

AMÉLIORER LA DESSERTE DES ÎLES DE LOISIRS



MARS 2019

5.17.013

ISBN 978.2.7371.2121.0



www.iau-idf.fr

IAU

INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

* Île de France

AMÉLIORER LA DESSERTE DES ÎLES DE LOISIRS

Mars 2019

IAU île-de-France

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15
Tél. : + 33 (1) 77 49 77 49 - Fax : + 33 (1) 77 49 76 02
<http://www.iau-idf.fr>

Directeur général : Fouad Awada

Département Mobilité transports : Dany Nguyen-Luong, directeur de département

Étude réalisée par Jérôme Bertrand et Frédérique Prédali

Avec la collaboration de Maxence Suty (stagiaire)

Cartographie réalisée par Emmanuel Marion et Jean-Eudes Tilloy

N° d'ordonnancement : 5.17.013

Crédit photo de couverture : IAU îdF

En cas de citation du document, merci d'en mentionner la source :

Jérôme Bertrand, Frédérique Prédali / Améliorer la desserte des îles de loisirs / IAU îdF / mars 2019

Sommaire

Synthèse	3
Introduction	5
Diagnostic général	7
Les caractéristiques des îles de loisirs.....	7
La fréquentation, les pratiques et les publics	13
L'accessibilité et l'attraction des îles de loisirs	17
Les éléments du diagnostic général à retenir	25
Conditions de desserte et pistes d'amélioration	27
L'accès en voiture	27
L'accès en transport collectif	33
L'accès à vélo.....	43
L'accès à pied.....	51
La gouvernance de la mise en œuvre des actions	55
Diagnostic et propositions par île de loisirs	57
Bois-le-Roi (77).....	59
Boucles de Seine (78 - Moisson)	69
Buthiers (77)	79
Cergy-Pontoise (95)	89
Corniche des Forts (93 - Romainville).....	99
Créteil (94).....	107
Étampes (91)	117
Jablins-Annet (77)	127
Port-aux-Cerises (91 - Draveil).....	137
Saint-Quentin-en-Yvelines (78)	147
Vaires-Torcy (77).....	157
Val de Seine (78 - Verneuil)	169

Synthèse

Après une première étude en 2008 sur l'accessibilité des bases de loisirs régionales ayant donné lieu à des améliorations significatives de la signalétique, l'IAU dresse un nouveau bilan dix ans plus tard. Cette fois l'étude tient compte également de la voiture qui est le mode principal d'accès aux îles de loisirs (à l'exception des plus urbaines d'entre elles).

Une des évolutions notables de la dernière décennie est la généralisation des téléphones portables. Il est plus facile d'avoir accès à l'information sur les transports publics, d'être guidé que l'on soit à pied, en vélo ou en voiture.

Dans le même temps, l'offre de transport public a également évolué pour s'étoffer, mais de façon disparate selon les territoires. Il est aussi intervenu un changement de politique tarifaire des transports publics avec les abonnements Navigo passant à tarif unique sur l'ensemble du périmètre régional : cet élément contribue à favoriser la fréquentation des îles de loisirs par des jeunes ou des familles non motorisées.

Pour autant, le constat global reste inchangé : la difficulté d'accès pour tous aux îles de loisirs tient à leur nature de pôles générateurs de déplacements à contre-temps des services de transport collectifs avant tout dimensionnés pour les déplacements domicile-travail et études. Elles drainent l'essentiel du public durant la fin de semaine et les mois d'été, avec des pics de fréquentation les dimanches et les jours de canicule, alors qu'elles n'attirent que peu de monde pendant les périodes de pointe des transports.

Informier le public et promouvoir certaines solutions encore sous-utilisées

Ainsi pour les publics les plus éloignés, la voiture est le mode le plus évident et le plus utilisé grâce à sa souplesse d'utilisation, voire son moindre coût dans certains cas. Les pistes d'action pour l'accès en voiture portent sur la signalétique, le stationnement et aussi la nécessité de promouvoir les alternatives pertinentes telles que le covoiturage (et autostop organisé) et la combinaison train + vélo. Cette combinaison modale permet non seulement d'optimiser les temps de parcours pour les îles de loisirs situées à proximité d'une gare mais aussi offre l'avantage de se déplacer aisément à l'intérieur des îles, souvent très étendues.

