Réseau collaboratif

OVPM



Autocars touristiques dans les centres historiques

Mai 2026



ORGANISATION DES VILLES DU PATRIMOINE MONDIAL

VILLE DE QUÉBEC
l'accent d'Amérique

Table des matières

Mot de Mélissa Coulombe-Leduc 3
Mot de Mickhaël de Thyse 4
1. Résumé 5
2. Introduction 6
3. Leçons apprises des villes membres 7
3.1 Enjeux transversaux 7
3.2 Tendances d'actions menées par les villes 9
4. Recommandations 10
4.1 Collecte de données 10
4.2 Gouvernance 10
4.3 Cadre réglementaire et contrôle 10
4.4 Planification stratégique et tactique 10
4.5 Schémas d'exploitation : pôles, accès et modes alternatifs 11
4.6 Expérience visiteur 11
4.7 Suivi 12
5. Conclusion 13
Rédaction : 14
Remerciements : 14
Annexe : Études de cas 15
Amsterdam 16
Bordeaux 20
Bruges 22
Dubrovnik 26
Istanbul 29
Ljubljana 32
Luxembourg 35
Morelia 38
Puebla 42
Québec 45
Strasbourg 49



À l'instar des autres centres historiques classés au patrimoine mondial de l'UNESCO, le Vieux-Québec occupe une place prépondérante dans le paysage de Québec. Il est au cœur de l'identité de notre ville.

C'est un milieu vibrant et fragile à la fois. Avec ses rues étroites, ses fortifications, ses immeubles et ses monuments, et ses résidents sont les témoins d'un mode de vie que des visiteurs du monde entier viennent découvrir et expérimenter.

Ils incarnent aussi une partie de ce patrimoine qu'on cherche à préserver.

Cet attrait s'est transformé en affluence au fil du temps, entraînant son lot d'irritants pour celles et ceux qui y vivent au quotidien. Les déplacements en autocars touristiques entre les murs de notre vieille ville font partie de ces irritants.

C'est pourquoi la Ville de Québec a décidé de mener deux démarches conjointes pour améliorer la mobilité, la sécurité et la qualité de vie au cœur de son quartier historique.

L'une est la création en mars 2026 de la Commission consultative pour la mobilité dans le Vieux-Québec, dont le mandat est d'élaborer une vision 2036 et un plan de mobilité 2026-2036 pour le secteur.

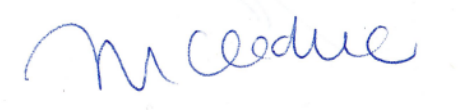
L'autre a été le pilotage d'un réseau collaboratif sur **la gestion des déplacements touristiques en autocar dans les centres historiques,** en partenariat avec l'Organisation des villes du patrimoine mondial (OVPM). Cette initiative a été lancée par le maire de Québec, M. Bruno Marchand, qui agit comme président de l'OVPM.

Le présent rapport témoigne à la fois de la convergence des enjeux et des orientations des onze villes qui forment ce réseau collaboratif, malgré leurs différences socioculturelles, climatiques ou géographiques. Il témoigne aussi de la richesse et de la diversité des solutions proposées pour améliorer à la fois la vie des résidentes et résidents et l'expérience touristique des visiteuses et visiteurs.

Les deux démarches menées sont complémentaires et je suis convaincue que les recommandations formulées dans ce rapport serviront de guide pour la suite des travaux de la Commission consultative pour la mobilité dans le Vieux-Québec.

Mélissa Coulombe-Leduc

Membre du comité exécutif responsable du patrimoine, de la planification urbaine, du tourisme et de la qualité de vie dans le Vieux-Québec



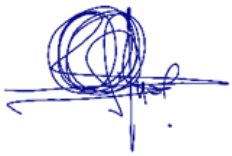


À l'issue du 17e Congrès mondial de l'OVPM tenu à Québec en 2022, la Feuille de route de Québec a marqué le lancement d'une nouvelle dynamique de coopération entre les villes membres. C'est dans ce contexte qu'ont été créés les Réseaux collaboratifs : un format d'échange et de réflexion collective réunissant des villes du patrimoine mondial autour de thématiques prioritaires afin de partager expériences, défis et pistes d'action.

La Ville de Québec a piloté le Réseau collaboratif sur « **la gestion des déplacements touristiques en autocar dans les centres historiques** ». Onze villes - Amsterdam, Bordeaux, Bruges, Dubrovnik, Istanbul, Ljubljana, Luxembourg, Morelia, Puebla, Strasbourg et Québec - ont travaillé sur un enjeu directement lié à l'habitabilité des centres historiques.

Le présent rapport matérialise la contribution importante du réseau au renforcement des politiques, stratégies et projets des villes membres visant l'habitabilité des centres historiques. Il s'inscrit dans cette volonté en proposant un format conçu pour aller au-delà de la restitution des échanges et soutenir plus directement l'action publique. Il illustre comment une problématique spécifique peut révéler des enjeux urbains plus larges et interconnectés, appelant des réponses coordonnées et centrées sur l'habitabilité.

Je tiens à remercier la Ville de Québec, son maire, Bruno Marchand, Mme Melissa Coulombe-Leduc, conseillère municipale et responsable du patrimoine, de la planification urbaine, du tourisme et de la qualité de vie dans le Vieux-Québec, ainsi que M. Hervé Chapon, conseiller en planification du transport et pilote du Réseau collaboratif, pour leur engagement dans le pilotage de cette activité, de même que l'ensemble des villes participantes.



Mickhaël de Thyse

Secrétaire général de l'Organisation des villes du patrimoine mondial

1. Résumé

Les centres historiques font face à une pression croissante du tourisme et en particulier des déplacements en autocars touristiques qui affectent l'habitabilité, la fluidité des déplacements et la préservation du patrimoine. Les autocars sont trop grands pour les centres-villes historiques, mais ils sont encore le mode de transport privilégié pour les groupes de touristes qui visitent des villes du patrimoine mondial.

Le marché des déplacements en autocars touristiques vers ou au départ des centres historiques est en général segmenté en sept catégories : les excursions à la journée, les transferts de croisiéristes vers les hôtels, le transport local de groupes, les tours de ville en bus à arrêts multiples, les séjours touristiques nolisés estivaux et hivernaux, les services d'autocars internationaux et enfin le transport nolisé pour des festivités et événements spéciaux.

Les échanges entre les 11 villes membre du Réseau collaboratif mettent en évidence des contraintes morphologiques, climatiques et socioculturelles fortes, des résistances au changement, mais aussi des orientations stratégiques convergentes :

- Réduire la présence des autocars touristiques au cœur patrimonial.
- Organiser des pôles de transfert modal en périphérie.
- Investir dans des alternatives multimodales (marche, transport collectif, navettes électriques, transport urbain fluvial et transport interurbain ferroviaire).
- Outiller la décision par les données de comptage des usagers de la route, des visiteurs et des touristes, en utilisant les systèmes de transport intelligent et l'intelligence artificielle.

Le réseau met en évidence que l'habitabilité s'impose comme un objectif structurant des politiques de mobilité touristique dans les centres historiques: ceux-ci sont des actifs publics dont l'accès doit être régi pour concilier qualité de vie, préservation patrimoniale et création de valeur touristique.

Les échanges mettent en évidence la pertinence de politiques combinant restriction claire, alternatives crédibles et pilotage par la donnée, avec un dialogue constant pour l'acceptabilité sociale.

Les solutions alternatives peuvent varier selon les segments de marchés considérés et doivent être mises en œuvre en concertation avec les représentants de l'industrie touristique.

Le rapport énonce 21 recommandations répondant aux enjeux de la collecte de données, de la gouvernance, du cadre réglementaire et de son application, de la planification stratégique et tactique, du schéma d'exploitation - pôles, accès et modes alternatifs - de l'expérience visiteur et du suivi.

2. Introduction

Les réseaux collaboratifs constituent une activité structurante de la Feuille de route de Québec, mise en œuvre par l'OVPM depuis 2022 afin d'accompagner les villes membres dans la résolution de défis complexes liés à leurs centres historiques.

Fondés sur l'échange entre pairs, ces réseaux permettent de croiser des contextes, de comparer des approches et de faire émerger des solutions adaptées à des réalités diverses. Ils visent à transformer des expériences locales en enseignements collectifs, en identifiant à la fois des constats partagés et des pistes d'action concrètes.

Les résultats issus de ces travaux contribuent à nourrir les réflexions du Nouveau Projet Urbain (NPU), notamment en matière de gouvernance, de mobilité, de planification intégrée et d'habitabilité des centres historiques.

La Ville de Québec a joué un rôle central en tant que ville pilote de ce réseau collaboratif. À la fois terrain d'expérimentation et moteur de la démarche, elle a permis de structurer les échanges à partir de ses propres enjeux liés à la gestion des autocars touristiques dans le Vieux-Québec, notamment dans un contexte de transformations majeures.

Cette position a favorisé un dialogue ancré dans des réalités opérationnelles concrètes, tout en intégrant des apports externes, notamment à travers des missions d'expertise et des échanges approfondis avec d'autres villes. Québec a ainsi agi comme un catalyseur, permettant de tester, d'enrichir et de mettre en perspective des approches transférables à l'ensemble des villes membres.

