéraire longent la Loire et qu'il existe environ 300 aires d'arrêts.

La Loire à vélo mise à la fois sur sa destination et sur la qualité de ses services. Cet itinéraire met en valeur les richesses humaines, patrimoniales, gastronomiques et viticoles, dans un espace naturel préservé, tout en proposant aux usagers des services de qualité. La signalétique est en continue, dans les deux sens, lisible, simple, homogène et uniforme. De plus, c'est un itinéraire à la portée de tous, puisque le relief est majoritairement plat.

### 1.1.2 Une marque reconnue

La marque « La Loire à vélo » a été déposée en 1998 par les Régions Centre et Pays de la Loire à l'Institut National de la Propriété Industrielle (INPPI). Cette marque est donc gérée par les deux régions. Aujourd'hui, plus de 400 acteurs touristiques sont adhérents, que ce soit des hébergeurs, des loueurs de vélos, des offices de tourisme... Pour adhérer à cette marque, les candidats doivent se situer à moins de 5 km de l'itinéraire cyclable de La Loire à vélo. Les candidats doivent de plus répondre au référentiel national « Accueil Vélo », qui fixe des conditions et des critères à tenir en matière d'accueil, de service et d'équipements.

Cette marque permet d'assurer la promotion de la destination La Loire à vélo en s'appuyant sur la notoriété du Val de Loire et permet la qualification de l'offre touristique.

La marque Loire à vélo est composée de 4 notions fondatrices qui décrivent les principales valeurs et caractéristiques de cet itinéraire. Selon *La Loire à vélo, guide à l'usage des professionnels*, les 4 notions sont les suivantes : «

« - La liberté : la pratique du vélo est simple et ouverte à tous. C'est une expérience personnelle, où on prend le temps : de vivre, de profiter, de découvrir sous un nouveau regard les richesses du territoire...

- La durabilité : c'est la marque éco-responsable du Val de Loire. Le respect de l'environnement, la préservation d'un territoire d'exception pour les années futures...

- La diversité : une multitude de paysage, de villages, de produits du terroir, de gastronomie s'offre aux touristes. Ils profitent au fil de l'eau de merveilleuses découvertes et expériences.

- Le patrimoine naturel et culturel vivant : patrimoine mondialement reconnu. La richesse d'un territoire, l'histoire de la France... La transmission et préservation de ce patrimoine »

### 1.1.3 Un itinéraire relié à l'Eurovélo 6

L'Eurovélo 6, appelé aussi « Euroveloute des fleuves » est un itinéraire cyclable européen, qui va de la façade atlantique jusqu'à la Mer Noire, sur plus de 3650 km, traversant 10 pays et longeant 3 des plus grands fleuves européens : la Loire, le Rhin et le Danube. Lorsque le projet sera entièrement finalisé, cet itinéraire sera complètement balisé, sécurisé et équipé de toutes les infrastructures nécessaires à l'accueil des cyclotouristes.

## 1.2 Un incroyable produit touristique

### 1.2.1 Pour quelle clientèle ?

L'itinéraire de la Loire à vélo, de par sa facilité technique, est accessible à tous et est par conséquent adapté à une pratique familiale. De plus, la longueur des étapes est au bon vouloir et au rythme de chacun. Afin de respecter cela, la plupart des étapes recommandées ne dépasse pas 40km, ce qui correspond à environ 4 heures de vélo par jour, que l'on peut évidemment fractionner en fonction des aptitudes physiques de chacun et de l'organisation de la journée. L'objectif de parcourir la Loire à vélo n'est absolument pas physique. L'essentiel,

c'est de profiter de la promenade. Le nombre important d'itinéraire permet de partir seulement sur la journée, ou plus longtemps. De plus, les vélotouristes peuvent choisir de partir avec ou sans tour opérateur, seuls ou en groupe, en utilisant les intermodalités ou non, en aller simple ou en aller-retour... Les possibilités d'hébergements sont également variées, du camping à l'hôtel, ou du camping-car à la chambre d'hôte ou au gîte...

Une distinction est cependant faite entre les différentes clientèles. En effet, l'étude sur la fréquentation et les retombées économique de l'itinéraire définit les différents usagers de la manière suivante :

- « **Touriste** : cyclistes passant au moins une nuit en dehors de leur domicile principal  
**Excursionniste** : cyclistes randonnant à la journée ou moins, hébergés la nuit d'avant et d'après la randonnée dans leur domicile principal.  
**Cycliste sportif** : cycliste utilisant un équipement particulier (vélo de route, cuissard, chaussures à cale...), se déplaçant à la journée ou moins et parcourant des distances généralement élevées par sortie (+ de 50 km).  
**Cycliste itinérant** : touriste se déplaçant à vélo en changeant d'hébergement au fil de sa progression. Cette catégorie n'inclut pas les cyclistes effectuant des parcours à la journée en se déplaçant d'hébergement en hébergement par un autre mode (le plus souvent la voiture).  
**Cycliste loisir** : regroupe les autres catégories, loisirs, utilitaires (utilisation du vélo pour un motif autre que promenade, par exemple achats, démarches, travail...), enfants... se déplaçant à la journée et parcourant généralement des distances faibles »

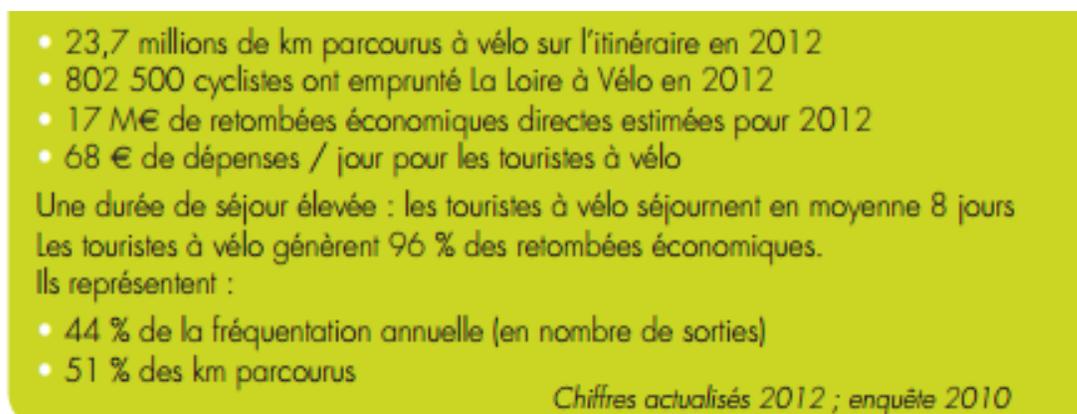
Figure 14 : **Quelques données clés** (Source : étude de fréquentation et de retombées économiques de La Loire à Vélo CRT Val-de-Loir 2011)



### 1.2.2 Une destination touristique affirmée

La Loire à vélo est l'un des itinéraires à vélo français le plus fréquenté. Plus de 800 000 cyclistes empruntent cet itinéraire chaque année

Figure 15 : **Les chiffres clés** (Source : *La Loire à Vélo : guide à l'usage des professionnels*, 2012)



### 1.3 Qui s'occupe de quoi ?

Ce projet est porté par deux régions, six départements et six grandes agglomérations. Sa mise en place a nécessité 52 millions d'euros afin d'assurer son aménagement et mettre en place la signalétique. L'aménagement et le financement sont ainsi assurés à 60% par les deux régions (Centre et Pays de la Loire), qui de plus définissent et coordonnent l'itinéraire et s'occupent également de fédérer les nombreux partenaires.

Les départements (Cher, Loiret, Loir-et-Cher, Indre-et-Loire, Maine-et-Loire, Loire-Atlantique) ainsi que les agglomérations (Orléans, Angers, Saumur, Blois, Tours, Nantes) assurent eux le financement à hauteur de 40%, assurent la maîtrise de l'ouvrage sur leurs territoires, gèrent l'entretien et assurent la signalisation et s'occupent des problèmes relatifs à l'aménagement.

La promotion de l'itinéraire et l'animation des réseaux sont eux gérés par le CRT Centre-Val de Loire, en lien avec le Conseil Général du Cher et les Comités Départementaux du Tourisme du Loiret, du Loir-et-Cher et de Touraine, et L'Agence régionale, en lien avec Loire-Atlantique Tourisme et le Comité Départemental du Tourisme de l'Anjou.

## Chapitre 2 : Vérification des hypothèses

### 2.1 La Loire à vélo permet la préservation des ressources naturelles

Dans ce chapitre et les suivants, nous allons nous pencher sur le cas de la Loire à Vélo afin de voir si les hypothèses énoncées en partie 2 se confirment, ou non.

Dans ce chapitre ci, nous allons voir si les aménagements installés le long de la Loire afin de la parcourir à vélo, moyen de transport doux, permet la préservation des ressources naturelles.

#### 2.1.1 La Loire à vélo, un patrimoine naturel riche...

La Loire à vélo possède un patrimoine naturel très riche, qui en fait l'une des sources de son avantage comparatif. Ce cadre naturel incroyable est en effet un facteur d'attraction pour les touristes, qui veulent traverser des paysages exceptionnels, reposants, verts, ainsi que des sites permettant d'observer la faune et la flore au plus près. Grâce au rythme lent et souple du vélo qui laisse au touriste la possibilité de s'arrêter où bon lui semble, le vélotouriste peut consacrer tout le temps qu'il souhaite à l'observation de ce patrimoine naturel.