Toutefois, le public des îles est assez varié, les visites en famille ou entre amis représentent leur principale clientèle, et une partie d'entre eux résident à proximité. Pour ces publics résidant à proximité et fréquentant potentiellement les îles de façon régulière, les solutions covoiturage, vélo et bus pourraient être davantage mis en avant via l'information disponible concernant l'accès sur les pages Internet des îles (en y ajoutant horaires et tarifs des entrées).

Même si les îles de loisirs tentent de diversifier les publics pour développer la fréquentation dans l'année et les recettes, en accueillant des groupes pour des séminaires, des vacances, des journées organisées par des comités d'entreprises ou des associations sportives, ces publics viennent en cars le plus souvent, et ne rencontrent pas de difficultés particulières d'accès.

Enfin, si toutes les applications de transport recensent les îles de loisirs, généralement elles ne proposent des itinéraires qu'à destination de l'accès routier principal alors que les îles sont généralement dotées de plusieurs entrées. Il reste aux îles de loisirs à mentionner clairement sur leur site internet les entrées et leurs adresses en fonction de l'activité visée, et à faire figurer une carte de la desserte multimodale où seraient notamment indiqués les entrées, les arrêts et les lignes de bus.

Ajuster l'offre de transport public

Les pistes d'actions proposées tiennent compte des spécificités de chacune des îles de loisirs et des possibilités actuelles de desserte par tous les modes. De façon générale, le caractère même de la fréquentation des îles de loisirs (sorties familiales ou en groupe, improvisées en fonction de la météo, provisions pour pique-niquer...) ne porte pas à envisager une desserte massive en transport public. Les actions proposées sur les transports publics portent essentiellement sur la requalification des arrêts (noms, mobilier, informations voyageurs, positionnement...), sur des extensions de parcours de ligne, sur quelques fréquences supplémentaires de bus et des possibilités de développer le transport à la demande en fin de semaine...

Poursuivre l'aménagement de l'espace public (partage modal, signalétique, apaisement)

Les actions proposées portent également sur les espaces publics. Outre le jalonnement tous modes, la priorité est à l'apaisement de la circulation pour des questions de sécurité routière, de bruit, de partage modal de l'espace, de promotion de la marche et du vélo... Ces mesures portent sur l'aménagement des traversées et de cheminements spécifiques pour les piétons et les vélos, notamment depuis la gare la plus proche.

Soigner les entrées des îles et les rendre praticables à tous les modes

Les abords et accès des îles de loisirs sont globalement plus soignés et mieux identifiables. Un travail a été mené sur certains accès (entrées réaménagées, traitement paysager, repérage) et sur la signalétique (totem Région, plans, pictogrammes...), ainsi que sur l'aménagement d'aires de stationnement automobile.

Actuellement, il reste à rendre plus engageantes des entrées de certaines îles, même pour ceux arrivant en voiture.

Si des efforts ont été faits en direction des parkings automobiles, il manque encore trop souvent des possibilités d'accroche pour les vélos à l'intérieur des îles de loisirs. Il faudrait également tester l'implantation de casiers à trottinettes vu l'engouement de ce mode pour les enfants comme les adultes. Les trottinettes peuvent être des solutions d'accès pour ceux qui résident à proximité, pour ceux qui arrivent en transport public, ou même pour se déplacer au sein de l'île (en fonction de son aménagement interne).