Le Réseau collaboratif sur la gestion des déplacements touristiques en autocar dans les centres historiques a réuni onze villes membres réparties sur trois continents : Amsterdam, Bordeaux, Bruges, Dubrovnik, Istanbul, Ljubljana, Luxembourg, Morelia, Puebla, Québec et Strasbourg.

Les travaux se sont articulés autour d'une rencontre initiale de mise en contexte et de partage des défis, suivie de quatre sessions thématiques consacrées :

- À la gestion des flux touristiques
- Au trafic et au stationnement
- À la planification urbaine et au transport
- À l'intermodalité et à la multimodalité

Dans ce cadre, une mission d'un expert de la Ville d'Amsterdam à Québec, réalisée via le programme City2City, a mis en évidence à la fois la diversité des contraintes locales et la convergence des approches stratégiques pour y répondre. En complément, une mission de représentants de la Ville de Québec à Bruges et

Amsterdam a permis d'approfondir, sur le terrain, les actions mises en œuvre par ces villes et d'en tirer des enseignements opérationnels.

À Bruges et à Amsterdam, la mission a notamment permis de vivre comme un résident, avec les explications des urbanistes et des experts de la mobilité, l'effet profond des transformations induites par le surtourisme. Elle a aussi permis de comprendre les forces, les faiblesses, les opportunités et les menaces qui ont conduit aux choix de mesures restrictives et de solutions alternatives dans des contextes sociaux-culturels, de gouvernance et d'offre multimodale différents.

Cette confrontation sur le terrain à d'autres réalités est l'élément déclencheur et la source d'inspiration pour l'évaluation de nouvelles mesures transférables à Québec et à d'autres villes.

Ce réseau s'inscrit dans le cadre du Nouveau Projet Urbain (NPU) de l'OVPM. Il contribue à une réflexion collective visant à régénérer les centres historiques en améliorant par des stratégies centrées sur l'habitabilité, en vue de son adoption prévue lors du 18e Congrès mondial à Marrakech du 26 au 29 octobre 2026.

3. Leçons apprises des villes membres

3.1 Enjeux transversaux

- Contraintes de véhicules : Les autocars deviennent plus gros et plus lourds, transportent plus de passagers et sont de plus en plus difficiles à accueillir dans les zones patrimoniales vulnérables.
- Saison touristique annuelle de pointe : typiquement, le tourisme atteint son pic lors de certaines saisons de vacances (été, Noël, vacances de printemps) et d'arrivées de croisières ou de pics événementiels selon la localisation géographique et le patrimoine culturel de la ville. Ces flux ne peuvent être abordés qu'en coordination avec l'industrie touristique.
- Congestion et conflits d'usages : manœuvres difficiles dans des tissus contraints, points de dépose/reprise saturés, conflits avec les piétons et cyclistes et dégradation de la qualité des espaces publics.
- Contraintes patrimoniales : limites de gabarit/masse, capacité portante des infrastructures (ponts et berges), exigences de réversibilité limitant fortement les marges d'intervention physiques.
- Cadres réglementaires : hétérogénéité des cadres et rythmes d'évolution différenciés entre continents, notamment en matière de zones à faibles émissions (Europe) et de normes environnementales.

- Données et outils : besoins en comptage, systèmes de réservation et outils prédictifs. Faible intégration opérationnelle des données dans la gestion quotidienne des flux.
- Gouvernance multi-acteurs : municipalités d'acteurs (municipalités, opérateurs privés, ports) rendant nécessaire une coordination structurée et pérenne au-delà de logiques sectorielles.
- Habitabilité vs tourisme : pression sur le logement, conflits d'usages, hyperspécialisation des boutiques de souvenirs et de friandises locales remplaçant les commerces pratiques, risque de perte de fonction résidentielle et de « muséification » des centres historiques.
- Intermodalité et multimodalité : levier central mais encore inégalement structuré selon les villes, reposant sur :
    - Le report vers d'autres modes comme la marche et les liens mécaniques – funiculaires et téléphériques - le vélo, le transport collectif sur le réseau structurant de transport en commun – métro, tramway, Métrobus – les services de navettes électriques dédiées aux touristes – microbus, mini trains touristiques, TukTuk – les services de vélopartage et d'autopartage ainsi que les services de navettes fluviales et maritimes, les taxis et les véhicules de transport avec chauffeur (VTC) ;
    - L'aménagement de stationnements pour autocars en périphérie des centres historiques facilement accessibles depuis le réseau router supérieur, connectés au réseau structurant de transport collectif, idéalement connectés au réseau piétonnier du centre historique et équipés d'aires de repos pour les chauffeurs ;
    - L'intégration des pôles de mobilité touristiques aux pôles de mobilité des résidents ;
    - Le développement d'offres de mobilité intégrées facilitant l'usage combiné de plusieurs modes de transport accessibles avec un ticket pour tout, de services de transport collectif - publics ou privés - pour les visites et les courts séjours intégrée aux produits touristiques tels que les forfaits vacances, les réservations d'hôtels, les événements spéciaux et les musées ;
    - Le développement de parcours alternatifs favorisant des modes de déplacement moins impactants dans les centres historiques « sans autocars » simples, sûrs, fiables, visibles et fréquents dans le cas des services de navettes électriques ;
    - Le soin apporté à la signalétique terrain - temps et distance des parcours piétons - et au guidage numérique vers les destinations des visiteurs et des touristes.

3.2 Tendances d’actions menées par les villes

Les villes convergent vers des actions structurantes :

- Restriction graduée d’accès pour les autocars, avec dépose en périphérie et exceptions ciblées, dans une logique de reconquête des centres historiques au profit des piétons (personnes à mobilité réduite, scolaires, clients d’hôtels pour la dépose de bagages) ;
- Contrôle des accès par des dispositifs de contrôle automatisé des accès tels que des caméras de lecture automatisée des plaques d’immatriculation (LAPI/ALPR), les limitations de poids/gabarit, la combinaison du contrôle automatisé et la présence d’agents de contrôle sur le terrain ;
- Pôles de transition: développement de parcs de stationnement de longue durée, dont la qualité (accessibilité, confort, information) apparaît comme un facteur déterminant d’acceptabilité des politiques restrictives ;
- Financement dédié : taxation des flux touristiques - nuitées, autocars, croisières - comme leviers pour réinvestir dans les infrastructures et services alternatifs ;
- Expérimentation : recours à des mesures temporaires, utilisées comme outils d’apprentissage et de validation de l’acceptabilité ;
- Intégration de la planification et de l’exploitation : passage progressif d’une gestion réactive à une approche anticipative et intégrée inscrite dans les documents de planification avec la volonté de lisser les pointes tout au long de la journée et de l’année;
- Report modal : développement de solutions alternatives, avec une tendance à privilégier des véhicules de plus petite capacité et les mobilités actives.

Les échanges du Réseau collaboratif mettent en évidence que la gestion des déplacements touristiques en autocar ne peut être abordée uniquement sous l’angle de la circulation ou du tourisme. Elle nécessite des approches intégrées mobilisant les enjeux de gouvernance, de planification, de qualité du milieu de vie et de capacité de mise en œuvre.

À ce titre, les enseignements du réseau contribuent à alimenter les réflexions portées dans le cadre du Nouveau Projet Urbain (NPU).

4. Recommandations

Le rapport énonce 21 recommandations regroupées selon sept thèmes répondant aux approches stratégique, tactique ou opérationnelle d'un processus optimal de gestion de projet.

4.1 Collecte de données

1 Élaborer un plan de données incluant un inventaire des sources (comptage piéton, flux autocars, événements), un protocole de partage et un tableau de bord commun (affluence, congestion, conformité), avec pour objectif de passer d'une logique de collecte à une logique d'exploitation opérationnelle.

4.2 Gouvernance

2 Mettre en place un comité de pilotage inter directions (mobilité, tourisme, patrimoine, police municipale, administration portuaire) avec un mandat clair et un calendrier trimestriel d'arbitrage, à formaliser comme une instance permanente de gouvernance intégrée.

4.3 Cadre réglementaire et contrôle

3 Définir un cadre d'accès aux centres historiques précisant le périmètre, les horaires, les gabarits/poids, les exceptions (PMR, scolaires, hôtels), les sanctions et le processus de permis, afin d'en assurer la lisibilité, la cohérence et l'applicabilité.

4 Mettre en œuvre un projet pilote de contrôle automatisé (LAPI/ALPR) aux points d'accès, combinés à des contrôles terrain ciblés, puis déployer le système de LAPI dans une logique de complémentarité et d'efficacité des systèmes de transport intelligents existants.

4.4 Planification stratégique et tactique

5 Recourir à l'urbanisme temporaire sur des emprises existantes (places, quais) pour tester des usages alternatifs, comme outil d'expérimentation et d'évaluation de l'acceptabilité sociale.

6 Inscrire la politique de gestion des autocars dans les documents de planification (plan d'urbanisme, plan de mobilité, plan de gestion patrimonial) afin d'en assurer la pérennité et la cohérence à long terme.

7 Mettre en place des mécanismes de fiscalité dédiée (taxe de séjour, autocar, croisières), afin d'aligner les modèles économiques touristiques avec les objectifs d'habitabilité et de financer les alternatives.

4.5 Schémas d’exploitation : pôles, accès et modes alternatifs

8 Périmètre protégé : maintenir ou étendre les restrictions temporaires d’accès aux autocars lors de périodes de contrainte (travaux, événements), en les utilisant comme leviers d’expérimentation et d’apprentissage.