#### 2.1.2 ...source d'obstacle pour son aménagement

Cependant, le développement de la Loire à vélo a rencontré quelques obstacles. Effectivement, quelques associations liées à la protection patrimoniale se sont diamétralement opposées à l'aménagement de voies proches de paysages d'exceptions, en accusant le projet de la Loire à vélo de menacer les paysages.

Or, les développeurs de la Loire à vélo n'ont de cesse de mettre en avant les bénéfices de cet immense projet. Comme le rappelle Jean-Michel Marchand, conseiller général et président du

parc Naturel Loire Anjou Touraine «*en décembre 20004, le projet avait été jugé exemplaire par la mission Val de Loire UNESCO* »<sup>26</sup> Quelles en sont réellement les conséquences ?

En Anjou par exemple, le tracé ne s'est pas fait sans heurts entre les aménageurs et les associations de défense patrimoniale. Selon l'association « Sauvegarde de la Loire angevine » :

- « *La Loire est une grande dame qui mérite respect et considération. Avec son inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO, tout laissait espérer qu'elle ferait l'objet des plus grandes attentions. La première manifestation visible et irréversible est, qu'actuellement, en Anjou, on réalise subrepticement l'équivalent d'une route dans le lit de la Loire ! Nous ne sommes plus dans l'excellence mais dans la médiocrité. Le doute naît dans les esprits, méritons-nous bien la reconnaissance de l'UNESCO ?* »<sup>27</sup>

L'opposition de cette association a permis la création d'un comité technique dédié, composé de tous les acteurs importants de du développement de la Loire à vélo avec l'intervention d'experts paysagiste de manière à « *concilier piste de la Loire à vélo et préservation d'un patrimoine naturel magnifique* »<sup>28</sup>. Cette étude a abouti à la création d'un itinéraire bis « Loire à vélo nature », empruntant des sentiers existants et moins menaçants pour les paysages. Cet itinéraire bis, plus intégré n'est « *pas destiné aux forçats de la route mais simplement à ceux qui souhaitent musarder dans la nature. Un principe innovant, qui fait école et qui résulte d'un compromis* ». <sup>29</sup> Ceci est un parfait exemple des obstacles pouvant être rencontrés par les développeurs, mais également un exemple des aspects positifs qui peuvent ressortir d'une entente et une coordination entre les différents acteurs. Ce compromis a notamment permis à l'association Sauvegarde de la Loire angevine de nuancer son discours initial pour qui la Loire

---

<sup>26</sup> « Le circuit Loire à vélo nature est-il « exemplaire » ou polluant ? » [En ligne] <http://www.saumur-kiosque.com/images/articles/CO0104Environ.PDF>. (Consulté le 19/03/2016)

<sup>27</sup> « Sauvegarde de la Loire Angevine, lettre d'information n°33 » [En ligne] <http://www.rivernet.org/loire/bulletinslv/lettre%20no33.pdf>. (Consulté le 19/03/2016)

<sup>28</sup> « Sauvegarde de la Loire Angevine, lettre d'information n°47 » [En ligne] [http://www.rivernet.org/loire/bulletinslv/Lettre\\_n47\\_oct09.pdf](http://www.rivernet.org/loire/bulletinslv/Lettre_n47_oct09.pdf) (Consulté le 19/03/2016)

<sup>29</sup> IBID

à vélo était « *l'exemple typique d'un programme de valorisation touristique, le nez dans le guidon, sans préoccupation des valeurs naturelles et paysagères du site* ».

Car si le tourisme à vélo est un outil de valorisation des patrimoines et des paysages – si le tracé est défini avec l'ensemble des acteurs concernés-, une approche paysagère semble être la clé de voute pour la conservation d'un héritage public commun. En effet, la Loire à vélo, inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO, doit respecter un nombre important de mesures de protection du patrimoine et de l'environnement, puisque plusieurs territoires traversés sont des secteurs sauvegardés (3,5% de la surface des communes concernées sur le périmètre du Val de Loir sont inscrits à l'UNESCO), avec des ZPPAUP (=Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager) les ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique), les ZICO (Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux) ou encore les espaces « Natura 2000» (25% du périmètre inscrit à l'Unesco).<sup>30</sup> Toutes ces mesures, ayant comme finalité la protection des environs de la Loire, sont des contraintes pour les aménageurs, mais cela permet également de garder l'avantage comparatif de la Loire à vélo.

### 2.1.3 L'intégration paysagère

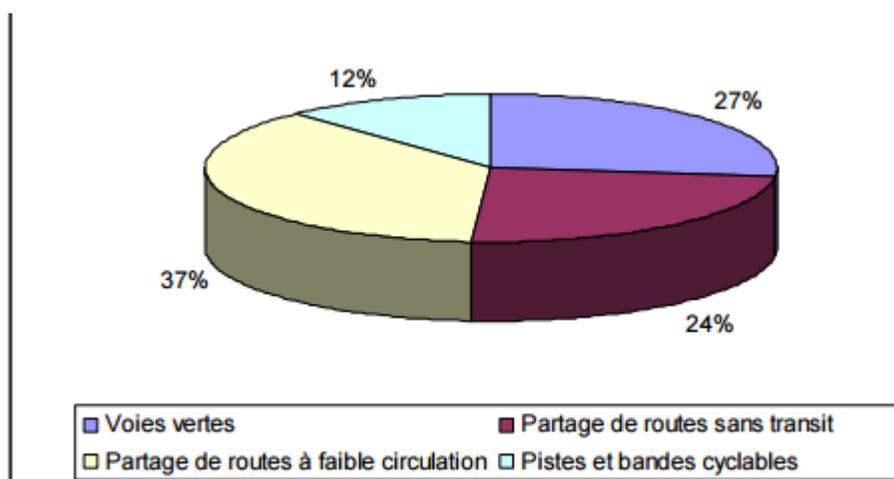
Il existe différents types de voies cyclables et de revêtements pour parcourir les chemins de la Loire à vélo. L'importance de la durabilité implique que les itinéraires soient de préférence aménagés sur d'anciennes voies ferrées, chemins de halage ou d'anciens sentiers de randonnée. L'aménagement des voies cyclables doit le plus possible recourir à des espaces ayant déjà été utilisés, en créant le moins possible de nouveaux sentiers, afin de respecter l'identité paysagères des territoires traversés. L'itinéraire de la Loire à vélo emprunte principalement les chemins de la levée de la Loire, qui sont des routes ayant été construites sur les digues au 12<sup>ème</sup> siècle afin de préserver les habitants des crues. On peut également rejoindre des sentiers dans les terres, afin de rallier des territoires étant plus éloignés de l'eau.

---

<sup>30</sup> « *Mémoire Julie Girard* » cité précédemment. [En ligne] [https://www.univ-paris1.fr/fileadmin/IREST/Memoires\\_Masters\\_2/GIRARD\\_Julie.pdf](https://www.univ-paris1.fr/fileadmin/IREST/Memoires_Masters_2/GIRARD_Julie.pdf) (Consulté le 19/03/2016)

Il est donc important de souligner le fait que la plupart des routes empruntées ne sont que peu fréquentées, quand elles le sont, et antérieures à la création de la Loire à vélo. La majorité des routes sont par contre bitumées.

Figure 16 : **Répartition des différents types de voies empruntés** (Source : mémoire Julie Girard « Pour une évaluation des perspectives et outils de développement du tourisme à vélo en France » d'après les statistiques de la Région Centre)



Le graphique ci-dessus souligne un paradoxe. Si l'itinéraire de la Loire à vélo se veut respectueux de l'environnement et intégré au mieux aux paysages et aux particularités des territoires traversés, la majorité des itinéraires sont constitués de revêtement dur. C'est un choix effectué afin de satisfaire les usagers. En effet, selon Julie Girard, citant une enquête menée par le CRT, en 2004, sur les premières retombées économiques de la Loire à vélo, 70% des cyclistes qui empruntent la Loire à vélo souhaitent rouler sur un revêtement dur plutôt que sur un revêtement naturel. La qualité du revêtement se positionne d'ailleurs, selon une enquête en 2009 par Eurovélo6, en quatrième place des demandes des cyclistes (cf.annexe A)

On peut le comprendre, si la recherche d'une totale intégration paysagère des sentiers vélotouristiques peut sembler difficile à mettre en place et être à l'origine de nombreux conflits entre les différents acteurs, les développeurs du cyclotourisme n'ont cessé de mettre en avant le fait qu'il « vaut mieux que les gens découvrent la nature silencieusement et à la force de leurs mollets plutôt qu'avec leurs automobiles ». (GIRARD, 2010,168Pages). De plus, cela permettrait également de canaliser les flux sur des endroits spécifiques, chose que

conseille d'ailleurs l'ONF, plutôt que la dispersion, qui est bien plus dévastatrice pour des milieux sensibles.

La Loire à vélo a tenté de remédier à ces problèmes en adaptant les solutions à ce qu'il y avait de préexistant. Pour cela, les développeurs ont combinés les routes bitumées aux sentiers ayant des revêtements plus légers, afin de satisfaire au mieux les envies des touristes et les besoins du territoire. Par exemple, l'itinéraire « nature » dans le Saumurois s'adapte entièrement à son environnement, puisqu'il ne possède aucun revêtement.

