

AUX RYTHMES DES HOP-ON HOP-OFF

Commande de la Direction de la Voirie et des Déplacements



LES BUS HOP-ON HOP-OFF*

Bus impériaux à deux étages suivant un itinéraire prédéfini dans le but de relier les principaux lieux touristiques et dans lesquels les touristes peuvent monter et descendre à volonté.



Carte des circuits des bus hop-on hop-off

Légende :

	Open Tour Bleu		Big bus Rouge
	Open Tour Rouge		Big Bus Bleu
	Open Tour Vert		City Sightseeing Rouge
			City Sightseeing Bleu
			Foxity Jaune

La massification du tourisme à l'échelle mondiale a accentué la centralité parisienne dans le réseau des pôles d'accueil. Le phénomène est d'une ampleur telle que les flux touristiques dans la ville ont des répercussions notoires sur les différents aspects de la vie urbaine en même temps qu'ils engagent une nécessaire adaptation des offres à la fois servicielles et infrastructurelles pour conforter la destination. Accompagnant le double phénomène de massification du nombre de touristes et de réduction de leur temps de séjour moyen, le service hop-on hop-off* est assuré à Paris par quatre opérateurs : OpenTour, Big Bus, Citysightseeing et Foxity.

Leurs activités de transport sont sous la tutelle de la Direction de la Voirie et des Déplacements de la Ville de Paris, autorité responsable des questions d'aménagement viaire et des espaces publics. Considérant l'enjeu de durabilité porté par les mobilités touristiques ainsi que les opportunités offertes par le service hop-on hop-off, la DVD nous a chargés d'établir un diagnostic des impacts urbains de ce service autour des points de montée et de descente qui structurent les circuits (organisation spatiale, stationnement, circulation, accessibilité) mais également les rapports et éventuels conflits qu'il créent entre les usagers, qu'ils soient touristes, habitants ou salariés des opérateurs. Une attention particulière devait être accordée à la nature du tissu commercial, la qualité architecturale de l'environnement immédiat et les différentes ambiances urbaines dans lesquelles s'inscrivent ces arrêts. Les interactions entre le service hop-on hop-off et le cadre dans lequel il se déploie ont donc été au cœur de notre analyse afin d'extraire les risques mais aussi les opportunités suscitées par cette forme de mobilité touristique.

Quels degrés d'intégration au contexte urbain et à ses rythmes les arrêts hop-on hop-off présentent-ils ?

METHODOLOGIE

Pour répondre à cette problématique, nous avons choisi de concentrer notre travail de réflexion et d'analyse sur certains arrêts. Après de premières observations de terrain sur l'ensemble des circuits, nous avons élaboré des rapports d'étonnement qui nous ont permis d'élaborer une grille de sélection. Cette grille nous a ainsi menés à approfondir l'étude d'un ensemble de cinq arrêts majeurs :

Opéra, Notre-Dame, Champs Elysées, Montmartre, Montparnasse

Notre sélection s'est faite au regard d'un ensemble de critères discriminants comme la localisation sur le circuit touristique, l'aménagement de l'espace ou encore l'usage de l'arrêt - culturel, commercial ou de mobilité - afin de garder un panel d'arrêts associant contrastes et similitudes. A partir de ceux-ci, les arrêts mineurs de Kléber, Blanche et Gare du Nord ont été retenus pour leur proximité d'ordre géographique ou fonctionnelle avec les arrêts principaux dans le but de vérifier nos analyses. Nous avons alors défini des binômes de travail répartis sur les arrêts sélectionnés, lieux dans lesquels nous avons déployé un ensemble de méthodes pour fonder notre analyse.

Difficultés méthodologiques :

Nous avons rencontré des difficultés dans l'application de ces méthodes, notamment face aux épisodes de grèves qui ont modifié les données récoltées. De plus, les méthodes n'ont pas pu être appliquées aux opérateurs Foxity et Citysightseeing, exceptés les questionnaires aux chauffeurs, dont les points d'arrêt ne sont pas fixes.