9 Expérimenter des systèmes de réservation de créneaux de dépose pour les autocars, afin de lisser les pics de fréquentation et d’anticiper les flux.

10 Dépose périphérique intelligente : identifier et aménager des pôles de transition en périphérie des centres historiques, accessibles aux autocars et connectés aux réseaux de transport collectif, en garantissant des conditions minimales de confort, d’information et de sécurité.

11 Développer des solutions de mobilité alternatives, incluant les solutions motorisées, reliant les pôles de transition aux centres historiques, en veillant à leur fiabilité, leur lisibilité et leur compétitivité par rapport à l’autocar.

12 Renforcer les réseaux piétons et cyclables depuis ces pôles, avec une signalétique claire et des temps de parcours affichés, afin d’assurer la continuité et la qualité de l’expérience utilisateur.

13 Hiérarchiser les usages de la voirie et de la bordure de rue dans le centre historique (circulation, stationnement, zones piétonnes, zones apaisées, livraisons en horaires dédiées, micro-logistique) dans une logique de rééquilibrage durable des modes de déplacement.

14 Développer des alternatives structurantes lorsque le contexte s’y prête (transport fluvial, tramway, funiculaires), afin de diversifier les solutions de report modal à l’échelle du territoire.

4.6 Expérience visiteur

15 Mettre en place une charte avec les opérateurs (voyagistes, hôteliers, croisiéristes), afin de formaliser des engagements communs en matière de pratiques et de gestion des flux.

16 Développer des outils d’information en temps réel (carte d’affluence, itinéraires recommandés), pour orienter les comportements et mieux répartir les flux dans l’espace et dans le temps.

17 Concevoir de produits de visite intégrant les alternatives à l’autocar (parcours à pied, offres combinées transport/visite), afin de faire de la mobilité un élément structurant de l’expérience touristique.

4.7 Suivi

18 Définir des indicateurs de suivi (sécurité, conformité, qualité de service, habitabilité), en intégrant explicitement des indicateurs liés par la qualité de vie et non uniquement à la performance des flux.

19 Développer des modèles basés sur les données disponibles (événements, saisonnalité, fréquentation), afin de passer d'une gestion réactive à une gestion prédictive des flux touristiques.

20 Créer des instances de dialogue continu avec les acteurs locaux (résidents, commerçants, opérateurs), pour assurer l'acceptabilité et l'adaptation des mesures dans le temps.

21 Développer des outils intégrés de gestion et de suivi des flux touristiques combinant la réservation des autocars, le contrôle automatisé, la tarification dynamique et le suivi en temps réel, dans une perspective de gestion prédictive des flux, d'aide continue à la décision et de reddition de comptes aux citoyens.

5. Conclusion

Les villes membres de l'OVPM sont aujourd'hui confrontées à un défi commun : concilier une attractivité touristique contrôlée, la préservation patrimoniale et la qualité de vie des résidents. Dans ce contexte, l'habitabilité s'impose comme le principe structurant permettant d'arbitrer ces enjeux et d'orienter l'action publique.

Les centres historiques doivent être considérés comme des milieux de vie à part entière, dont l'équilibre repose sur une régulation maîtrisée des usages et des flux. Les autocars touristiques sont très présents, visibles et, le plus souvent problématiques dans ces centres historiques.

Pour toutes ces raisons, la gestion des autocars touristiques ne constitue pas un enjeu sectoriel, mais bien un levier stratégique pour réorganiser les mobilités, améliorer l'expérience urbaine et renforcer la résilience des territoires patrimoniaux.

Les villes peuvent mobiliser différents leviers pour mieux encadrer l'accès à ces espaces, à travers des politiques intégrées combinant régulation, alternatives crédibles et gouvernance concertée. C'est dans cette capacité à définir un cadre clair, cohérent et durable que réside la possibilité de rééquilibrer les relations entre développement touristique et qualité de vie.

Ainsi, en affirmant des stratégies centrées sur l'habitabilité, les villes créent les conditions permettant aux acteurs du tourisme d'adapter leurs pratiques et de contribuer à un modèle plus durable, au bénéfice des résidents comme des visiteurs.

Les enseignements issus de ce réseau témoignent de la nécessité d'approches plus intégrées et transversales pour accompagner la transformation des centres historiques, dans l'esprit porté par le Nouveau Projet Urbain de l'OVPM.

Rédaction

Hervé CHAPON – Conseiller en planification du transport et pilote du Réseau collaboratif, Ville de Québec

Berenice Vidal-Castelan – Chargée de projets en patrimoine urbain, OVPM

Remerciements

Rick Batelaan – Conseiller principal en politiques, Direction de la circulation et de l'espace public, Ville d'Amsterdam

Bart Slabbinck – Coordonnateur de projet Mobilité, Ville de Bruges

Andrea Díaz Muñoz – Directrice de la Réglementation et de la Conservation, Bureau de gestion du Centre historique de Puebla, Ville de Puebla

María Fernanda Nuñez – Cheffe du Département du Patrimoine mondial et des Conventions UNESCO, Gestion du Centre historique de Morelia, Ville de Morelia

Leopoldo Torres Barahona – Directeur de la mobilité durable, Ville de Morelia

Dejan Ristić – Consultant en infrastructures touristiques, Ville de Ljubljana

Vincent de Brisson – Directeur de la circulation et du stationnement, Bordeaux Métropole

Anne-Laure Moniot - Cheffe de service, Service Architecture et patrimoine urbain en projet, Direction de l'urbanisme, Direction générale de l'aménagement

Julijana Antić Brautović – Cheffe du Département de la culture et du tourisme, Ville de Dubrovnik

Selda YILDIRIM BURMA – Urbaniste, experte en patrimoine culturel et tourisme, Municipalité métropolitaine d'Istanbul

Hakan ERDIN – Urbaniste, concepteur de politiques urbaines, Municipalité métropolitaine d'Istanbul

Sezin Karcan KAYA – Architecte, Département de la culture, Municipalité métropolitaine d'Istanbul

Shaaf Milani-Nia – Architecte, Direction de l'Architecture, Ville de Luxembourg

Joel Steffen - Adjoint à la maire chargé du commerce, Ville de Strasbourg

Laurie Weber - Chargée de mission tourisme, Ville de Strasbourg

Annexe :
Études de cas



1 Amsterdam


Gemeente
Amsterdam
Agenda Touringcar
2020-2025
Vastgesteld door gemeenteraad op 30 september 2020

Contexte

- Croissance touristique massive, 24 M de nuitées/an en 2024 dans le centre historique d'environ 10 km² habité par 80 000 résidents
- Nuisances des grands autocars touristiques aux infrastructures (rues et ponts) et aux résidants, dans une ville où la présence et l'accès automobile sont déjà limités et les visiteurs sont nombreux à venir

Approche

- Adoption de l'*Agenda Touringcar 2020-2025* qui définit la politique et les mesures strictes mises en œuvre pour restreindre l'accès des autocars touristiques et désigner les itinéraires et des points de correspondance ne causant pas de nuisances selon les conditions de la Ville https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/1046022/touringcar_agenda_2020-2025.pdf
- Approche fondée sur une segmentation du marché du transport par autocar en 7 catégories :
    - Le transfert des croisiéristes maritimes et fluviaux à leurs hôtels
    - Les excursions au départ du centre historique à l'extérieur de la ville avec notamment le pic au printemps des visites du parc floral de Keukenhof
    - Les excursions dans le centre historique uniquement par excursion en bateau sur le canal partant du terminal de croisière sur la rivière IJ



    - Le transport de groupes locaux, notamment les écoliers, les personnes âgées ou à mobilité réduite, exemptés de restrictions
    - Les tours de ville en autobus à impériale de type Hop on Hop off en dehors de la zone du patrimoine mondial
    - Les services de transport international par autocar
    - Le transport nolisé de vacanciers estivaux et hivernaux
- Politique fondée sur une régulation forte combinant restriction, alternatives et concertation avec les acteurs privés, construite progressivement et visant à :
    - Minimiser la congestion et les nuisances aux résidents
    - Protéger le site du patrimoine mondial et ses infrastructures fragiles, en particulier les ponts, les quais et les murs de soutènement des canaux
    - Encourager l'exploitation d'autocars plus petits et sans émissions de GES

Actions

- Les autocars de plus de 7,5 T ne peuvent entrer dans le centre historique que si les conducteurs sont en possession d'une exemption. Des arrêts pour passagers sont prévus aux endroits où aucune exemption n'est requise pour l'embarquement et le débarquement, en bordure du centre-ville ainsi que sur une artère désignée
- Des arrêts pour autocars aux stations de transport public facilitent la correspondance des passagers avec les transports publics afin de poursuivre leur trajet vers le centre-ville
- Aux arrêts d'autocars, les conducteurs ne sont autorisés qu'à embarquer et débarquer les passagers. La durée de stationnement à l'arrêt est limitée à un maximum de 10 minutes. Ils doivent ensuite stationner dans des garages ou des parcs de stationnement aux emplacements désignés
- Contrôleurs de circulation sur le terrain aux arrêts principaux des véhicules lors des jours et heures de forte affluence
- Contrôle automatisé de tous les accès par LAPI/ANPR
- Coordination régulière avec les opérateurs touristiques (réunions saisonnières)
- Adaptation aux débits et gestion du trafic automobile en fonction des événements et des travaux
- Relocalisation des autocars longue distance tels que les Flixbus vers des gares de transport public (de masse) à la frontière de la ville

