

**Cher lecteur, chère lectrice,**

Alors que le trafic vers les lieux de villégiature atteint souvent des sommets d'intensité à certaines saisons et périodes de la semaine, le trafic portuaire connaît un flux - élevé - plus au moins constant. Dans les deux cas, qu'il s'agisse de visiteurs ou d'autorités portuaires, les opérateurs de transports ou de fret ont des besoins et exigences de mobilité spécifiques. Un changement d'attitude et de comportement, ainsi que des politiques visant une mobilité plus écologique, sont des aspects importants de la gestion de la mobilité, surtout en termes d'information et de communication, d'organisation des services et de coordination des activités des différents partenaires et parties prenantes.

## La gestion de la mobilité en tant qu'outil pour satisfaire aux exigences de durabilité



Créé par Benzoix - Freepik.com

Les déplacements touristiques se déroulent selon des modes et besoins prévisibles, dans des zones présentant des caractéristiques environnementales et sociales uniques, qui sont particulièrement sensibles à la dégradation par un trafic automobile excessif. C'est pourquoi la gestion de la mobilité sur des îles et dans des lieux touristiques peut contribuer à préserver les particularités qui attirent les visiteurs, qu'il s'agisse d'une ville historique ou d'un environnement naturel d'un intérêt particulier.

D'autre part, les poids lourds, par exemple, représentent une part majeure du trafic total, surtout autour des ports principaux et des zones industrielles. En raison de leur taille, les camions augmentent la charge de trafic, l'usure des chaussées, les risques d'accidents, la pollution atmosphérique et les coûts d'insonorisation, de sorte que la gestion de la mobilité peut offrir des avantages significatifs dans des zones où ils sont concentrés.

Tant les villes historiques que les îles attirent de nombreux visiteurs, générant des profits, mais aussi des coûts. Il en va de même pour les ports. Toutefois, si les coûts dépassent les profits, ni le tourisme, ni le développement portuaire ne sont encore durables, et des interventions deviennent nécessaires.

## Le transport maritime et son impact sur les villes et régions



Créé par Benzoix - Freepik.com

La qualité de vie de beaucoup d'îles européennes et de régions périphériques maritimes dépend dans une large mesure de la mise à disposition de services de transport maritimes - offrant aux passagers un moyen de transport pour arriver/quitter et permettant de livrer des marchandises. Le nombre total de passagers maritimes qui ont embarqué ou débarqué dans des ports UE-28 a atteint un sommet relatif de 439 millions en 2008 à l'aube de la crise financière et économique mondiale. Ensuite, les baisses se sont succédé à quatre reprises, le nombre total de passagers maritimes tombant à 398 millions. L'augmentation modeste des passagers maritimes en 2013 (0.5 pourcents) et 2015 (0.6 pourcents) a été largement compensée par une baisse de 1.7 pourcents en 2014, avec un nombre total de passagers maritimes en UE s'élevant à 395 millions en 2015.

**Certaines des routes maritimes les plus populaires de l'UE parcouraient les îles grecques ou la mer baltique.**

Inversement, le transport maritime facilite le commerce international entre les Etats membres de l'UE et le reste du monde et contribue, avec d'autres facteurs, à la sécurité d'approvisionnement en énergie, en alimentation et autres denrées, tout en permettant aux exportateurs UE d'atteindre des marchés internationaux ; en effet, la vaste majorité (en tonnage) du fret international de l'UE est transportée par mer.

**Plus de deux tiers du fret maritime transbordé dans le top 20 des ports UE provient ou est à destination d'un pays non-membre.**

En 2015, la quantité totale de fret maritime transbordé **chargé** et **déchargé**) dans tous les ports UE-28 était de 3.8 milliards de tonnes, les **principaux ports** représentant 3.1 milliards de tonnes.

Voir aussi : [Eurostat, Transport statistics at regional level](#) (données de mars 2017; mise à jour de l'article planifiée: Septembre 2018).

## Le port du futur : Lorsque la gestion de la mobilité et l'innovation vont de pair



Port de Trieste - © Marino Sterle

Traditionnellement, les villes portuaires fonctionnent davantage comme deux villes en une : la ville à proprement parler et la zone portuaire. Cela crée des **laboratoires complexes** où les défis liés à la mobilité urbaine proviennent du système dual de centres de gravité. Parallèlement, cette situation spécifique constitue à la fois un défi et une opportunité, car elle alimente la planification, la mise en œuvre et l'évaluation de solutions dans des contextes qui, plus que d'autres environnements urbains, requièrent la faculté à intégrer le travail de multiples autorités et différentes dimensions territoriales, à savoir la ville, le port et le hinterland régional.