Ces propos sont cependant à nuancer. Si il est probablement vrai qu'un sentier pour les vélos entraîne moins de nuisance pour la faune et la flore, il les impacts malgré tout. Il est cependant important de souligner que l'usage que font les hommes de la nature entraîne toujours des conséquences, mais est-ce une raison pour ne pas valoriser des paysages magnifiques en y faisant du tourisme, si la forme de tourisme proposé entraîne des impacts bien plus minimes qu'une autre ?

## 2.2 : La Loire à vélo, exemple d'un aménagement territorial cohérent ?

### 2.2.1 Un véritable axe structurant

La Loire à vélo est un véritable axe structurant. En effet, les cyclistes qui l'a parcourent vont également rallier des réseaux secondaires de plus en plus nombreux, qui profitent de l'attractivité de cette première. Cela a été mis en place à la demande des touristes à vélo, qui demandent de plus en plus d'interconnexion entre les différents itinéraires. Cela contribue à augmenter le sentiment de liberté des touristes, qui peuvent passer d'un itinéraire à un autre, et ne sont par conséquent pas obligé d'emprunter tous le même, et ainsi faire de leur temps à vélo un temps personnalisé. Julie Girard, dans son mémoire invoqué précédemment, cite Anne Hecker à propos de ces boucles transversales : « *ces boucles, également ouvertes aux touristes moins sportifs, rappellent également que la voie verte constitue un excellent moyen d'approche des sites touristiques pour tout un chacun, dans l'espoir de participer à accroître la mixité entre*

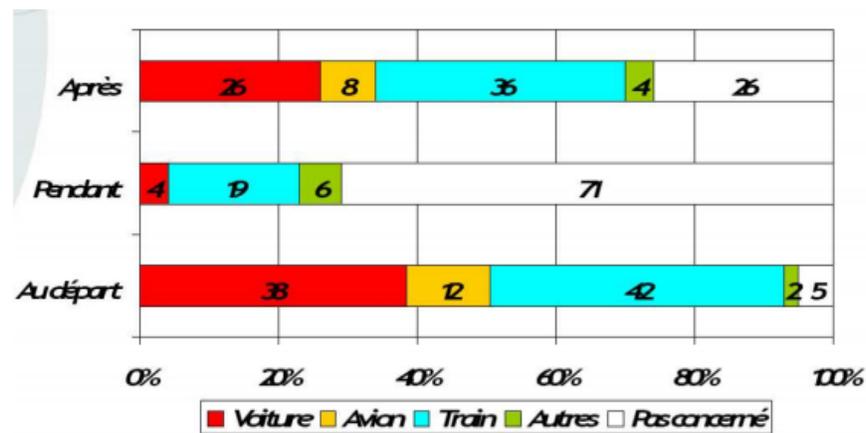
*un tourisme « de masse » et celui, encore élitiste, de ceux qui consacrent leurs loisirs à la fréquentation d'une véloroute »* (HECKER, 2006, p.201) Cela répond par conséquent à notre hypothèse évoquée dans la partie 2 de ce mémoire, comme quoi le développement des écomobilités permet un aménagement cohérent, qui est entre autre synonyme de mixité sociale, et donc d'équité. Effectivement, cela permet de lutter contre une certaine « ghettoïsation des cyclotouristes » (HACKER, 2006, p. 206) qui voyagent seulement entre eux la plupart du temps, comme sur Le Danube à vélo.

Le développement de ces itinéraires secondaires, comme l'Indre à vélo, est particulièrement apprécié par les usagers et permet de créer une offre particulièrement dense. Cela pourrait, à terme, permettre aux usagers de choisir leurs itinéraires non pas au regard de la qualité des aménagements, mais bien en fonction de la richesse des territoires. De plus, il est important de souligner que le nombre croissant de ces itinéraires permet de faire profiter des retombées économiques du vélo à l'ensemble du territoire, et pas uniquement aux acteurs établis près de l'itinéraire principal.

### 2.2.2 Une intermodalité nécessaire

Comme nous l'avons expliqué en partie 2 de ce mémoire, l'intermodalité joue un rôle essentiel dans la mise en place d'un aménagement cohérent. C'est un processus complexe à mettre en place, notamment pour l'intermodalité train + vélo. Ce n'est pas le mode de transport qui est le plus utilisé sur la Loire à vélo, mais il est cependant en constante progression. D'ailleurs, le train est déjà le mode de transport le plus utilisé sur l'itinéraire Eurovélo6.

Figure 17 : **Le train, transport privilégié pour rejoindre et quitter l'Eurovélo 6** (Source : Mémoire Girard Julie citant Altermodal, « Le tourisme à vélo en France », 2008, d'après les résultats de l'enquête Eurovélo6 de 2006)



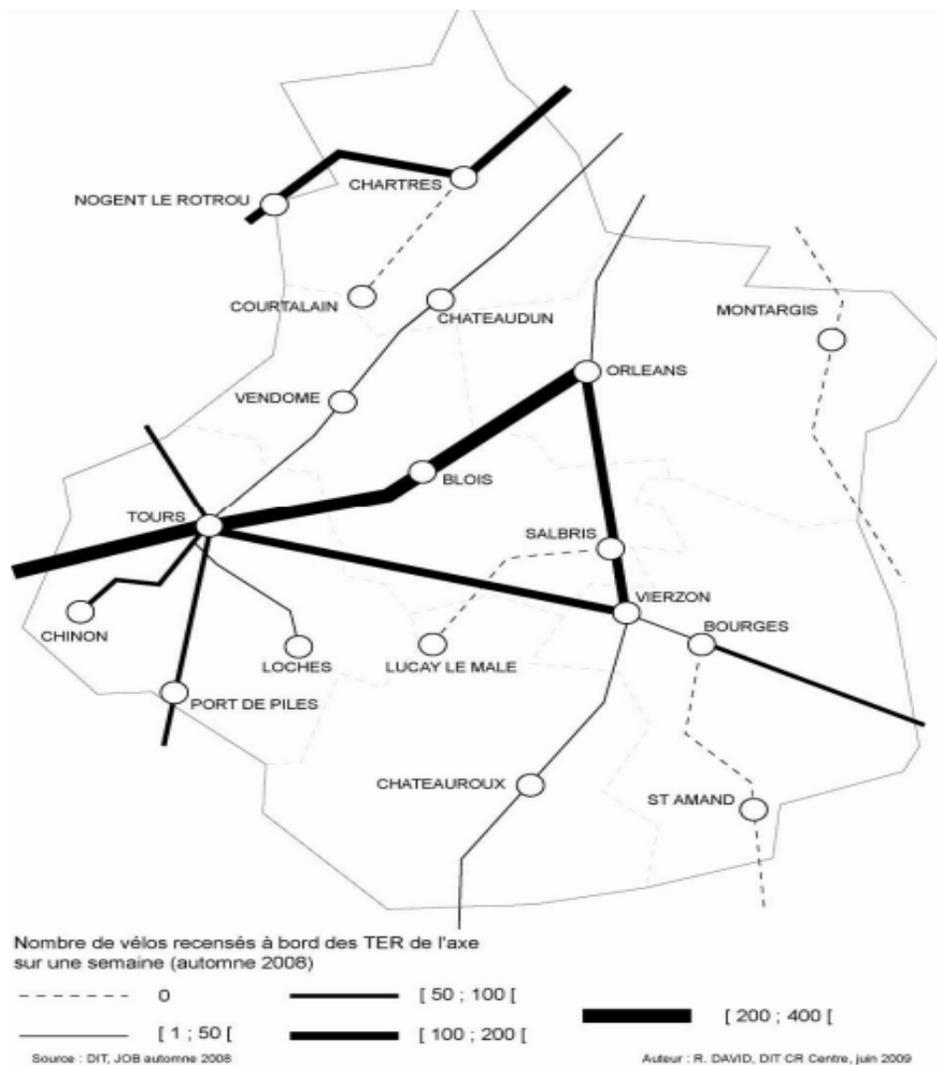
Or, l'intermodalité s'inscrit parfaitement dans une optique de développement durable, et correspond donc aux attentes des usagers. C'est donc une question que doivent absolument traiter les développeurs du tourisme à vélo. Cependant, cela pose de multiples questions techniques. Cela demande en effet de nombreux investissements et aménagements et de plus cela pose parfois des conflits d'usage entre les utilisateurs quotidiens du train qui se rendent au travail et les vélotouristes qui, se déplaçant avec vélo et bagages, nécessitent un espace plus important que les premiers. Dans le rapport sur son « Plan Vélo » de 2009, la Région Centre l'explique également « Particulièrement sur l'axe ligérien aux heures de pointe, la SNCF constate de manière récurrente et de plus en plus fréquente, un nombre important de vélos induisant différents soucis d'exploitation : inconfort de voyage, conflits d'usage, retards de train, saturation ou encore problèmes de sécurité. »<sup>31</sup> Ce processus complexe explique que peu d'itinéraires vélotouristiques sont aisément accessibles en train. Il en va de même pour l'Eurovélo6, qui conclue son enquête de 2009 en disant "that carrying a bicycle by rail is relatively inexpensive but not always possible and in most cases not easy" (= « transporter un vélo dans un train ne demande pas nécessairement un investissement très important, mais n'est parfois pas possible, et dans la plupart des cas ce n'est pas simple »). Si en France il y a

<sup>31</sup> Plan vélo Région Centre [En ligne] Disponible sur : <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:Gq-xXliAJUoJ:www.regioncentre-valdeloire.fr/files/live/sites/regioncentre/files/contributed/docs/transport/transport-collectif/plan-velo-region-centre.pdf+&cd=1&hl=fr&ct=clnk&gl=fr> (Consulté le 20/03/2016)

une constante augmentation depuis 10 ans de trains équipés pour le transport des vélos, plusieurs facteurs peuvent cependant représenter des obstacles au développement de cette intermodalité dans le cadre d'une activité touristique à vélo.