- Les touristes de nuit paient 12,5 % des frais d'hôtel et les passagers de croisière maritime en ville paient 11 € pour couvrir les coûts de régulation du tourisme

Résultats

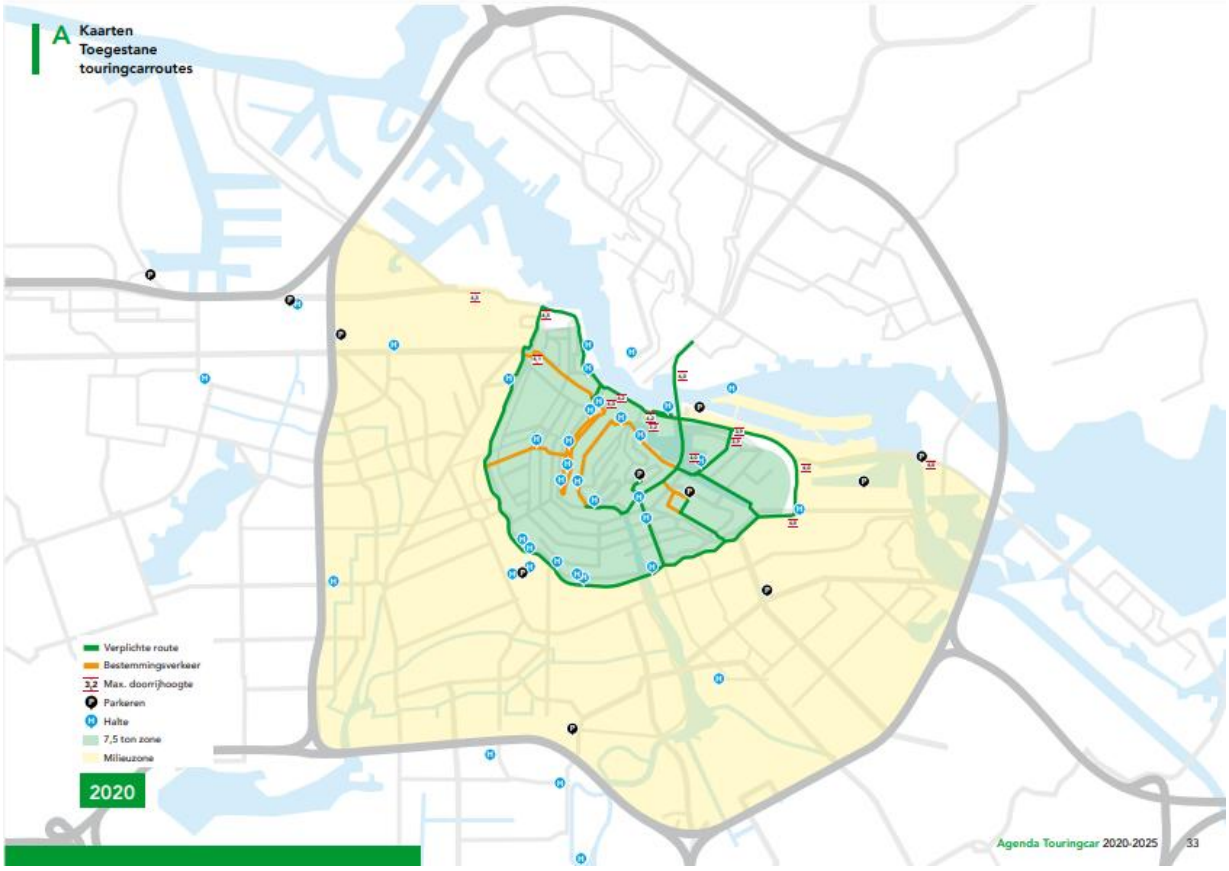
La Ville a démontré qu'une réduction massive des flux d'autocars est possible sans remise en cause de l'attractivité touristique.

En un an, le nombre d'autocars touristiques entrant dans le centre historique a été réduit de 66% (2024).

Les départs d'excursions partant auparavant du centre historique ville tels que les visites de Keukenhof sont relocalisés vers l'extérieur du centre-ville.

Les excursions à travers le centre historique ne se font désormais que par tour en bateau sur le canal en partant du terminal de croisière sur la rivière IJ.

Les excursions en autobus à impériale de type Hop on Hop off (Amsterdam Sightseeing) se font en dehors du centre-ville historique.



2 Bordeaux





Contexte

- Transports par autocars en hausse à la suite de la libéralisation du marché des transports interurbains en autocar pour les déplacements de plus de 100 km
- Intégration limitée entre services mobilités et tourisme ; manque de données temps réel sur flux touristiques
- Pont de Pierre : chantier de renforcement sur plusieurs années ; réduction progressive des capacités, réorganisation bus/tram/modes actifs, gestion des pics événementiels avec régulation des flux piétons si nécessaire

Approches

- Centre historique progressivement réservé aux piétons avec une accélération majeure à partir de 2020
- Programme *Pour une ville apaisée* pour d'autres quartiers de la ville
- Plan climat métropolitain, avec pour objectif de diviser par six l'empreinte carbone de la ville d'ici 2050

Actions

- Mise en œuvre d'un système automatisé de contrôle des accès à la zone piétonne par bornes rétractables
- 2024 : piétonnisation officielle du cœur patrimonial UNESCO
- Conversion temporaire du Pont de pierre en pont réservé aux piétons, aux cyclistes et au passage du tramway pendant la période des travaux qui deviendra permanente après les travaux
- Projet multimodal de Grande gare ferroviaire combiné à un projet de gare routière d'autocars en prévision du doublement de la fréquentation du transport ferroviaire d'ici 2030

Résultats

Une réduction significative de la pollution a été observée - en 4 ans, réduction de 28% - bien que le lien direct avec les politiques spécifiques de gestion des autocars reste à préciser.

3 Bruges





Contexte

- Centre historique de 4,4 km^2 habité par 20 000 résidants
- Tourisme en hausse constante, 8,5 M en 2025
- « Tsunamis » touristiques lorsque plusieurs autocars arrivent simultanément avec l'arrivée des navires de croisières
- Conflits des autocars avec les piétons et les cyclistes

Approches

- Modèle pionnier basé sur plusieurs décennies de planification continue et de restriction progressive de la circulation motorisée : l'une des premières villes à avoir introduit en 1972 avec son *Structuur Plan* un nouveau modèle de gestion des déplacements privilégiant la marche et le contrôle des accès véhiculaires dans son centre historique. Adoption en 1978 d'un premier plan de circulation. Adoption en 1992 du plan de mobilité « Hart van Brugge » incluant un nouveau plan de transport en commun, un second plan de circulation plus strict et la mise en œuvre de mesures plus restrictives sur les voitures automobiles
- Une planification urbaine intégrée, systématiquement traduite par
    - La planification de la mobilité qui défend la « mobilité conviviale pour la ville », c'est-à-dire la mobilité, doit s'adapter à la ville à la fois au tissu urbain – ADN (« la ville ») et aux personnes – citoyens (« La Cité »)
    - Une planification touristique axée sur la qualité et non sur la quantité,
- L'évolution d'une politique de suivi de la demande vers une politique intelligente axée sur l'offre
- En 1990, à la suite d'une campagne SOS, présentation d'un Livre blanc introduisant le concept du *Triangle d'Or* dans lequel les installations touristiques – musées, hôtels, restaurants, boutiques – sont concentrées dans une partie de la ville tandis que l'attention est focalisée sur les habitants en dehors du *Triangle d'Or*
- En 1992, interdiction de nouveaux hôtels et en 2002 interdiction des maisons de vacances, soulignant la nécessité de trouver un équilibre entre tourisme et qualité de vie
- En 2019, une nouvelle vision stratégique et un plan d'impact touristique ont mis l'accent sur la nécessité d'une économie touristique robuste et durable