ANALYSE

A partir des données récoltées, nous avons pu appréhender le profil et les activités des usagers des bus hop-on hop-off afin de déterminer les espaces qu'ils fréquentent et leurs influences au sein de ces espaces. Grâce aux filatures effectuées pour l'ensemble des arrêts majeurs, à l'exception de l'arrêt Montparnasse, nous avons pu construire un périmètre de rayonnement qui représente l'espace dans lequel les touristes évoluent à la descente du bus et dans lequel ils mènent ces activités. L'ensemble de nos résultats permettent de comprendre les logiques des trajectoires effectuées par ces touristes, qui s'intègrent dans la masse des flux piétons touristiques présents. Les usagers des bus hop-on hop-off suivent des parcours similaires qui se concentrent dans le circuit touristique classique : le périmètre établi montre que les touristes évoluent principalement entre l'arrêt de bus et le point d'intérêt majeur seulement. La localisation de l'arrêt de bus par rapport à ce point d'intérêt majeur influence ainsi la durée passée à la descente du bus et la distance parcourue, elle oriente également la trajectoire empruntée par les touristes.

Observations :

Nous avons établi un guide d'observation qui nous a servi à comprendre le fonctionnement de l'espace environnant des arrêts de bus hop-on hop-off et de comparer les différents espaces en fonction des paramètres qui les composent.

Comptages :

Durant une heure, à plusieurs moments de la journée et de la semaine, nous avons établi des comptages du nombre de bus par heure, du nombre de montées et de descente des bus ainsi que du temps de stationnement opérés par les bus. Nous avons ainsi produit une typologie des rythmes et classifié les arrêts selon leur fréquentation.

Filatures :

Chaque binôme a effectué un ensemble d'une vingtaine de filatures qui ont consisté à suivre les touristes dès leur sortie du bus dans l'optique de saisir le rayonnement de l'arrêt au travers des pratiques des touristes et de la définition d'un périmètre de diffusion.

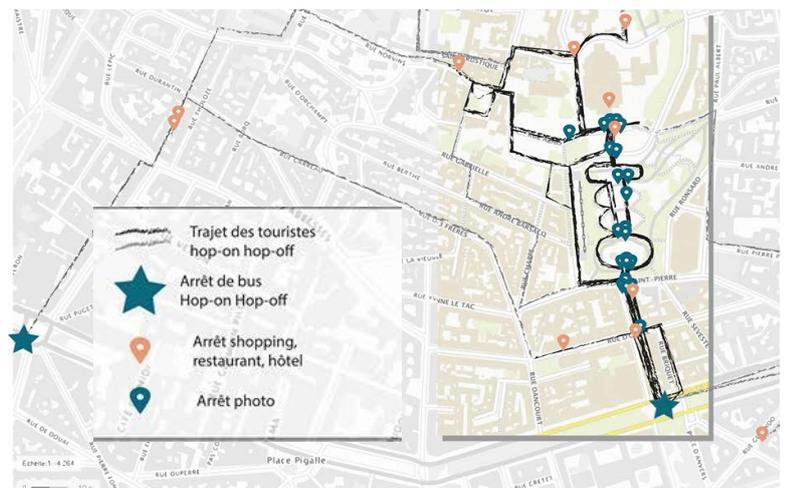
Questionnaires :

- Touristes : Un ensemble de 300 questionnaires ont été administrés à des touristes aux différents points d'arrêt afin de connaître leur profil et leurs pratiques à la descente du bus mais aussi à l'échelle du circuit.

- Commerçants : 20 commerçants ont été interrogés sur leur perception des bus hop-on hop-off et l'impact de ceux-ci sur leurs commerces.

- Chauffeurs : 11 chauffeurs de bus des quatre compagnies ont été interrogés sur le fonctionnement et l'organisation des lignes de bus hop-on hop-off ainsi que des arrêts.

Carte du périmètre de l'arrêt Montmartre



Au sein de ce périmètre, nous avons retenu trois axes majeurs dont les paramètres déterminent le degré d'intégration des lignes de bus hop-on hop-off et de leur point d'arrêt : les flux routiers, les flux piétonniers et la synergie entre les différents acteurs.