Concevoir et démontrer des trains intégrés de mesures innovatrices **mesures de mobilité durables** qui portent sur les **problèmes des villes portuaires en Europe**, tel est l'objectif transversal pour **CIVITAS PORTIS**. Cinq laboratoires vivants (**Aberdeen, Anvers, Constanta, Klaipeda et Trieste**) mettent en œuvre des mesures de mobilité qui appuient le rôle multifonctionnel des villes, ports et accès vers l'intérieur des terres.

## smartPORT: Le port intelligent d'Hambourg



Port d'Hambourg

Dans le port d'Hambourg, l'intelligence numérique à la pointe du progrès garantit un fonctionnement performant et efficient. Les systèmes de contrôle utilisés par l'Autorité portuaire d'Hambourg figurent parmi les meilleurs au monde, l'interaction entre la technologie de captage, l'analyse, la prévision et les systèmes d'information offrant d'énormes améliorations en termes d'efficacité. Non seulement c'est bon pour les affaires, mais cela permet également de protéger l'environnement.

Grâce à sa philosophie **smartPORT** l'Autorité portuaire d'Hambourg réalise une croissance économique durable et des profits maximaux pour ses clients et les habitants d'Hambourg. La logistique **smartPORT** permet de concilier les aspects économiques et écologiques en trois sous-secteurs : **flux de trafic, infrastructure et flux de marchandises**. Un **centre intermodal PortTraffic** pour le transport maritime, ferroviaire et routier forme la base du réseautage du flux de trafic.

## Voyagez intelligemment et profitez du paysage



© Urlaubsguru.at

L'impact du trafic touristique en hausse est particulièrement ressenti dans les régions touristiques qui sont amenées à faire face à des variations saisonnières de demande de transport et de graves embouteillages causés par un taux élevé d'utilisation de la voiture. Une organisation inefficace de la mobilité peut entraîner une baisse de l'attrait d'une destination en raison des embouteillages et de la piètre qualité de l'air.

Par exemple à Madeire, au Portugal, il existe une nouvelle manière directe de promouvoir les transports en commun avec un plus haut degré d'information. La société de transports publics a préparé un audio-guide gratuit pour smartphone. Les passagers empruntant une ligne de transports en commun sélectionnée peuvent à présent **recevoir des informations touristiques via leurs écouteurs** tout en voyageant dans un bus de ligne sur l'île. L'itinéraire "**A journey to the heart of the Island**" comporte 10 points d'arrêt combinés à des histoires intéressantes sur l'île.

## Voyager de manière durable le long du bleu Danube.



© WGD Donau Oberösterreich Tourismus

La région du Danube est l'une des régions touristiques les plus prometteuses d'Europe. La plupart des voyages vers et au sein de la région du Danube sont effectués en voiture, causant des impacts négatifs sur l'environnement et les habitants. Le projet **Transdanube.Pearls** vise à remédier à ces problèmes en développant des services de mobilité socialement équitables, économiquement viables et favorables en termes de santé publique pour les visiteurs de la région du Danube.

L'élément central du projet consiste en la création d'un réseau de destinations, qu'on appelle les Danube.Pearls, engagés pour une mobilité durable pour touristes et habitants le long du

Danube. De 2017 à 2019, sous la houlette de l'agence autrichienne de l'environnement, **15 partners from nine countries of the Danube region**, 15 partenaires de neuf pays travaillent sur l'amélioration des services de mobilité durable tels que des centres de mobilité, des infrastructures pour vélos et des modes de transport flexibles dans et entre les régions. On s'est également concentré sur l'implication des acteurs concernés des secteurs des transports et du tourisme, ainsi que sur la formation de managers de mobilité en tant que promoteurs de mobilité durable dans les régions.

## La gestion de la mobilité pour les touristes et les résidents



La semaine de mobilité 2017 à Limassol

Le tourisme met les systèmes de transports sous forte pression. Y compris sur les îles

L'intégration de **stratégies en matière de tourisme et de mobilité durables** par le développement d'une série de solutions innovatrices sur six îles européennes et villes insulaires (**Elba, Las Palmas de Gran Canaria, Limassol, Madeira, Rethymno et Valletta**) est l'objectif principal de **CIVITAS DESTINATIONS**. Ces villes appliquent une série de méthodologies communes en vue de développer et de mettre en œuvre des mesures et actions de mobilité durable de manière à pouvoir offrir des solutions de transport intelligent et durable aux touristes et résidents par le biais d'innovation et de coopération de tous les acteurs concernés.