Actions

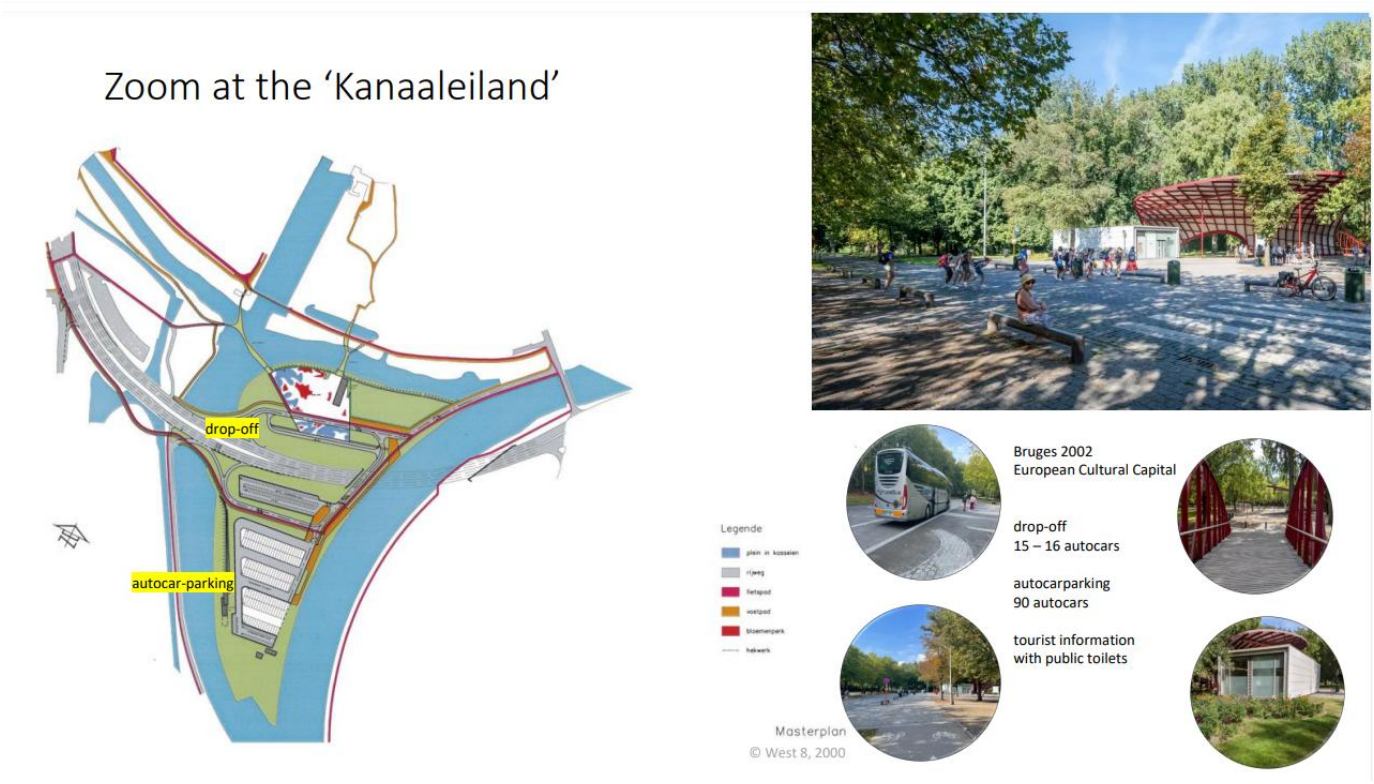
- Création en 2002 de la gare d'autocar *Kanaaleiland*, un pôle intermodal à côté de la gare de train, à l'entrée de son centre historique, composé d'une aire de dépôt, d'un parc de stationnement longue durée des autocars et relié directement au parcours piéton des touristes dans le centre historique et imposition de restrictions d'accès des autocars touristiques dans le centre historique
- Réaménagement en 2017 de 't Zand, le deuxième pôle multimodal du centre historique
- En 2018 :
    - Lancement d'un projet pilote de service de navettes gratuit dans son centre historique pour combler les lacunes de l'offre de transport collectif
    - Ouverture d'un nouveau terminal de croisière dans le port de Zeebrugge et limitation du nombre d'arrivées portuaires par jour
- En 2023, adoption d'un nouveau Plan de transport en commun dans lequel :
    - Le rôle des pôles de mobilité de la gare et de 't Zand a été mis en avant
    - Le modèle axial de desserte de tous les quartiers voisins a été remplacé par un modèle central vers les pôles, réduisant encore la pression du trafic des autobus urbains dans le centre-ville
    - Introduction de bus électriques plus compacts, véhicules de 9 m de long au lieu de 10 m et souvent 12 m
- En 2025, une nouvelle décision du conseil municipal a ajusté le code de conduite concernant les visites guidées, par exemple en limitant la saisie de groupe à 20 personnes et en introduisant une interdiction de s'arrêter dans les zones calmes comme le Béguinage
- 1er janvier 2027 : imposition d'une taxe de 5 euros pour chaque touriste de croisière débarquant au port de Bruges
- 1er janvier 2028 :
    - Imposition également d'une taxe de 5 euros pour chaque touriste venant en groupe en autocar pour une demi-journée ou une journée
    - Le débarquement à *Kanaaleiland* sera réorganisé, les autocars devront réserver avec un créneau horaire fixe. Les tarifs seront dynamiques et incluront à la fois les frais de dépôt ainsi que le parking de jour à proximité

Résultats

Seuls les autocars débarquant des touristes à leur hôtel ont encore accès au centre historique.

Avec l'accueil payant de plus de 16 000 autocars touristiques dans le stationnement longue durée de *Kanaaleiland*, l'opérateur du parc de stationnement mandaté par la Ville a collecté une recette de 880 000 Euros (1,4 M CAD) en 2025.

Plus de 200 000 trajets en 2024 dont la moitié de touristes dans des microbus électriques souvent bondés – avec la décision de la Ville de rendre le trajet payant aux non-Brugeois en juillet 2025, le nombre de trajets a été divisé par deux.



4 Dubrovnik


It's not about numbers,
it's about a flow.
Grad Dubrovnik
City of Dubrovnik
Julijana Antić Brautović
Head of the Department for Culture and Tourism
#EUTourismCapital
#EUGreenPioneer



Contexte

- Dubrovnik est engagée depuis 2017 dans une transformation visant à devenir une destination touristique intelligente et durable. Ses engagements s'inscrivent dans une vision de long terme conciliant tourisme, patrimoine et vie locale.
- Saturation touristique sévère, notamment aux heures d'arrivée des navires de croisière, conflits dans un tissu urbain très contraint.

Approches

- Plutôt que miser sur la croissance à tout prix, la Ville mise sur la qualité de sa destination touristique.
- Elle a fixé une limite maximale au nombre de personnes pouvant se trouver simultanément dans les rues.
- La gestion touristique est fondée non pas sur le nombre de visiteurs, mais sur la gestion prédictive des flux.

Actions

- Pass touristique : guichet unique d'accès numérique aux principales attractions et au transport en bus local, il permet un suivi en temps réel des demandes de visiteurs et intègre des outils de prédiction de flux et d'un système de réservation d'accès par créneau horaire pour visiter les remparts et les musées afin d'étaler les arrivées et de gérer la capacité. Il fournit aux autorités des données pour la prise de décision.
- Bus Webshop : plateforme numérique d'achat des permis de stationnement et d'arrêt pour les bus touristiques de tous gabarits par les opérateurs d'autocars, elle facilite la gestion du trafic des autocars à proximité du centre historique.
- La Ville gère les flux de visiteurs grâce à des caméras installées pendant la pandémie.
- La Ville participe au Centre de compétence D3HUB, un projet européen visant à soutenir la transition écologique et numérique des destinations touristiques, notamment les PME. Le projet teste des solutions concrètes pour gérer les flux touristiques, atténuer le changement climatique et équilibrer les besoins des résidents et des visiteurs.

Résultat

La stratégie mise en œuvre permet aujourd'hui un rééquilibrage progressif entre fréquentation touristique et vie locale, illustrée notamment par le retour d'équipements du quotidien dans le centre historique (ouverture de l'école en 2024).

Grad Dubrovnik
City of Dubrovnik

INITIATIVE OF THE EUROPEAN UNION

II. COMMITMENT TO SUSTAINABLE TOURISM

SMART & SUSTAINABLE CITY

Dubrovnik Pass

- **Promotes the city's cultural heritage** and its self-sufficiency by generating revenue to fund restoration and support the wider cultural sector.
- **Real-time visitor monitoring**
- **prediction** tools and reservation system based on attraction capacities set to be introduced.



- *Zone of Special Traffic Regulation*
- *Smart Parking Dubrovnik*
- *Dubrovnik Visitors*
- *Vox Populi*
- *Dubrovnik Park'n'Ride*

Data-Driven Destination

- Through the Smart Tourism Destinations initiative and D3HUB project
- **using data analytics and digital tools** to enhance city planning, visitor management, and sustainable tourism



Bus Web Shop



Security and Environmental Monitoring



Dubrovnik Eye

#EUTourismCapital #EUGreenPioneer

6

LONG-TERM VISION FOR A RESILIENT CITY

5 Istanbul





Contexte

- Site de la péninsule à forte densité patrimoniale
- Gouvernances multiniveaux
- Achalandage touristique en hausse constante, environ 18,5 Millions de touristes étrangers selon les données officielles de 2024
- Travaux majeurs de restauration de Ayasofya (Sainte-Sophie)

Approches

- Planification intégrée incluant le Plan directeur de conservation de la péninsule historique, le Plan de gestion des sites des zones historiques d'Istanbul abordant le tourisme durable, la gestion des visiteurs, l'atténuation des risques et la gouvernance participative
- Gestion planifiée des déplacements actifs (marche et vélo) et de l'offre pour les touristes en transport collectif
- Mesures restrictives à l'accès des autocars touristiques.
- Gestion prédictive des flux de visiteurs de Ayasofya qui reste ouverte de jour pendant les travaux de restauration

Actions

- Stratégie globale de report modal combinant métro, tramway et transport maritime
- Projet pilote de zone à faible émission et restrictions et parcours désignés pour les autocars touristiques dans la péninsule
- Développement d'une ligne de tramway dédiée reliant le terminal de croisière à la péninsule historique
- Données : SIG multicouches, comptages piétons concentrés autour des pôles (Sultanahmet, Topkapi)
- Ayasofya : gestion des files et cheminements par dispositifs réversibles selon la capacité de charge du site, travaux de nuit pour maintenir l'usage diurne

Résultats

Bien que la péninsule historique bénéficie d'un cadre de planification bien établi tant au niveau du gouvernement central que local, elle constitue également une zone où se croisent les défis complexes d'une ville métropolitaine ; par conséquent, les mesures sont encore en cours de consolidation, mais elles témoignent d'une transition vers une gestion plus intégrée et anticipative des flux touristiques dans ce contexte urbain complexe.