FLUX ROUTIERS

Le phénomène de **congestion routière** observé sur certains arrêts prend des formes diverses qui dépendent de la densité des flux routiers existants dans ces espaces. Nous avons relevé plusieurs paramètres qui influent sur la fluidité du flux routier.

L'**organisation de la voirie** joue un rôle majeur dans le fonctionnement de ces flux. Les différents arrêts présentent plusieurs formes de segmentation des voies. La congestion du flux routier est renforcée par la présence d'une voie commune pour l'ensemble des usagers de la route : le temps d'arrêt marqué par les bus hop-on hop-off pour la descente des passagers provoque un afflux routier des autres automobilistes qui ne peuvent alors plus circuler. C'est le cas notamment à l'arrêt Notre-Dame, où la congestion formée a une incidence sur le boulevard situé quelques mètres après le point d'arrêt du bus Open Tour. En revanche, l'aménagement

d'une voie de bus empruntée par les bus hop-on hop-off contribue à la diminution du phénomène. L'organisation de la voirie idéale peut être observée à Montmartre, où la **segmentation des voies** pour les voitures, les bus et taxis et les vélos est marquée par la présence d'un terre-plein. Malgré la densité du trafic routier, les bus hop-on hop-off ne perturbent pas le fonctionnement des flux routiers.

De plus, le **temps de stationnement** effectué par les chauffeurs aux points d'arrêt entre en compte dans le phénomène de congestion routière, d'autant plus lorsque la fréquence de passage des bus est forte. A l'arrêt Opéra, l'ensemble des opérateurs passent au même endroit ce qui justifie le rythme élevé rencontré. L'ensemble de la place pâtit de l'immobilisation du bus et la congestion prend davantage d'ampleur à mesure que cet arrêt devient plus long.

FLUX PIETONS

Les flux piétons sont dirigés vers les points de centralité que constituent les points d'intérêt majeurs des arrêts, mais ils sont également diffusés vers une polarité plus large que constituent les espaces commerçants. La forte concentration des touristes vers les points centraux provoque des effets de rassemblement et de congestion des flux piétonniers. La difficulté d'insertion des flux piétonniers varie selon l'**aménagement urbain**.

La **taille et l'encombrement des trottoirs** sont des éléments centraux : les trottoirs étroits rendent la descente du bus par les touristes plus difficile, ce qui entraîne un temps de stationnement plus long qui a alors des répercussions sur le trafic routier. Au contraire, de larges espaces piétons

situés dans les zones d'arrêt des bus permettent une descente et une diffusion des touristes plus rapides. A l'arrêt Champs-Élysées, malgré la fréquence des bus hop-on hop-off, l'aménagement de larges trottoirs participe du fait que la forte affluence ne se ressent pas.

Le **mobilier urbain** joue un rôle sur les trajectoires des touristes et peut ainsi être vecteur de congestion. La présence d'un arrêt de bus, d'un kiosque ou encore d'une poubelle entrave la fluidité de la circulation piétonnière, obligeant des écarts de la part des touristes. Toutefois, le mobilier urbain peut aussi orienter les flux de manière organisée, invitant les usagers à emprunter les passages piétons.

SYNERGIE ENTRE LES ACTEURS

L'action coordonnée des différents acteurs crée des effets supplémentaires qui s'ajoutent à ceux générés par les flux routiers et piétons et peuvent les empirer.

Les différents opérateurs ne bénéficient pas du même **statut légal** et n'occupent donc pas l'espace de la même façon. Les opérateurs Foxity et Citysightseeing ne possèdent pas d'arrêts physiquement signalés, ce qui empêche d'anticiper leur point d'arrêt et déstabilise l'orientation des touristes. Cette forme d'arrêt va donc accentuer les phénomènes de congestion routière et piétonne.

Il y a une **synergie positive** entre les commerces et la présence d'un arrêt de bus hop-on hop-off. Le lieu d'implantation de l'arrêt a un impact important sur le tissu commercial environnant. 60% des commerçants enquêtés reconnaissent que cette présence a un impact positif sur leur activité, elle est même essentielle pour certains d'entre eux. L'ensemble de nos résultats confirment une forme d'**interdépendance** entre les trajectoires du circuit et le tissu commercial.