La Région Centre a mis en place en 2009 un « Plan Vélo », qui vise entre autre à aménager les abords des gares pour les cyclistes et à augmenter le nombre de trains équipés pour le transport de vélo. Par exemple, la quasi-totalité des TER permettent le transport gratuit des vélos en tant que bagage à main, dans la capacité des places disponibles (entre 3 et 10 places en fonction des TER) La carte page suivante montre bien le succès de cette démarche.

Figure 18 : **Nombre de vélo spar axe dans les TER Centre** (Source : Plan Vélo Région Centre 2009)



L'un des objectifs principaux de ce plan vélo est l'aménagement des gares de l'itinéraire Loire à vélo, afin de connecter au mieux les trains à l'itinéraire La Loire à vélo et favoriser l'accueil en gare des cyclotouristes. Pour ce faire, plusieurs actions sont menées : l'installation de goulottes pour faciliter le transport des vélos, une signalétique spécifique, la mise en place, en saison, sur les 3 dessertes quotidiennes Interloire et sur un aller-retour Aqualys quotidien de six fourgons aménagés pour le vélo et sous condition de réservation, des emplacements réservés pour les vélos dans les trains ainsi que l'intégrer d'un rack à vélo à l'arrière des autocars ou toute autre solution d'embarquement sur une ligne mixte (desserte assurée en train et en autocars) qui connaît des flux touristiques (raboutement vers la Loire à Vélo), puis sur une ligne routière « classique » (cf. annexe B)

L'objectif de la Région Centre consiste donc à développer l'usage du vélo comme moyen de transport de proximité ainsi que de loisir, en développant des intermodalités permettant de promouvoir une offre qui soit alternative à la voiture, permettant ainsi et une réduction de la congestion routière et une meilleure gestion de l'espace.

### 2.2.3 Une signalétique et des aires d'accueil de qualité

Au cours de la partie 2, nous avons développé certaines stratégies permettant un aménagement qui favorise les écomobilités. Dans le cadre de la Loire à vélo, l'un des éléments primordiaux d'un aménagement cyclable de qualité est la signalétique ainsi que les aires d'accueil.

Les développeurs du tourisme à vélo de la Région Centre, indiquent dans le schéma régional de véloroutes et voies vertes que « *La signalisation est un élément déterminant de la qualité des itinéraires, encore plus que la qualité de revêtement. Elle doit être irréprochable.* »<sup>32</sup>

---

<sup>32</sup> « *Guide de la signalisation cyclotouristique et de loisir en Région Centre. Schéma Régional de Véloroutes et Voies Vertes* » [En ligne] Disponible sur <http://www.regioncentre-valdeloire.fr/files/live/sites/regioncentre/files/contributed/docs/tourisme/tourisme-a-velo/guide-signalisation-centre-2008.pdf> (Consulté le 20/03/2016)

La signalétique est un élément prenant pleinement part à l'élaboration d'aménagements cyclables de qualité. Selon les développeurs du tourisme à vélo en Région Centre, *« la signalisation est un élément déterminant de la qualité des itinéraires, encore plus que la qualité de revêtement. Elle doit être irréprochable »*.

Il ressort d'ailleurs de l'enquête sur les premières retombées économiques de la Loire à vélo, citée précédemment, que c'est l'équipement invoqué comme le plus important par 72,30% des touristes empruntant la Loire à vélo. Comme nous l'avons vu antérieurement, les vélotouristes veulent décider eux-mêmes de leurs itinéraires, ce qui est pour eux synonyme de liberté. Une signalisation claire permet aux touristes de ne pas avoir à détourner le regard du chemin, et ainsi de ne pas avoir à s'arrêter continuellement afin de jeter un œil sur un GPS ou un topoguide. D'après le schéma régional de véloroutes et voies vertes de la région centre, une bonne signalétique doit suivre 5 principes essentiels : continuité, lisibilité, simplicité, homogénéité et uniformité. Selon la fiche 8 des véloroutes et voies vertes :

- *« La signalisation routière informe les usagers des véloroutes sur les prescriptions et les indications en vigueur sur ces voies pour que la circulation y soit facilitée et plus sûre. Elle revêt donc une importance particulière en termes de sécurité routière. La signalisation contribue aussi au développement local – qui est d'ailleurs une des fonctions reconnues des véloroutes – au moyen, notamment, de la signalisation de repérage. »<sup>33</sup>*

La signalétique, omniprésente, est aujourd'hui l'un des points phares de la Loire à vélo.

Il en va de même pour les aires d'accueil. Les aires d'accueil jouent un rôle important, puisque c'est l'un des éléments les plus demandés par les touristes qui parcourent la Loire à vélo. Présentes plus ou moins tous le long de l'itinéraire, elles sont de tailles variables et offrent un équipement plus ou moins complet.

---

<sup>33</sup> « Véloroutes et voies vertes, fiche 8 » [En ligne] Disponible sur : <http://www.cap3b.fr/pdf/8-signalisation-cle2d413d.pdf> (Consulté le 20/03/2016)

De même, les aires d'accueil sont des éléments très demandés par les touristes à vélo circulant sur les véloroutes et voies vertes. Selon la première fiche des Véloroutes et Voies vertes, ce sont « *de véritables lieux d'information, d'animation et de rencontre ainsi que des points d'entrée et de sortie des véloroutes et voies vertes mais peuvent aussi être situés en cœur de ville ou de bourg ou en pleine campagne. Ils participent ainsi au développement économique, social et touristique des lieux traversés et accompagnent l'aménagement et la valorisation des 67 territoires* ». <sup>34</sup> Le long de la Loire, ces aires d'accueil, ou aires de repos, sont très présentes, certaines dans des endroits magnifiques, près de l'eau, d'autres plus en profondeur dans les territoires. Cependant, ces aménagements ne s'intègrent pas tous parfaitement dans les paysages.

L'aménagement de la Loire à vélo essaie donc de s'intégrer dans les paysages, dans une optique de cohérence. Cohérence envers les territoires traversés et entre les usagers. En soutenant, de fait, les déplacements à vélo ainsi que l'intermodalité, qui permet une utilisation moins importante de la voiture, les développeurs de la Loire à vélo permettent un développement territorial harmonieux. De plus, les aires d'accueil instaurent une certaine convivialité entre les usagers, favorisant les liens sociaux. Cet aménagement structurant permet de plus de faire ressortir l'identité des territoires, les valorisant ainsi aux yeux des touristes. Attention cependant, la satisfaction des usagers vis-à-vis de l'aménagement de La Loire à Vélo n'est complète. En effet, selon l'enquête sur la fréquentation et les retombées économique de l'itinéraire en 2011<sup>35</sup> :

*« - 43% d'insatisfaction parmi les touristes sur les services le long de La Loire à Vélo : eau, toilettes, espaces de pique-nique... 36% d'insatisfaction sur les loisirs à proximité immédiate de La Loire à Vélo : baignades, jeux pour enfants... 32% d'insatisfaction sur la présence de cafés*

---

<sup>34</sup> « Véloroutes et voies vertes, fiche 1 » [En ligne] Disponible sur : <http://docplayer.fr/8932964-Les-relais-velo-sur-veloroutes-et-voies-vertes-fiche-1.html> (Consulté le 20/03/2016)

<sup>35</sup> « Enquête sur la fréquentation et les retombées économiques de La Loire à Vélo, 2011 » [En ligne] Disponible sur : [http://www.agence-paysdelaloire.fr/wp-content/uploads/Etude\\_complete\\_frequentation\\_retombees\\_economiques\\_LAV2010\\_Avril\\_2011.pdf](http://www.agence-paysdelaloire.fr/wp-content/uploads/Etude_complete_frequentation_retombees_economiques_LAV2010_Avril_2011.pdf) (Consulté le 25/03/2016)

*et restaurants en proximité, 25 à 30% d'insatisfaction sur les transports d'accès, la signalisation, l'entretien et la qualité du revêtement »*

## 2.3 La Loire à vélo permet de diversifier l'offre touristique de la Région Centre

Dans notre partie 2, nous avons mis en évidence le fait que les écomobilités permettaient de diversifier l'offre touristique, en proposant aux touristes une expérience à part entière. Nous allons dans ce chapitre voir si cela s'applique au cas de la Loire à Vélo.