Transportation Network Map



Source: Istanbul Metropolitan Municipality

- Railway Station
- Bus Stop
- Pier
- Eurasia Tunnel
- Parking
- Bus Station Platforms
- Marine Transport Line
- Tram Line
- Light Metro Line
- Metro Line
- Suburban Train (Marmaray)

Low-Emission Pilot Area



Objectives of the Low-Emission Pilot Area:

- to reduce road traffic,
- to discourage private car users from entering the traffic,
- to increase the share of public transport and active travel modes,
- to make the city safer and healthier for pedestrians.



Tourist Coach Travel in Istanbul Historic Peninsula

- Hop on Hop off Bus Route
- Hop on Hop off Bus Stops
- Park and Ride route
- Park and Ride Stops
- Tourist Coach Route
- Densely used area characterized by persistent problems

6 Ljubljana





Contexte

- Centre historique de plus de 20 Ha, comptant entre 3 000 et 5 000 habitants, traversé par la rivière Lubljanica et ceinturant un promontoire boisé et son château médiéval
- Piétonnisation du centre historique depuis 2007 :
  - Livraisons par camion autorisées le matin
  - Stationnement des résidents dans des parcs souterrains désignés à proximité
  - Taxis électriques gratuits pour les personnes âgées, les personnes handicapées et les parents avec de jeunes enfants

Approche

- Stratégie de développement touristique fondée sur la durabilité, l'authenticité, l'environnement naturel et l'innovation, Ljubljana est désignée *Capitale verte de l'Europe* en 2016 :
  - Forte mise en valeur des espaces verts et de la mobilité douce (zones piétonnes, vélos, transports publics écologiques)
  - Promotion d'un tourisme respectueux de l'environnement et des habitants, la Ville est surnommée la « belle au bois dormant » en raison de sa tranquillité et de sa discrétion, à contre-courant des capitales voisines surfréquentées de Vienne et de Prague

Actions

- Accès des autocars touristiques au centre historique strictement réglementé et reposant sur un système numérique de permis électroniques (e-permits) mis en place en mai 2024 :
  - Réservation obligatoire via une application en ligne accessible sur le site de Ljubljana Tourism
  - Les autocaristes doivent réserver un créneau horaire de 15 minutes pour la dépose et la reprise des passagers à 11 points désignés autour du centre-ville
  - Permis gratuits jusqu'en 2024 et payants depuis 2025
  - Après avoir déposé les passagers, les conducteurs sont encouragés à utiliser les parkings relais ou à stationner sur l'avenue Bratislavska cesta en périphérie

- Depuis 2009, véhicules électriques gratuits *Kavalir*, ouverts et fermés, disponibles pour les personnes ayant des difficultés à marcher pouvant être interpellés à la volée ou appelés via une application ou un numéro local
- Les véhicules fermés disposent également d'une plateforme d'accès basse et de portes coulissantes, facilitant l'entrée et la sortie des personnes en fauteuil roulant
- Depuis 2021, également disponibles sur l'ensemble du site du Centre hospitalier universitaire de Ljubljana et de l'Institut d'oncologie de Ljubljana
- Services de mini trains électriques et de navettes fluviales destinés à la clientèle touristique
- Centre-ville conçu pour favoriser la marche et le vélo, avec des trottoirs élargis, des rues rénovées et des espaces publics transformés en lieux de rencontre ou d'événements

Résultats

Le centre historique continue à être habité par toutes les générations et les services de Kavalir répondent à la fois aux besoins des touristes et des résidents.









7 Luxembourg





Contexte

- Ville au relief accidenté complexe
- Rues médiévales trop étroites et piétonnes
- Autocars touristiques interdits dans les rues médiévales
- 2016 : inauguration de l'ascenseur panoramique de *Pfaffenthal* offrant une vue à 71 m de hauteur
- 2017 : inauguration du funiculaire *Pfaffenthal-Kirchberg* en même temps que l'arrêt ferroviaire *Pfaffenthal-Kirchberg*, la nouvelle gare de Howald et la première ligne de tram de Luxembourg

Approche

- Politique de mobilité durable de la Ville de Luxembourg *Mobilitéitsplang 2035* visant à favoriser les transports en commun et la mobilité douce (vélo, marche) pour atteindre 51 % de part modale d'ici 2035, donc à réduire la part de l'auto solo à 49 %

Actions

- Urbanisme temporaire (ex. Place de la Constitution) pour limiter progressivement l'usage autocar et tester de nouveaux usages (programmation éphémère), avec retour d'expérience sur l'acceptabilité
- Électrification du parc d'autobus urbains de la Ville
- La Ville diversifie l'offre de transport alternative à l'automobile personnelle sur tous les fronts – transport collectif gratuit, funiculaire et ascenseurs publics gratuits, train gratuit dans le Grand-Duché, services de partage d'automobiles, de vélos offerts par les autorités de transport public, transport par autobus à la demande, aménagements piétons et cyclables, etc… pour les citoyens de Luxembourg et du Grand-Duché
- Depuis 2020, gratuité totale pour tous les bus, trains, tramway, ascenseurs et funiculaire dans tout le pays
- Les touristes bénéficient aussi de cette nouvelle offre multimodale et de ses privilèges conçus pour les Luxembourgeois

Résultats

La part modale du tramway a augmenté de + 500% en 5 ans (2019-2024).

Dix millions de passages ont été comptés avec le funiculaire en 7 ans (2024) depuis sa mise en service.





8 Morelia



Contexte

- Forte co-présence résidents/touristes/étudiants ; pics sur vacances/week-ends
- Contraintes morphologiques (axes d'accès se resserrant, aqueduc limitant les grands véhicules)

Approches

- Transition en cours d'un modèle réactif vers une planification intégrée de la mobilité touristique, avec montée en puissance des outils de données : début des travaux en 2026 du service de BRT *Morebus* - bus hybrides - reliant les principales zones urbaines et desservant le centre historique – mise en service prévue en 2027
- Projet visant à promouvoir un réseau cyclable et un système de vélos en libre-service
- Volonté de favoriser des véhicules de plus petite capacité (taxis, minibus, microbus)

Actions

- Points d'arrivée (arrêts) hors centre, interdiction d'entrée en journée ; plan de gestion intégrale co-construit avec hôteliers/restaurateurs/habitants
- Montée en compétences sur diffusion d'info (My Maps, Waze). Objectif : du réactif vers prédictif (IA)
- Planification d'aménagements cyclables
- Développement en 2026 d'un téléphérique pour connecter les zones à fort relief et rapprocher les flux du centre historique qui deviendra une attraction touristique majeure à l'extérieur du centre historique

Résultats

Cette dynamique témoigne d'un ensemble d'actions à court terme visant à réguler l'usage et l'exploitation de l'espace viaire pour toutes les formes de mobilité. Le centre historique de Morelia est, par nature, un territoire à usages mixtes : un espace vivant et habité où coexistent résidents, usagers de ses équipements urbains et visiteurs.

Dans ce contexte, l'infrastructure piétonne a été et demeure l'axe central des interventions urbaines ; depuis des années, des actions soutenues sont mises en œuvre pour l'améliorer, reconnaissant que la marche est le mode de déplacement le plus démocratique et le plus compatible avec l'échelle et la valeur patrimoniale du centre historique. Cependant, la mobilité constitue un système, et traiter une seule de ses dimensions s'avère insuffisant.

C’est pourquoi la promotion d’une mobilité véritablement durable exige d’agir simultanément sur plusieurs fronts.

Parallèlement à l’introduction de nouveaux systèmes de transport de masse, des travaux sont déjà en cours pour réguler l’espace dédié au stationnement au moyen d’une répartition équilibrée des voies par rue, en attribuant des zones spécifiques pour les stations de taxis, les aires de montée et de descente du transport public, le stationnement des vélos, les places réservées aux résidents et les espaces destinés aux véhicules d’urgence. Ce réaménagement vise à ce que chaque mode de mobilité dispose d’un espace clairement défini, réduisant ainsi la concurrence pour l’espace viaire.

De manière complémentaire, l’avenir de la mobilité cyclable est analysé, en reconnaissant son rôle comme composante indispensable de l’écosystème des déplacements durables requis par le centre historique.