Engager une réflexion sur les tarifs d'entrée et le stationnement

La question de l'harmonisation de la gratuité ou non des entrées aux îles permettrait une meilleure cohérence de l'offre de loisirs régionale, et simplifierait l'information sur l'accès aux îles de loisirs. Les îles ne sont pas toutes accessibles librement, ou pas toute l'année, certaines tarifent l'entrée à la personne, d'autres au véhicule, certaines ont des activités payantes... Ces choix sont souvent dictés par la possibilité de clôturer ou non ces espaces. Pourtant, rendre le stationnement payant - *a minima* l'été - permettrait de réguler la demande aux périodes de pic où les capacités des aires de stationnement des îles de loisirs sont insuffisantes.

Dans ce contexte, quel tarif préconisé : à la personne ou au véhicule ? Les deux options peuvent coexister : à la personne pour les non-motorisés et un tarif forfaitaire au véhicule (quel que soit le nombre d'occupants dans la limite de places assises du véhicule). Du point de vue de spécialistes des questions de mobilité, la tarification au véhicule est à plébisciter : elle permet de limiter le nombre de voitures, donc réduire les phénomènes de congestion à l'entrée/sortie des îles de loisirs observés en période estivale et d'encourager la pratique cyclable en adéquation avec la vocation des îles de loisirs.

Se saisir des projets pour renforcer leur accès et leur notoriété

D'autres évolutions sont attendues dans les années à venir avec la réalisation de nouvelles infrastructures de transport, notamment le Grand Paris Express. Cinq îles de loisirs bénéficieront directement à terme de meilleures possibilités d'accès en transport public, et les autres d'une meilleure aire d'accessibilité en transport public. Les îles de loisirs pourraient constituer un lieu privilégié d'expérimentation des navettes autonomes, que ce soit en rabattement depuis/vers le pôle gare, ou en tant que mode de desserte interne de l'île. Ainsi, à l'horizon des Jeux Olympiques de 2024, les sites de Vaires-Torcy et Saint-Quentin-en-Yvelines seront mobilisés et pourraient montrer l'exemple d'accessibilité, d'innovation et de partage modal...

Introduction

Contexte de l'étude

Les îles de loisirs, nouvelle appellation des bases régionales de plein air et de loisirs depuis 2014, ont pour ambition d'assurer un service public en permettant la pratique d'activités sportives, culturelles, de plein air et de loisirs dans un cadre naturel préservé du bruit.

Ce type de lieu a tout son intérêt dans une région urbanisée, sans accès proche à la mer ou à la montagne. Les manques d'espaces disponibles dédiés aux loisirs et aux sports, à proximité du domicile (forêt, lac, rivière,...) se font rares dans les territoires densément urbanisés. Des aménagements sont effectués afin de pallier ce manque (coulées et liaisons vertes,...) mais ils n'offrent pas une réponse suffisante aux attentes des millions d'habitants du cœur dense de la région. Le Conseil régional a également lancé en septembre 2018 le Plan Sport Oxygène visant à mettre un équipement sportif à disposition de tout Francilien à moins de 5 minutes de marche. Dans ce contexte, les îles de loisirs ont un rôle à jouer. Considérées comme des espaces de loisirs et sportifs destinés à tous, les îles de loisirs doivent être accessibles par l'ensemble des Franciliens. Par ailleurs, les Franciliens accordent une place toujours plus importante aux loisirs sur leur temps libre, notamment pour la pratique de sport en pleine nature¹, et nombreux ménages doivent supporter des contraintes budgétaires plus fortes.

Cependant, les gestionnaires des îles de loisirs doivent relever de nombreux défis parfois discordants :

- l'accès aux loisirs à tous les publics et au plus grand nombre ;
- le développement des activités et de leur fréquentation ;
- la préservation environnementale des sites ;
- l'équilibre financier dans un contexte de limitation des dépenses publiques de fonctionnement et de réflexion en cours pour une optimisation du modèle économique et de gestion des îles de loisirs.

Le développement de l'accessibilité en transport des îles de loisirs est alors un enjeu ou une des conditions nécessaires pour atteindre chacun de ces objectifs.