### 2.3.1 Le vélo, un support avant tout

Tout d'abord, il semble essentiel de faire la distinction entre cyclotouriste et vélotouristes. En effet, si les cyclotouristes ont comme but premier le dépassement physique, les touristes à vélo ne souhaitent pas l'effort physique avant tout. Le vélo est utilisé comme un moyen de déplacement, une façon de découvrir le territoire autrement, plus doucement. Le but premier est bien la découverte du territoire. A travers ce support original, ils souhaitent aller à la rencontre de l'autre, faire des découvertes, découvrir la culture et les paysages du territoire traversé. Le tourisme à vélo peut alors être considéré comme une forme de tourisme de découverte culturelle. Ainsi, le projet Eurovélo 6 est de :

- *« valoriser un territoire, pour révéler son intimité, son identité... et surtout pour inciter le visiteur à le parcourir comme un véritable explorateur qui cherche avant tout à comprendre « l'épaisseur des choses », les secrets d'une civilisation parfois difficile à décrypter au premier abord, et donc à dépasser les clichés, les caricatures et les banalités [...] l'enjeu est bien là, inciter le visiteur à dépasser ses premières impressions, ses a priori, et d'aller un peu au-delà du visible, du directement perceptible... pour découvrir l'intérieur d'un territoire et entrer en communication avec les résidents de ce territoire. Chaque fois que ce premier pas est franchi, que le visiteur a envie d'échanger,*

*de s'informer auprès des habitants des lieux qu'il traverse, il se donne les moyens de mieux comprendre le patrimoine qui l'entoure, de mieux le « contextualiser » et au final de compléter son désir de découverte par de la convivialité humaine...»<sup>36</sup>*

### 2.3.2 Le vélo permet une totale immersion dans le territoire

Le vélo permet ainsi, tout en diversifiant l'offre touristique, d'accorder plus de temps aux touristes pour s'immerger dans le territoire. En effet, plus d'un tiers des cyclistes visitent des musées, des châteaux (65% en 2004), à raison d'environ deux sites culturels par jour (GIRARD, 2010, 168pages). Le temps consacré à la visite et à la découverte est donc pratiquement aussi important – si ce n'est plus !- que le temps passé sur le vélo. D'ailleurs, lorsque l'on parcourt l'offre des tour-opérateurs, sur les packages vélo clés en main, on remarque qu'il est d'abord question d'une découverte approfondie des territoires, le vélo étant présenté comme un support. Nous pouvons donc présumer que si le tourisme à vélo diversifie l'offre touristique, cela permet surtout, dans le cas de la Loire à Vélo, de renouveler une offre culturelle déjà présente, en la valorisant grâce au vélo.

Mais le tourisme à vélo serait également un outil important de valorisation des identités locales. Effectivement, le vélo, de par sa lenteur, permet la découverte d'un petit patrimoine. Les vélotouristes, puisqu'ils sont maîtres de l'organisation de leurs journées, peuvent en effet facilement faire un détour de quelques kilomètres afin d'aller voir une jolie église par exemple.

Il ne faut évidemment pas oublier que le patrimoine naturel ligérien est d'une beauté exceptionnelle, et le touriste à vélo à tout le temps d'en observer chaque recoin. Le tourisme à vélo permet d'aller où bon nous semble, de sortir des chemins battus, et par là, d'être créateur de sa propre expérience.

---

<sup>36</sup> « Conception d'une méthode et d'outils de valorisation du patrimoine naturel et culturel de l'EuroVelo 6 » [En ligne] Disponible sur : [http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:2HNfvZl9qp4J:www.departements-regions-cyclables.org/php/download.php%3Ffile%3D100160249\\_13.\\_Methode\\_de\\_valorisation\\_du\\_patrimoine\\_FR.pdf+&cd=1&hl=fr&ct=clnk&gl=fr](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:2HNfvZl9qp4J:www.departements-regions-cyclables.org/php/download.php%3Ffile%3D100160249_13._Methode_de_valorisation_du_patrimoine_FR.pdf+&cd=1&hl=fr&ct=clnk&gl=fr) (Consulté le 21/03/2016)

Cependant, afin que cela soit possible, il faut que les itinéraires soient interconnectés, et qu'une intermodalité soit mise en place, afin de diversifier encore plus l'offre et les pratiques possibles.

### 2.3.3 Des retombées économiques conséquentes

Selon l'étude sur les retombées économique de l'itinéraire La Loire à Vélo en 2011<sup>37</sup>, plusieurs données sont à mettre en avant. Tout d'abord, nous pouvons constater que par rapport au nombre de personnes interrogés, ce qui représente 520 interviews brèves et 2.790 enquêtes approfondies représentant 6.977 personnes, une grande majorité sont cadres, ou appartiennent à des professions libérales et professions intellectuelles supérieures. La moyenne de dépense en hébergement marchand est de 25 €/nuitée /personne. De plus, 21.6 % des touristes ont déclaré une dépense d'activité par jour. Les retombées économiques de La Loire à Vélo peuvent être estimées à 24.4 M€ par an, soit 37 k€/an/km. La quasi-totalité des retombées économiques provient des touristes avec 23.6 M€ sur un total de 24.4 M€.

---

<sup>37</sup> « Etude complète sur la fréquentation et les retombées économiques de La Loire à Vélo, 2011 » [En ligne] Disponible sur : [http://www.agence-paysdelaloire.fr/wp-content/uploads/Etude\\_complete\\_frequentation\\_retombees\\_economiques\\_LAV2010\\_Avril\\_2011.pdf](http://www.agence-paysdelaloire.fr/wp-content/uploads/Etude_complete_frequentation_retombees_economiques_LAV2010_Avril_2011.pdf) (Consulté le 25/03/2016)

## Conclusion Chapitre 2

Comme nous avons pu le voir, la Loire à vélo est un cas souvent exemplaire d'itinéraire cyclable. Long de plus de 800 kilomètres, la qualité de ses aménagements, de ses équipements et de sa signalétique en font un exemple assez édifiant. Son incroyable patrimoine naturel et culturel en fait de plus une destination très prisée.

Dans cette partie, nous avons voulu confronter ce cas aux hypothèses évoquées en partie 2. Il en résulte que, premièrement, si le développement d'un itinéraire cyclable, comme la Loire à Vélo, minimise l'impact humain sur l'espace naturel, cet impact n'est cependant pas nul. On peut alors soumettre l'idée que oui, la mise en place d'écomobilité permet une certaine préservation des ressources naturelles, dans le sens où une autre forme de tourisme aurait probablement des conséquences sur la nature plus importantes.

Ensuite, nous avons voulu savoir si la Loire à vélo permettait un aménagement du territoire cohérent. La réponse à cette hypothèse nous semble affirmative, tant les axes de la Loire à Vélo sont structurants et en adéquation avec le territoire. De plus, l'intermodalité mise en place, permet de soutenir les transports collectifs, tout en réduisant la dépendance à la voiture, et facilite l'accès des axes principaux de la Loire à vélo aux cyclotouristes.

Enfin, nous avons voulu confronter notre hypothèse 3, selon laquelle les écomobilités permettraient aux territoires de diversifier leur offre touristique, au cas de la Loire à Vélo. Il en résulte que si oui, le tourisme à vélo diversifie l'offre en proposant une expérience unique et originale, c'est surtout un moyen de revaloriser une offre culturelle et naturelle déjà présente sur le territoire.

## Chapitre 3 : Méthodologie de recherche

La deuxième partie de ce mémoire a présenté les trois hypothèses permettant de répondre à la problématique. Dans cette troisième partie, nous avons tout d'abord présenté notre cas d'étude, la Loire à Vélo, et nous l'avons ensuite mis en lien avec nos hypothèses de la partie 2. Il convient maintenant de s'attarder sur la méthodologie à employer. En effet, après avoir soumis des hypothèses, il convient, pour une recherche universitaire, d'utiliser une méthodologie et de mobiliser des outils afin de vérifier lesdites hypothèses.

Rappelons ici que l'objectif de ce mémoire de recherche est de démontrer en quoi les écomobilités, dans le cadre d'une activité touristique, est synonyme de développement territorial, en passant par les 3 variantes suivantes : environnementale – sociale – économique.

Afin de répondre aux hypothèses, nous mettrons en place une méthodologie en 3 points.

### 3.1 Etude sur les impacts du tourisme à vélo sur l'environnement

Au cours de nos recherches, nous avons compris que le tourisme à vélo a, bien évidemment, des impacts sur l'environnement. Il est maintenant primordial de mesurer et de connaître exactement quels sont ces impacts, afin de les comparer aux impacts que peuvent avoir d'autres formes de tourisme sur l'environnement. Cette comparaison permettra de mettre en perspective ces conséquences et ainsi déterminer si les écomobilités permettent effectivement la préservation des ressources naturelles, puisque leur développement empêchera le développement d'autres formes de tourisme plus nuisibles.

Afin de vérifier cette hypothèse, plusieurs outils peuvent être mis en place. Tout d'abord, il importera de faire une recherche documentaire générale sur les impacts du tourisme sur les milieux naturels. Ensuite, il sera nécessaire de faire une recherche documentaire approfondie sur l'écosystème des bords de Loire, quel était son état avant la construction de l'itinéraire à vélo, et quel est son état maintenant. Cela permettra par la suite de croiser ces informations,

afin d'avoir une idée très claire des changements que la construction de cet itinéraire a induit sur l'écosystème. Ensuite, il faudra rechercher des études montrant si oui, ou non, la faune et la flore qui ont été perturbés par la construction de l'itinéraire ont par la suite repris leurs comportements originels, ce qui permettra d'atténuer les impacts supposés de l'itinéraire sur l'environnement.

Si ces travaux n'ont jamais été entrepris, il conviendra alors de regrouper une équipe de scientifique afin de produire ces résultats ex-nihilo.

Si cela n'est pas réalisable, par manque de moyens financiers ou humains, il serait approprié de créer des questionnaires qualitatifs à l'encontre de spécialistes de l'environnement et du tourisme afin de déterminer quel pourrait être leurs avis sur la question ou de faire une recherche documentaire afin de savoir si des études identiques ont déjà été réalisées sur des terrains d'études semblables.