Cajones propuestos en
Centro Histórico
CARGA Y DESCARGA (39)
PARADA DE TRANSPORTE (50)
ASCENSO Y DESCENSO (34)
SITIOS DE TAXI
ACCESIBILIDAD UNIVERSAL (36)
CICLO PUERTOS
MOTO PUERTOS (12)
Av. Francisco I. Madero Pte.
C. Allende
C. Allende
SIMBOLOGÍA
Sitio Propuesto de Taxis
Ascenso y Descenso
Estacionamiento Accesibilidad
Estacionamiento de Motos
Ciclopuertos
BARTOLOMÉ DE LAS CASAS
HUMBOLDT
SIMBOLOGÍA
Sitio Propuesto de Taxis
Parada de Transporte Público
Base de Autobus
Carga y Descarga
Estacionamiento Accesibilidad
Balizamiento Proyectado

9 Puebla





Contexte

- Centre historique de Puebla, intégralement préservé grâce à son entretien et à sa réglementation en vigueur qui encadre les interventions sur le site
- Sur le plan urbain, il constitue une référence majeure en raison de son tracé renaissant original en damier. Il est composé de plusieurs édifices religieux importants de style baroque datant du XVIe au XVIIIe siècle
- Détérioration générale et manque d'entretien régulier du parc immobilier
- Les unités économiques orientées vers le tourisme représentent 25 % des 10 000 unités présentes dans la zone
- Le centre constitue un nœud métropolitain où convergent les transports de 40 municipalités

Approches

- Volonté de transformer le centre historique en zone piétonne, en créant de nouveaux espaces publics et des lieux de séjour, et en renforçant son caractère résidentiel
- Développement progressif de l'intermodalité, notamment par l'amélioration de la marchabilité
- Promotion de circuits touristiques à pied, facilités par la configuration urbaine grâce à des corridors piétonniers et à la connexion de circuits apaisés
- Réflexion à long terme pour réduire la dépendance aux véhicules motorisés et créer un environnement de mobilité apaisée

Actions

- Piétonnisation de la rue du 16 septembre et consolidation du corridor du 5 mai
- Développement de trois lignes de bus rapides (BRT), dont deux traversent la zone historique
- Création d'un environnement sécurisé autour des stations de transport public et organisation des déplacements au moyen de corridors de circulation spécifiques

Résultats

Les mesures mises en œuvre sont encore en phase de consolidation, dans un contexte où l'offre alternative reste insuffisante pour remplacer complètement les bus touristiques, puisqu'il existe 15 itinéraires touristiques exploités par 4 compagnies

locales de transport touristique, qui desservent et prennent comme point d'ancrage le Zócalo du centre historique de Puebla

Cependant, au sein de l'offre, durant les 5 dernières années suivant la pandémie de SARS-CoV-2, la présence de visites touristiques à pied appelées *callejoneadas* a augmenté

En complément, au cours des 4 dernières années, la municipalité de Puebla a mis en œuvre un programme de prêt de vélos dans plus de 250 hôtels situés dans la zone



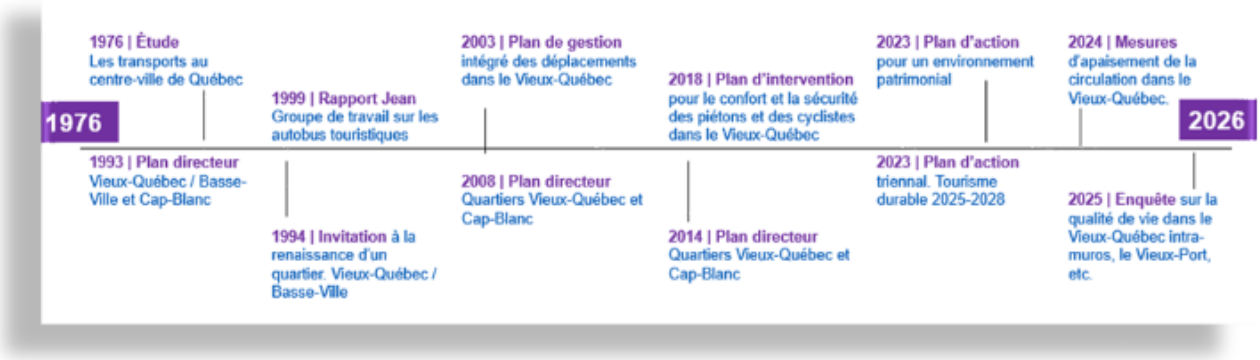


10 Québec



Contexte

- 4,5 M de visiteurs/an en 2025 pour 4 600 résidents dans un territoire de 1 km^2
- Couverture neigeuse en hiver, rues étroites, relief omniprésent (Haute-Ville et Basse-Ville)
- Plusieurs chantiers majeurs dans (infrastructures souterraines, de soutènement et de bâtiments) et autour du centre historique (projet de tramway)



- 50 ans de planification pour le Vieux-Québec
- Depuis 2000, restrictions de circulation et de stationnement ne permettant que la dépose de voyageurs à des débarcadères désignés, pour l'embarquement/débarquement de clients d'hôtels et pour les tours du Vieux-Québec
- En raison des événements du 11 septembre 2001, le nombre d'autobus entrant dans le Vieux-Québec est passé de 50 834 à 21 038 entre 2000 et 2004. Il a de nouveau augmenté entre temps

Approches

- 1999 : le Groupe de travail sur les autobus touristique énonce une Vision et neuf conditions pour la mise en œuvre de cette vision, celle visant l'interdiction saisonnière d'entrée des autocars dans le centre historique ne fait pas consensus et n'est pas mise en œuvre
- 2008 - 2014 : Mise en œuvre du Plan de gestion intégrée des déplacements dans le Vieux-Québec incluant la mise en service d'un projet de démonstration d'une ligne de microbus électriques *Écolobus* gratuite

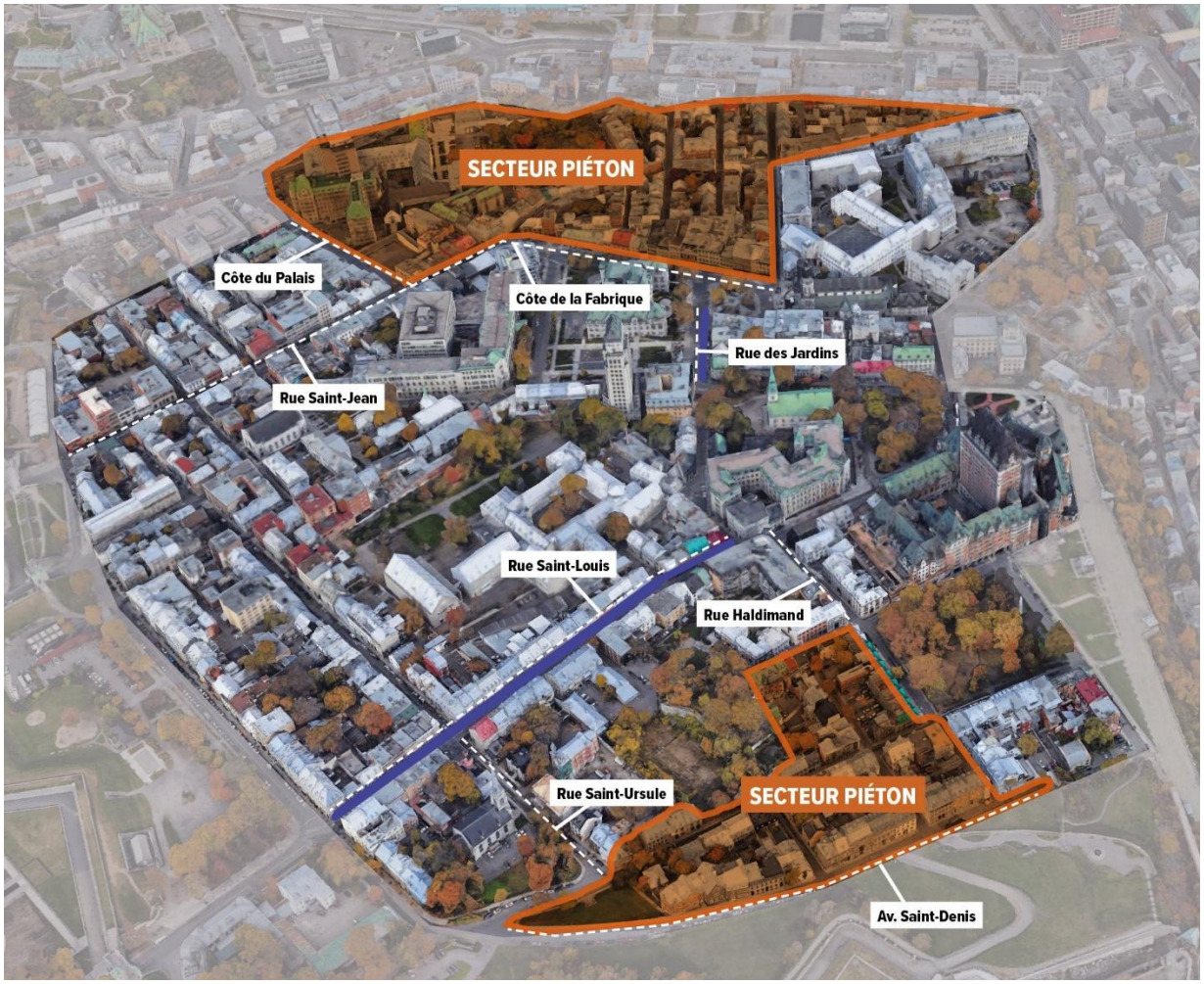
- 2026 : Approche tactique d’intervention temporaire en raison de travaux majeurs dans le centre historique et du chantier de tramway autour du centre historique

Actions

- Fenêtre d’opportunité 2026 : restrictions temporaires d’accès des autocars (Porte Saint-Louis) adossées à un règlement, poste de tri, brigade de 15 répartiteurs pour contrôler les débarcadères et les zones apaisées
- Création d’une Commission consultative pour la mobilité dans le Vieux-Québec dont le mandat est d’énoncer une vision et un Plan de mobilité du Vieux-Québec 2026-2036
- Seuil de capacité portuaire fixée par l’Administration portuaire de Québec (APQ) à 15 000 croisiéristes/an pour assurer un accueil de qualité

Résultats

Ces actions constituent un laboratoire d’expérimentation pour des transformations plus durables, avec un fort potentiel de transférabilité pour d’autres villes.