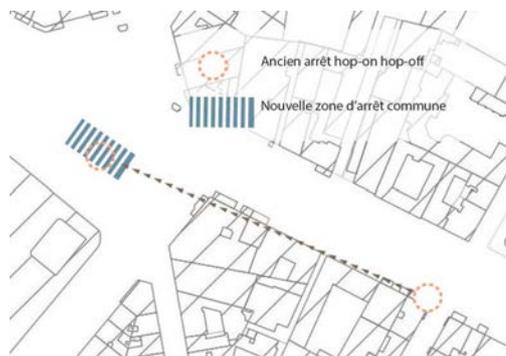


PRECONISATIONS

SIGNALER

Dès les premiers temps de notre étude, nous avons dégagé une typologie des arrêts. La diversité de ceux-ci, selon l'opérateur ou la forme, complique l'utilisation du service pour les visiteurs. Pour remédier à cela, nous proposons de marquer les arrêts de façon plus visible grâce à une signalétique unifiée. Il s'agirait de réaliser des panneaux plus hauts sur lesquels seraient affichées, sur fond d'un motif simple et coloré, le nom des compagnies présentes sur le site. Par ailleurs, dans la mesure où nos observations ont révélé la concentration des flux touristiques vers des points d'attrait en nombre restreint, nous suggérons de travailler sur l'ouverture de nouveaux sites à partir des cartes, pour inciter les touristes à sortir des sentiers battus et, par effet d'entraînement, élargir le panorama des sites touristiques à Paris.

Proposition de signalisation



Proposition de fusion

FUSIONNER

Dans le prolongement de l'idée de lisser la signalétique usitée pour les arrêts Hop-on Hop-off, nous proposons à la DVD de fusionner les zones de montée/descente dont la particularité est qu'elles accueillent plusieurs compagnies à une distance de quelques dizaines de mètres. L'observation ainsi que les filatures témoignent de la perte de repères générée par l'incertitude de la localisation de l'arrêt chez les touristes. Cette situation, manifeste à Montmartre et aux Champs-Élysées, pourrait être résolue par la réunion physique de ces points de desserte, évinçant ainsi la confusion et les égarements qui sont à l'origine d'un engorgement ponctuel des trottoirs. Il nous paraît judicieux, pour y parer, de délimiter des zones de stationnement plus restreintes et partagées entre les opérateurs.

CONCLUSIONS

Les flux liés aux mobilités touristiques hop-on hop-off se superposent aux dynamiques spatiales existantes et contribuent à les renforcer. La principale influence de cette surimposition est l'effet de saccade que portent ses rythmes : les arrivées comme les départs sont massifs et demandent une gestion fine de l'espace autour des points d'arrêt et des sites pour à la fois avorter les risques de la concentration excessive et exploiter les opportunités d'un service performant.

Elèves : Camille BELONY, Anthéria BROUILLARD, Jean CASTAING, Samra FOUGHALI, Juliette GOMIS, Elise GRATAS, Manon GUEGUEN, Laure PERSET, Cécile PFISTER, Mailys SRAIKI
Encadrants : Meriam BECHIR, Gwendal SIMON

DEPLACER

L'arrêt Montparnasse a été tout au long du diagnostic un cas particulier. Il semble échapper aux mécanismes à l'œuvre sur les autres points de desserte et pourtant constitue un site d'intérêt que le Schéma Directeur du Tourisme entend bien promouvoir. L'enjeu de visibilité y était fort et notre préconisation ici est des plus radicales. Nous concevons qu'il est essentiel de déplacer cet arrêt pour lui donner une réelle cohérence avec les ambitions de mise en tourisme affichée par la municipalité mais également l'opérateur Opentour. Les atouts tant morphologiques que commerciaux y sont nombreux et pour les mettre en valeur nous proposons de basculer l'arrêt sur le segment Est du boulevard Montparnasse, plus proche de la Tour et des sites d'intérêt touristique, sur un terre-plein disposant des mêmes avantages que la situation actuelle de l'arrêt.

Proposition de déplacement