### 3.2 Etude sur l'aménagement de la Loire à vélo

Afin de vérifier l'hypothèse selon laquelle la Loire à vélo permet un aménagement territorial cohérent, plusieurs outils peuvent être mis en place.

Premièrement, il conviendra de réaliser un diagnostic territorial (Torrente,2011,ISTHIA). Ce diagnostic devra être effectué en plusieurs étapes : tout d'abord, collecter les données propres au territoire sur lequel passe l'itinéraire de la Loire à Vélo. Si le but de ce diagnostic est de déterminer l'impact de la Loire à vélo sur l'aménagement territorial, il importe cependant de répertorier un grand nombre de données plus générales, afin d'avoir une meilleure vue d'ensemble et cela permettra de plus d'évaluer les impacts du projet à long terme. Les données à collecter seront les suivantes : les contraintes et les atouts géographiques; les spécificités historiques et culturelles; les données et les tendances démographiques; les infrastructures disponibles et les services accessibles localement; les atouts et les contraintes en matière d'environnement; la structure, l'organisation et les évolutions en cours de l'économie locale;

l'évolution du marché du travail; les problèmes sociaux existants; les projets innovants, d'ores et déjà envisagés ou portés par certains acteurs locaux; l'analyse du cadre institutionnel de la région concernée (notamment dans le domaine des compétences territoriales); l'importance et l'activité des associations, syndicats... Ensuite, il conviendra de restreindre le diagnostic à l'aspect touristique du territoire, à savoir : Ce qui concerne l'offre de loisirs, sport et santé ; les professionnels d'activités ; les services marchands et non marchands touristiques ; les centres d'intérêts touristiques : l'offre d'hébergement ; l'offre de restauration ; l'organisation touristique locale et la saisonnalité.

Ensuite, viendra l'étape de l'analyse de ces données. Plusieurs données devront ressortir de cette analyse : les forces et les faiblesses du territoire, particulièrement celles reliées à l'itinéraire de la Loire à Vélo, toutes les tendances de fond concernant la démographie, l'économie, la vie sociale et culturelle...

Ce diagnostic, partiel puisqu'il n'a pas pour but de créer un produit touristique ex-nihilo mais bien de vérifier la pertinence de l'aménagement de la Loire à vélo, devra tout de même faire ressortir le positionnement du besoin. Une fois cela exécuté, il pourrait être pertinent d'interroger quelques personnes ressources ainsi que d'effectuer des entretiens semi-directifs auprès de touristes à vélo et d'habitants afin de connaître les différentes opinions et ressentis sur cet itinéraire

Les personnes ressources à interroger sont les suivantes : La Direction des Actions Économiques Innovations et Internationalisation - Pôle Aménagements et filières touristiques en Région Pays de la Loire ainsi que la direction du Tourisme en Région Centre. De plus, on pourra interroger la direction des différents ADT en charge de l'aménagement de l'itinéraire, soit les ADT du Cher, du Loiret, du Loir-et-Cher, du Maine-et-Loire et de la Loire-Atlantique.

Nous avons identifiés 2 autres types d'acteurs à interroger via des entretiens semi-qualitatifs : Les touristes à vélo et les habitants se trouvant près de l'itinéraire de la Loire à Vélo. Il s'agira ici de déterminer si, à leurs yeux, cet itinéraire permet une structuration et un aménagement territorial cohérent. Pour cela, plusieurs questions pourront être posées, notamment sur la perception qu'ils ont de l'itinéraire, si pour eux cet itinéraire se fonde dans le paysage et

correspond à l'identité du territoire, et également sur les apports de l'itinéraire, d'un point de vue environnemental, social et économique.

### 3.3 Etude sur la diversification de l'offre touristique

Nous assertons dans ce mémoire que le développement d'offre d'écomobilité permet de diversifier l'offre touristique. Afin de vérifier cette hypothèse, les entretiens semi-qualitatifs semblent être des outils pertinents à mettre en place.

Tout d'abord, il semble indispensable d'interroger en premier lieu la direction des principaux offices de tourisme présent sur l'itinéraire de la Loire à Vélo tel que l'office de tourisme de Tours, celui d'Angers ou celui d'Orléans. Il semble pertinent de les interroger via des entretiens semi-directifs afin de comprendre plusieurs aspects :

- pourquoi et comment, selon eux, le tourisme à vélo apporte quelque chose de différent aux touristes que les formes de tourisme plus traditionnelles ;
- pourquoi cela permet une approche différente d'un territoire ;
- en quoi cela apporte une plus-value et pour le territoire, et pour les touristes ;
- Si pour eux, le vélo est un support à la découverte d'un territoire, une expérience à part entière, ou bien la combinaison des deux ;
- Enfin, l'un des aspects le plus important de cet entretien sera de découvrir si La Loire à Vélo a permis de créer un regain d'intérêt pour une offre culturelle déjà existante ;

Il conviendra par la suite d'interroger des touristes à vélo, également grâce à des entretiens semi-directifs afin de confronter leurs réponses à celles des offices de tourisme, les analyser, et voir si elles concordent.

### Conclusion chapitre 3 :

La méthodologie probatoire imaginée dans ce chapitre nous permet de dégager des outils afin d'étudier le tourisme à vélo sous différentes variantes – environnementales, sociales et économiques. Evidemment, seule une réelle mise en place de ces outils permettrait de confirmer ou d'infirmer les hypothèses énoncées en partie 2.

## Conclusion de la Partie 3

---

Dans cette partie nous avons choisi de prendre comme terrain d'étude La Loire à Vélo qui est l'un des itinéraires à vélo les plus performants de France. Nous avons en effet pu voir que La Loire à Vélo est un cas d'étude propice à l'étude des hypothèses énoncés en partie 2.

Nous nous sommes ensuite ingéniés à voir dans quelles mesures cet itinéraire répondait à nos hypothèses.

Enfin, dans le dernier chapitre, nous avons échafaudés une méthodologie probatoire en imaginant quels outils nous pouvions mettre en place afin de répondre concrètement à la réflexion menée tout au long de ce travail de recherche.

## Conclusion générale

---

Les travaux de recherches entamés pour ce mémoire nous ont amené à comprendre l'importance de la mobilité, source à la fois de croissance économique, touristique, d'intégration sociale ainsi que de changement social. Cependant, les enjeux environnementaux ont fait prendre conscience du caractère néfaste des mobilités motorisés, qui sont au cœur de vifs polémiques.

Si le tourisme ne semble pouvoir exister sans les transports, l'utilisation des transports à des fins touristiques est souvent source de dégradation de l'environnement et de problèmes d'aménagement du territoire. Le développement des écomobilités, dans le cadre d'une activité touristique, semble alors pouvoir, si ce n'est entièrement résoudre ces problèmes, du moins les atténuer.

Au cours de ce mémoire, nous avons effectivement mis en exergue la causalité entre tourisme, transports et dégradation de l'environnement. Nous en sommes arrivés au constat qu'une offre touristique d'écomobilité avait nettement moins d'impacts sur les milieux fragiles que d'autres formes de tourisme, souvent plus agressives. De plus, la mise en place d'écomobilité, non dans l'optique d'une offre touristique à part entière mais bien comme substitut à la voiture afin de se rendre sur des lieux touristiques, permet une gestion des flux plus adaptée à l'environnement, de préserver la qualité de l'air ainsi que d'avoir un impact moindre sur la faune et la flore, assurant donc une certaine pérennisation des lieux. Attention cependant à ne pas tomber dans l'idéalisme : la mise en place d'écomobilités a bien évidemment une incidence sur les écosystèmes, comme toute réalisation de l'Homme. Ces propos sont donc à nuancer. Nous avons également compris pourquoi et comment les écomobilités permettaient d'aménager les territoires de manière structurée et cohérente, en nous focalisant cette fois-ci sur les milieux urbains. Nos recherches nous ont de plus montré que le développement d'offres touristiques d'écomobilités permettait la diversification de l'offre touristique en proposant une offre considérée comme originale, tout en valorisant un territoire ce qui apporte donc un renouveau de l'attractivité. De plus, une offre d'écomobilité bien ficelée apporte des

retombées économiques non négligeables pour le territoire. Le développement des écomobilités, dans le cadre d'une activité touristique, semble donc permettre un développement territorial qui intègre les problématiques environnementales, sociales et économiques du territoire ainsi que de la population qui y vit.

La complexité des hypothèses, associée au temps imparti pour l'élaboration de ce mémoire ainsi que la forme assignée, ne permet pas, si l'on se soumet à l'honnêteté intellectuelle, d'élaborer une réponse exhaustive à la problématique formulée. Cependant, ce mémoire permet d'engager plusieurs pistes de réflexions qui nous amènent à penser que notre travail semble répondre positivement à nos hypothèses.

Ce mémoire d'introduction à la recherche nous a permis d'entrevoir de nombreuses pistes de réflexion liées à ce sujet. Une notamment retient notre attention et sera probablement à l'origine du mémoire de master 2, à savoir l'itinérance douce.