SECTEUR PIÉTON
Côte du Palais
Côte de la Fabrique
Rue des Jardins
Rue Saint-Jean
Rue Saint-Louis
Rue Haldimand
Rue Saint-Ursule
SECTEUR PIÉTON
Av. Saint-Denis

11 Strasbourg





Contexte

- Une des trois capitales européennes de l'Union Européenne historiques aux côtés de Bruxelles et Luxembourg
- Le centre historique médiéval est formé de la Grande-Île et est entouré d'une rivière, l'Ill
- La Grande-Île, dont le réseau routier est constitué en grande majorité de rues médiévales étroites réservées exclusivement aux piétons
- Durant le Marché de Noël, tout le centre historique est 100% piéton
- L'accès des autocars touristiques au centre historique est fortement restreint depuis 1974, il y a 52 ans

Approches

- *Strasbourg se visite à pied*! est le slogan d'accueil de l'Office du tourisme.
- Plusieurs Zones à faibles émissions mises en place depuis 2022, le déploiement se poursuit par phases jusqu'en 2028
- Poursuite du déploiement de son réseau de tramway et d'aménagement de stationnements incitatifs en périphérie
- Gratuité du transport en commun pour les moins de 18 ans
- Réseau express métropolitain sur le réseau ferroviaire existant, les anciennes gares sont réaménagées en pôles multimodaux
- La Stratégie de mobilité de Strasbourg vise à développer massivement les mobilités actives

Actions

- Une zone de débarcadère en périphérie immédiate du centre historique au Parc de l'Étoile est accessible en tout temps
- Deux autres sont conditionnelles à l'obtention d'un permis et aux autocars accompagnés d'un guide conférencier
- Un parc de stationnement payant de longue durée a été aménagé à proximité d'un nœud autoroutier et d'un arrêt de tramway
- Une plateforme de réservation de permis en ligne est accessible aux groupes qui ont obtenu une autorisation préalable et aux groupes accompagnés d'un guide conférencier
- Les bateaux-promenades *Batorama* fonctionnent comme des navettes fluviales et permettent aux voyageurs de se rendre à leur hôtel ou de faire un circuit touristique à partir du Parc de l'Étoile

Résultats

Ce modèle illustre une gestion mature et intégrée des mobilités touristiques dans un centre historique fortement contraint.



STRASBOURG

PLAN D'ACCÈS
DES CARS DE TOURISME

OFFICE DE TOURISME DE STRASBOURG ET SA RÉGION

VILLES & PAYS D'ART & D'HISTOIRE

STRASBOURG GRANDE ÎLE & NEUSTADT PATRIMOINE MONDIAL WORLD HERITAGE

Bienvenue à Strasbourg. Merci de lire attentivement ce document qui facilitera votre séjour à Strasbourg.

DÉPOSE-REPRISE PRINCIPALE

1A PARC DE L'ÉTOILE 12 pl.*

Accessible sans autorisation préalable
A proximité du centre ville, ouvert 7j/7, 24h/24
Rét. GPS du Parc de l'Etoile :
Latitude 48.5750 - Longitude 7.7535

DÉPOSE-REPRISE RÉGLEMENTÉE

1B QUAI STURM (RÉPUBLIQUE) 4 pl.*

1C RUE GUSTAVE ADOLPHE HIRN 5 pl.*

Accessible aux groupes qui ont obtenu une autorisation préalable et aux groupes accompagnés d'un guide conférencier.

Cette demande est à effectuer en ligne au plus tard 3 jours ouvrés avant votre venue via le lien suivant :
demarches.strasbourg.eu/transports/zone-depose

Conformément aux exigences réglementaires, le stationnement des cars de tourisme est strictement interdit en dehors des emplacements réservés.

Merci de couper votre moteur ! Nous vous recommandons de respecter les consignes en vigueur. La police sera particulièrement vigilante quant au respect de ces instructions.

PARKING 2 P+R ELSAU 80 pl.*

Fonctionnement :
• Parking clôturé
• Ouvert 7j/7, 24h/24
Tarifs (à régler sur place en euros ou carte de crédit) :
18,60 €** comprend :
• Droit de stationnement
• Ticket aller-retour tram pour le(s) conducteur(s) jusqu'à 7 tickets aller/retour
34 €*** comprend :
• Droit de stationnement
• Ticket aller-retour tram pour 80 personnes maximum (conducteurs compris)

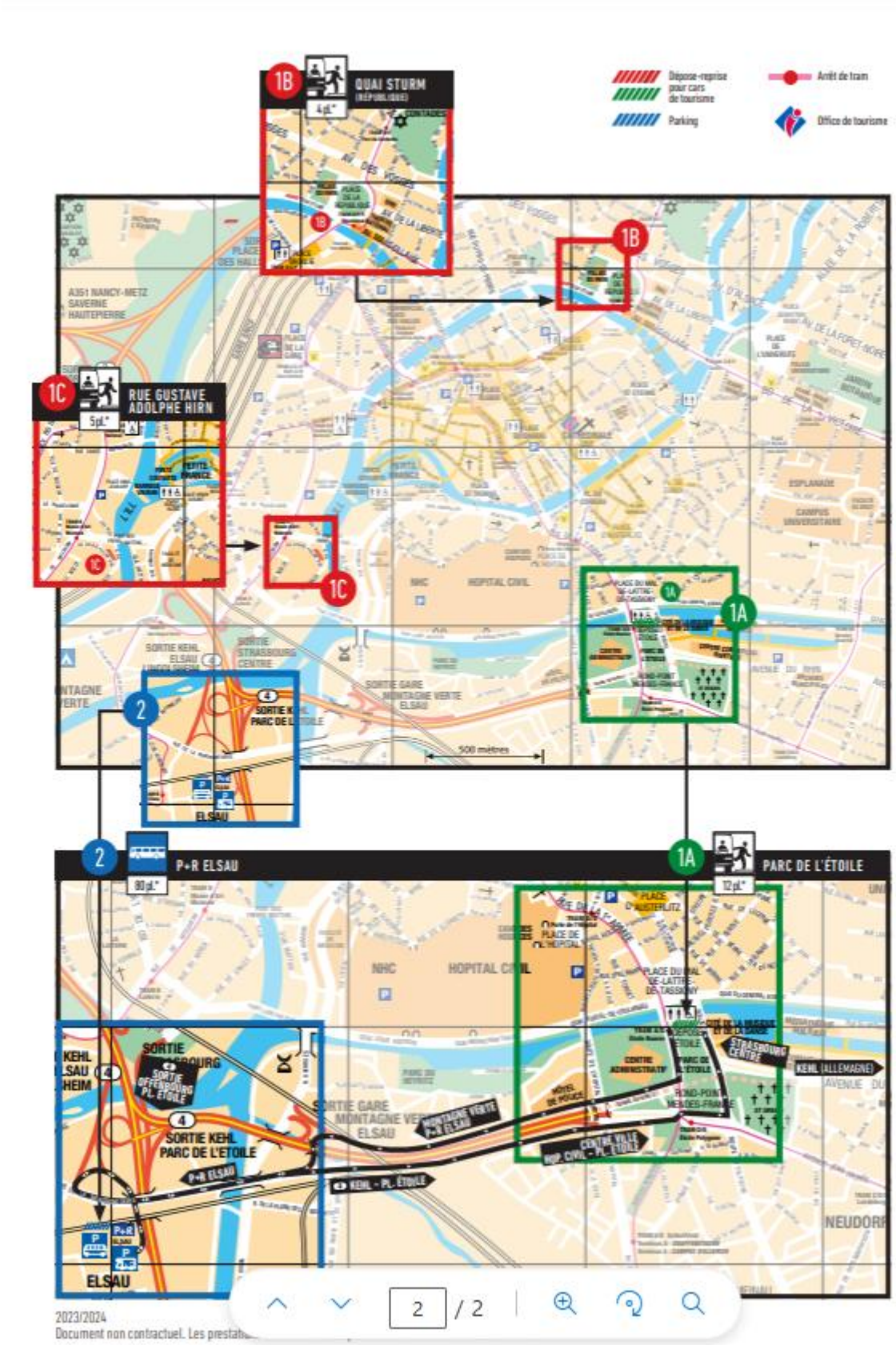
Le parking est accessible gratuitement pendant 30 minutes.

Rét. GPS du P+R Elsau :
Latitude 48.56829 - Longitude 7.73038

12 pl.* *Emplacement pour cars de tourisme

** Tarifs applicables hors période des marchés de Noël et susceptibles d'être modifiés en cours d'année.

*** Uniquement sur commande préalable en cliquant ici (sauf durant la période du Marché de Noël de Strasbourg où seule cette formule est proposée directement en arrivant sur place).


1B
QUAI STURM
4 pl.*
Dépose-reprise pour cars de tourisme
Parking
Arrêt de tram
Office de tourisme
1C
RUE GUSTAVE ADOLPHE HIRN
5 pl.*
1A
2
P+R ELSAU
80 pl.*
PARC DE L'ÉTOILE
12 pl.*
HOPITAL CIVIL
SORTIE KEHL PARC DE L'ETOILE
P+R ELSAU
KEHL - PL. ETOILE
ELSAU
500 mètres
2023/2024
2 / 2