## Des systèmes de transport touristique pour le dernier kilomètre

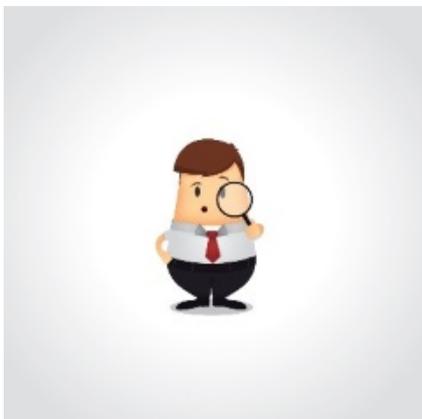


© V&E Photographers 2015 - Source: [www.interregeurope.eu/lastmile](http://www.interregeurope.eu/lastmile)

Comment se déplacer de manière durable sur le site touristique ? C'est l'un des principaux problèmes que les touristes doivent gérer et la majorité d'entre eux décident de prendre leur voiture. Les transports en commun constituent une mission difficile dans beaucoup de hinterlands en raison de différents facteurs qui compliquent le fonctionnement de lignes régulières. De plus, les sites touristiques subissent des variations de demande en fonction des saisons.

Pour combler ces fossés, le projet **LAST MILE** s'est concentré sur des solutions de transport flexibles pour 'le dernier kilomètre' touristique, de la gare/station à l'hôtel et vers les différents sites d'intérêt dans la zone. Durant ces deux ans et demi de mise en œuvre de ce projet **INTERREG EUROPE**, sous l'égide de l'agence environnementale d'Autriche, **six régions européennes** ont échangé leurs expériences par rapport à la réponse donnée à la demande et le partage de systèmes et de leurs cadres, comme par exemple le cadre légal, souvent manquant. Toutes les régions ont élaboré des plans d'action régionaux intégrés afin de mettre en œuvre des solutions innovatrices dans leur région. La synthèse finale sera vraisemblablement publiée sur le [project website](#) durant l'automne 2018.

## Conclusion



Created by Fibsoco - Freepik.com

Les régions touristiques et ports doivent faire face à des défis en matière de transport et de congestion en raison d'un taux élevé d'utilisation de la voiture. Or, une mobilité inefficace peut conduire à une perte de l'attractivité d'un lieu ou à un fonctionnement inefficace d'un port. C'est pourquoi des politiques et stratégies intégrées sont requises afin de relever ces défis.

**Les besoins de mobilité des touristes et opérateurs de fret doivent être inclus dans les processus politiques de mobilité durable.** De même, le tourisme et le transport de marchandises en général devraient intégralement faire partie de chaque plan de mobilité urbaine durable. De plus, d'une importance particulière pour les destinations touristiques, il est crucial de :

- rendre la visite d'un lieu de villégiature abordable, confortable et plaisant sans devoir utiliser une voiture privée,
- coordonner les acteurs concernés (agences de tourisme, fournisseurs de transport, hôtels, stations balnéaires) afin de proposer et de promouvoir des packages sans voiture,
- fournir des informations détaillées sur les choix de transports qui sont disponibles et la manière de les utiliser,
- prendre en compte les besoins en transports des visiteurs et leurs préférences, y compris les besoins de transport des bagages et le besoin d'adaptation à des horaires changeants,

- offrir des bonus aux visiteurs qui arrivent sans voiture, comme un accès prioritaire aux bus
- inclure des réductions pour les navetteurs pour réduire les transports des employés
- créer des infrastructures fonctionnelles et attrayantes pour les déplacements à pied et à vélo

## Evénements à venir

- **European Week of Regions and Cities 2018**  
08-11 October 2018 | Brussels, Belgium  
[europa.eu/regions-and-cities](http://europa.eu/regions-and-cities)
- **46th European Transport Conference**  
10-12 October 2018 | Dublin, Ireland  
[aetransport.org](http://aetransport.org)
- **CIVITAS PROSPERITY: National SUMP Training for Portuguese Cities**  
15-19 October 2018 | Lisbon, Portugal  
[sump-network.eu](http://sump-network.eu)
- **Smart Mobility Summit 2018**  
29-30 October 2018 | Tel Aviv, Israel  
[fuelchoicessummit.com](http://fuelchoicessummit.com)
- **Intelligent Transport Conference**  
01-02 November 2018 | London, United Kingdom  
[intelligenttransport.com](http://intelligenttransport.com)

Pour plus d'évènements, consultez le [EPOMM Calendar](#).