### OUVRAGES

**AUGE** Marc, *Eloge de la bicyclette*, Manuel Payot, 2008, 93 pages

**BOUVIER** Nicolas. *L'usage du monde*, Droz en 1963, rééd. Payot, 2001, 415 pages

**ILLICH** Ivan, *Energie et équité*, Seuil, 1975

**JACOBS** Jane, *The Death and Life of Great American Cities*, 1961, 458 pages

**KAUFMANN** Vincent. *Paradoxe de la mobilité*, Savon suisse, 2008, 115 pages

**LE BRETON** David, *Eloge de la marche*, Essai, 2006, 176 pages

**LE BRETON** David, *Eloge des chemins de la lenteur*, Suite, 2012, 166pages

**LOZATO-GIOTARD, BOLFET** « *Management du tourisme. Les acteurs, les produits, les marchés et les stratégies* » Pearson Education Paris, 2004, 350 pages

**MORINIAUX** Vincent, *Les mobilités : Agrégation de géographie*, Sedes, 2010, 210 pages

**PECQUEUR** Bernard. *Le territoire est mort, vive les territoires!*, IRD, 2005, p.297.

**REEVES**, Hubert. *Mal de Terre, entretiens avec Frédéric Lenoir*. Editions du Seuil, 2003, 235pages

**THOREAU** David, *Walden, ou la vie dans les bois*, Gallimard, 1990, 350 pages

**VIARD** Jean, *Nouveau portrait de la France, La société des modes de vie*. L'Aube, 2012, 204 pages

**VIARD** Jean, *Eloge de la mobilité : essai sur le capital temps libre et la valeur travail*. L'Aube, 2006,205 pages

### REVUES

**CAHIER ESPACE** n°100, *Nouvelles mobilités touristiques*, 2009, 124 pages

**CAHIER ESPACE** n° 112, *Itinérance douce et tourisme*, 2012, 146 pages

## ARTICLES

**CHAZAUD & DIALLO** « *La demande touristique de mobilité à la croisée des chemins* ». Cahier Espace n°100.

**DUPUY J.P** « *L'automobile ne fait pas gagner du temps* », Le Monde, 1974

**HECKER A.** « *Véloroutes et voies vertes : supports, ou objets touristiques ?* », Cahiers de Géographie, n°4 – 2006, *Transport et tourisme*, Collection EDYTEM, 2006, pp. 199 – 208

**LANQUART R.** « *Ecomobilité : le tourisme au futur* » Cahier Espace n°100, mars 2009.

**MERCAT N.** *La mutation des déplacements touristiques, un mouvement à accompagner*. Cahier Espace n°100, mars 2009

**MERCAT N.** « *L'itinérance à vélo, un outil de structuration des politiques cyclables*, cahier espace d'avril 2012 n°112.

**POMONTI V.** « *Politiques urbaines et mobilité durable : analyse comparée d'Athènes et Amsterdam* ». *Ecologie et Politique* n°29, 2004.

**TORRENTE P.** « *Fondements, Principes et Réflexions pour une transition touristique en Méditerranée* », Cahiers de l'OCEMO n°3, Marseille, novembre 2014, p.50

## MEMOIRES UNIVERSITAIRES

**VISSIERE Camille.** *Territoire de montagne, tourisme et mobilités : quels enjeux ?*, 2014, ISTHIA

**PAYROT Clémence,** *Itinérance et mobilités alternatives*, 2010, ISTHIA

**GIRARD Julie,** *POUR UNE EVALUATION DES PERSPECTIVES ET OUTILS DE DEVELOPPEMENT DU TOURISME A VELO EN France : La Loire à vélo, première étape vers une future « France à vélo » ?*, 2010, Paris Panthéon Sorbonne

**BRIZOU Aurélie,** *Véloroutes et Voies vertes, nouveaux vecteurs privilégiés de l'itinérance à vélo et de la découverte du patrimoine L'exemple de la Charente-Maritime*, 2012, Université de la Rochelle

## Table des annexes

---

Annexe A : Carte interactive de la navette des Crêtes.....	p115
Annexe B : Aménagement des gares de l'itinéraire La Loire à Vélo.....	p.116
Annexe C : Utilisation de fourgons aménagés sur l'itinéraire Loire à Vélo.....	p.117
Annexe D : Espace pour vélos à bord des trains sur l'itinéraire de la Loire à Vélo.....	p118
Annexe E : Espace pour vélos à bord des autocars sur l'itinéraire de La Loire à Vélo...	p119

# Annexe A : Carte navette des Crêtes



Plan Vélo de la Région Centre



### 5 AMÉNAGEMENT DES GARES DE L'ITINÉRAIRE LOIRE À VÉLO

#### OBJECTIF

Connecter les trains à La Loire à Vélo et favoriser l'accueil en gare des cyclotouristes.

#### DESCRIPTION DE L'ACTION

Mise en place de goulottes dans les souterrains, signalétique, aménagements légers...

#### CATÉGORIE D'USAGERS CIBLES

Cyclotouristes de l'itinéraire la Loire à Vélo et autres usagers cyclistes.

#### GARES CONCERNÉES

Azay-le-Rideau, Langeais, Montlouis-sur-Loire, Chenonceaux, Onzain, Beaugency, Meung-sur-Loire, Gien, Briare, La Guerche-sur-L'auvois.

#### FINANCEMENT

100% dont :  
- Plan vélo : 75 %  
- Plan Loire : 25 %

#### MAÎTRISE D'OUVRAGE

SNCF

(Source : Plan Vélo Région Centre)

CATÉGORIE AMÉNAGEMENT DU MATÉRIEL - DESSERTES	
	<b>6 UTILISATION EN SAISON DE FOURGONS AMÉNAGÉS SUR AQUALYS ET INTERLOIRE</b>
	<b>OBJECTIF</b> Répondre au besoin d'accès des cyclotouristes à l'itinéraire la Loire à vélo.
	<b>DESCRIPTION DE L'ACTION</b> Proposer, à titre expérimental, une offre capacitaire en saison sur les 3 dessertes quotidiennes Interloire et sur un aller retour Aqualys quotidien par l'utilisation de six fourgons aménagés pour le vélo et sous condition de réservation.
<b>CATÉGORIE D'USAGERS CIBLES</b> Cyclotouristes de l'itinéraire la Loire à Vélo (à terme le potentiel d'itinérants prenant le train est estimé à 80 personnes par jour en saison) et autres usagers cyclistes.	
<b>FINANCEMENT</b> 100% dont : Plan vélo: 42% Plan Loire : 25% FEDER : 33%	
<b>MAÎTRISE D'OUVRAGE</b> SNCF	

(Source : Plan Vélo Région Centre)



## 7 FUTURS MATÉRIELS FERROVIAIRES RÉGIONAUX : OPTION ESPACE VÉLO

### OBJECTIF

Maintenir une capacité d'accueil des vélos dans les futurs matériels roulants régionaux

### DESCRIPTION DE L'ACTION

Dans le cadre des marchés passés par la SNCF pour la Région pour l'achat des matériels régionaux neufs, la Région demande le maintien d'un espace vélo à bord (option du constructeur).

### CATÉGORIE D'USAGERS CIBLES

Cyclotouristes et usagers pendulaires.

### FINANCEMENT

100% (marché matériel neuf régional)

### MAÎTRISE D'OUVRAGE

SNCF

(Source : Plan Vélo Région Centre)



**8 EMBARQUER, À TITRE EXPÉRIMENTAL LES VÉLOS À BORD DES AUTOCARS SUR LES LIGNES TOURS-CHINON & CHARTRES-COURTALAIN**

**OBJECTIF**

Permettre aux usagers et aux cyclotouristes d'emprunter les lignes d'autocars.

**DESCRIPTION DE L'ACTION**

À titre expérimental, intégrer un rack à vélo à l'arrière des autocars ou toute autre solution

d'embarquement sur une ligne mixte (desserte assurée en train et en autocars) qui connaît des flux touristiques (rattachement vers la Loire à Vélo), puis sur une ligne routière « classique ».

**CATÉGORIE D'USAGERS CIBLES**

Cyclotouristes et autres usagers cyclistes.

**FINANCEMENT**

100% (convention TER)

**MAÎTRISE D'OUVRAGE**

SNCF

(Source : Plan Vélo Région Centre)

## Table des figures

---

Figure 1 : <b>Les 3 dimensions du développement durable</b> .....	14
Figure 2 : <b>Classement des activités pratiquées selon l'émission moyenne de GES(en kg) due aux déplacements touristiques associés.</b> .....	49
Figure 3 : <b>Le cycle de l'écomobilité</b> .....	56
Figure 4 : <b>Cycle de la dépendance automobile</b> .....	57
Figure 5 : <b>La consommation d'espace à l'arrêt des divers modes de déplacement</b> .....	60
Figure 6 : <b>Débits maximaux selon les modes par mètres de largeur de voirie</b> .....	61
Figure 7 : <b>12 critères de qualité de l'espace piéton</b> .....	64
Figure 8 : <b>le concept d'espace partagé peut-il réconcilier les usagers de la rue ?</b> .....	68
Figure 9 : <b>Partage de l'espace entre la circulation et la vie sociale</b> .....	69
Figure 10 : <b>Carte interactive des voies cyclables de France)</b> .....	78
Figure 11 : <b>Les dépenses des touristes à vélo en France</b> .....	79
Figure 12 : <b>La Loire à Vélo</b> .....	85
Figure 13 : <b>La Loire à vélo en quelque chiffres</b> .....	86
Figure 14 : <b>Quelques données clés</b> .....	90
Figure 15 : <b>Les chiffres clés</b> .....	90
Figure 16 : <b>Répartition des différents types de voies empruntés</b> .....	95
Figure 17 : <b>Le train, transport privilégié pour rejoindre et quitter l'Eurovélo 6</b> .....	98
Figure 18 : <b>Nombre de vélo spar axe dans les TER Centre</b> .....	99

## Table des matières

---

### Table des matières

Remerciements.....	5
Introduction générale.....	7
<b>PARTIE 1 : Développement, mobilités et écomobilités : approche systémique des concepts.....</b>	<b>9</b>
Introduction de la Partie 1.....	10
<b>Chapitre 1 : Regards croisés entre développement territorial et tourisme. ....</b>	<b>11</b>
1.1 Le concept du développement.....	11
1.1.1 Qu'est-ce que le développement ? .....	11
1.1.2 Le développement territorial .....	12
1.2 Tourisme et développement durable .....	12
1.2.1 Le développement durable .....	13
1.2.2 Développement et tourisme durable, concepts et approches .....	15
1.3 De quelles manières le tourisme peut-il être un réel facteur de développement ?.....	17
1.3.1 Quatre fondements essentiels .....	17
1.3.2 Les principes qui structurent l'activité touristique. ....	18
Conclusion chapitre 1 :.....	20
<b>Chapitre 2 : La mobilité, un enjeu de taille .....</b>	<b>21</b>
2.1 Des changements dans nos modes de vie .....	21
2.1.1 La nouvelle économie du temps .....	21
2.1.2 Un nombre de déplacements croissant .....	22
2.1.3 La mobilité, une norme devenue essentielle .....	22
2.2 La notion de mobilité .....	23
2.2.1 Comment aborder ce concept ?.....	23
2.2.2 Que signifie cette hypermobilité ? .....	24
2.3 Les mobilités, un enjeu de taille pour les territoires.....	28
2.3.1 L'accessibilité longue distance .....	28
2.3.2 Les derniers kilomètres .....	29

2.3.3 La mobilité sur place .....	30
Conclusion chapitre 2 : .....	30
<b>Chapitre 3 : Vers une sensibilisation pour l'écomobilité.....</b>	<b>31</b>
3.1 Les mobilités touristiques .....	31
3.1.1 Le lourd poids de la mobilité touristique en France .....	31
3.1.2 La démocratisation de la voiture.....	32
3.1.3 Pas de tourisme sans transports .....	33
3.2 Apparition de nouveaux comportements .....	35
3.2.1 Une crise économique.....	35
3.2.2 Le dilemme du pétrole .....	36
3.2.3 Une envie de se réapproprier le temps et l'espace .....	38
3.3 L'écomobilité .....	39
3.3.1 Qu'est-ce que l'écomobilité ?.....	39
3.3.2 Le slow tourism .....	40
3.3.3 Associer économie et environnement : les transports en commun .....	42
Conclusion chapitre 3 : .....	43
Conclusion de la Partie 1 .....	44
<b>PARTIE 2 : Les écomobilités, un enjeu stratégique de développement territorial .....</b>	<b>45</b>
Introduction de la Partie 2.....	46
<b>Chapitre 1 : L'écomobilité semble permettre la préservation des ressources naturelles .....</b>	<b>47</b>
1.1 Des mobilités durables en réponse aux problématiques environnementales .....	47
1.1.1 Des milieux fragilisés par le tourisme .....	47
1.1.2 Le difficile accès aux sites touristique entraîne une hausse des émissions de gaz à effet de serre. 49	
1.2 L'écomobilité permet une gestion des flux approprié à l'environnement .....	50
1.2.1 L'interdiction de la circulation.....	50
1.2.2 Le contrôle et la limitation du stationnement .....	51
1.2.3 Mise en place de navettes spécifiques.....	52
1.2 La mobilité douce, ou lorsque l'énergie humaine est à la source du déplacement .....	52
1.3.1 Une pollution sonore maîtrisée .....	53

1.3.2 Diminuer le nombre de touristes afin d'assurer la pérennisation des milieux sensibles .....	54
1.3.3 Préserver une certaine qualité de l'air .....	54
Conclusion chapitre 1.....	55
<b>Chapitre 2 : L'écomobilité, source d'un aménagement territorial cohérent.....</b>	<b>56</b>
2.1 Les enjeux d'un environnement bâti favorable à l'écomobilité .....	57
2.1.1 Cycle de la dépendance automobile .....	57
2.1.2 Meilleure gestion de l'espace urbanisé .....	59
2.1.3 Réduction de la congestion routière.....	61
2.1.4 L'écomobilité, ou comment atteindre une meilleure équité sociale.....	61
2.2 Les stratégies d'aménagement favorisant l'écomobilité en milieu urbain.....	62
2.2.1 Aménager la ville des courtes distances .....	62
2.2.2 Soutenir les déplacements de mobilités douces utiles.....	64
2.2.3 Soutenir les transports collectifs.....	65
2.3 Favoriser les éco-mobilités, c'est favoriser l'interaction sociale .....	66
2.3.1 L'importance des rues.....	67
2.3.2 L'espace partagé .....	68
2.3.3 Corrélation entre vitesse des déplacements et vie sociale.....	69
Conclusion chapitre 2.....	70
<b>Chapitre 3 : Les éco-mobilités permettent une diversification de l'offre touristique..</b>	<b>71</b>
3.1 Les mobilités douces, une expérience à part entière .....	71
3.1.1 Découverte d'un territoire autrement.....	72
3.1.2 La marche, un rapport d'être au monde et à soi .....	72
3.1.3 Le vélo, ou comment composer avec le temps et l'espace .....	73
3.2 Une variété d'offre importante, adaptable aux territoires.....	74
3.2.1 Des offres touristiques répondant aux envies des consommateurs.....	74
3.2.2 Concernant la randonnée.....	75
3.2.3 L'offre en cyclotourisme.....	77
3.3 ... avec des retombées économiques certaines .....	78
3.3.1 Les impacts économiques du cyclotourisme.....	78
3.3.2 L'impact économique de la randonnée itinérante.....	80
Conclusion chapitre 3.....	81

Conclusion de la Partie 2 .....	82
PARTIE 3 : Les écomobilités comme enjeu de développement territorial : le cas de La Loire à Vélo .....	84
Chapitre 1 : Présentation du cas d'étude : La Loire à vélo.....	85
1.1    Qu'est-ce que la Loire à vélo ? .....	86
1.1.1    Un projet touristique d'une envergure interrégionale .....	86
1.1.2    Une marque reconnue .....	87
1.1.3    Un itinéraire relié à l'Eurovélo 6 .....	88
1.2    Un incroyable produit touristique.....	88
1.2.1    Pour quelle clientèle ?.....	88
1.2.2    Une destination touristique affirmée .....	90
1.3    Qui s'occupe de quoi ? .....	91
Chapitre 2 : Vérification des hypothèses .....	92
2.1 La Loire à vélo permet la préservation des ressources naturelles.....	92
2.1.1 La Loire à vélo, un patrimoine naturel riche... ..	92
2.1.2 ...source d'obstacle pour son aménagement .....	92
2.1.3 L'intégration paysagère.....	94
2.2 : La Loire à vélo, exemple d'un aménagement territorial cohérent ?.....	96
2.2.1 Un véritable axe structurant .....	96
2.2.2 Une intermodalité nécessaire .....	97
2.2.3 Une signalétique et des aires d'accueil de qualité .....	100
2.3 La Loire à vélo permet de diversifier l'offre touristique de la Région Centre.....	103
2.3.1 Le vélo, un support avant tout .....	103
2.3.2 Le vélo permet une totale immersion dans le territoire.....	104
2.3.3 Des retombées économiques conséquentes .....	105
Conclusion Chapitre 2 .....	106
Chapitre 3 : Méthodologie de recherche .....	107
3.1 Etude sur les impacts du tourisme à vélo sur l'environnement.....	107
3.2 Etude sur l'aménagement de la Loire à vélo.....	108
3.3 Etude sur la diversification de l'offre touristique .....	110
Conclusion chapitre 3 :.....	111

Conclusion de la Partie 3 .....	112
Conclusion générale .....	113
Bibliographie.....	115
Table des annexes .....	117
Table des figures.....	123
Table des matières.....	124
Résumé .....	129

## Résumé

---

La mobilité est un concept transversal, qui occupe une place prépondérante dans nos vies. Mais les comportements changent et de nouvelles envies émergent. C'est dans ce contexte que sont apparues les écomobilités, qui combinent les moyens de transports peu polluants et ceux ne rejetant aucun gaz à effet de serre, dites mobilités douces. Utilisées afin de lutter contre le changement climatique, mais également pour se réapproprier le temps et l'espace, les écomobilités semblent avoir un avenir prospère. Ce mémoire permet de comprendre dans quelles mesures les écomobilités, dans le cadre d'une activité touristique, peuvent être un facteur déterminant de développement territorial, sous le prisme des variantes environnementales, sociales et économiques.

**Mots clés : mobilité ; écomobilités ; mobilités douces ; slow tourisme ; développement territorial ; aménagement territorial ; environnement ; diversification touristique**

## Summary

---

Mobility is a concept that is intermingled in many fields of our lives. The recent change of social behaviours and new tendencies towards mobilities has allowed the development of low or zero carbon emission transports. These types of transports create ecomobilities. In order to adapt our mobility to the current climate change and also to have control over our time and space, the ecomobilities seem to have a prosperous future. This work tends to explain how the ecomobilities are a key to territorial development in a touristic context, taking into account environmental, social and economic aspects.

**Key words : mobility, ecomobilities ; slow tourism ; territorial development ; environment ; tourism diversification**