De par leur vocation d'équipement régional et de service public de loisirs et de sports, il est donc indispensable de garantir et d'améliorer l'accessibilité aux îles de loisirs. Le Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) de 2013 confirme cet enjeu et indique que l'accessibilité des îles de loisirs en transports collectifs et en modes actifs doit être renforcée. Le Schéma régional du développement du tourisme et des loisirs d'Île-de-France 2017-2021 a pour objectif d'améliorer leur visibilité et leur attractivité, notamment par l'amélioration de l'accessibilité par tous les modes de déplacements.

Enfin, il est important de souligner que deux îles de loisirs (Vaires-Torcy et Saint-Quentin-en-Yvelines) sont concernées par des sites de compétition lors des Jeux Olympiques et Paralympiques Paris 2024. Cet évènement au rayonnement mondial sera une vitrine pour ces deux îles de loisirs et indirectement pour la notoriété de l'ensemble des îles de loisirs. Ainsi, la question de leur accès peut devenir essentielle pour profiter pleinement de l'évènement et de ses retombées.

Objectifs

L'étude répond à trois objectifs :

- Actualiser les informations contenues dans le rapport réalisé par l'IAU Île-de-France en 2008 et portant sur l'amélioration de la desserte en transport collectif et modes actifs des bases régionales de plein air et de loisirs. L'étude complète l'analyse des conditions d'accès des îles de loisirs en prenant en compte tous les modes de déplacement, dont notamment la voiture particulière qui est le mode principal d'accès. De plus, une nouvelle île de loisirs en cours d'aménagement (La Corniche des Forts) a été intégrée aux travaux d'analyse.
- Retracer les évolutions de la desserte des îles de loisirs depuis une décennie et dresser un bilan des changements et des bonnes pratiques constatées.

¹ Aujourd'hui la demande d'espaces de plein air est toujours forte. En Île-de-France, l'enquête sur les pratiques sportives des Franciliens montre que le contact avec la nature est l'une des principales motivations des sportifs.

- Proposer des recommandations pour améliorer la desserte multimodale des îles de loisirs. Les pistes d'améliorations préconisées visent avant tout à favoriser l'accès à ces espaces régionaux de loisirs quel que soit le mode de déplacement utilisé par les visiteurs et à offrir des alternatives de mobilité durable aux personnes qui souhaitent s'y rendre. Les suggestions avancées dans cette étude ont comme finalité une meilleure identification / notoriété et une plus forte fréquentation des îles de loisirs par une meilleure accessibilité.

Méthodologie

La méthodologie de l'étude s'appuie sur de nombreux éléments d'analyse :

- les travaux de l'étude de l'IAU de 2008 et les études pilotées par d'autres partenaires (l'enquête sur la fréquentation des bases régionales de loisirs du CRT en date de 2010 et l'étude sur le jalonnement cyclable entre les gares et les bases de loisirs commanditée par la Région et réalisée en 2012) ;
- la mobilisation des données et outils pour calculer et cartographier les isochrones selon les principaux modes de transport (voiture, transport collectif, vélo et marche) ;
- l'offre détaillée des services de transport pour appréhender le fonctionnement de chaque réseau de bus local (fiches horaires et plans de lignes) ;
- le recensement des aménagements et des services cyclables existants et projetés ;
- les visites de terrain de l'ensemble des îles de loisirs ;
- une série d'entretiens menés auprès des directeurs des îles de loisirs, des responsables des services transport de la Région, des Départements et des intercommunalités concernés par les îles de loisirs. Des échanges avec Île-de-France Mobilités ont également eu lieu sur les solutions envisagées par site.

Les visites ont permis de vivre l'expérience des voyageurs à destination des îles de loisirs, en relevant les difficultés sur les parcours entre les gares et l'île de loisirs, d'identifier l'ensemble des entrées, de repérer et localiser l'offre de transport, dont les arrêts de bus, de confronter les informations disponibles avec la situation réelle et de réaliser un relevé photographique. Enfin, grâce à ce recueil de données systématique, chaque île de loisirs a fait l'objet d'une cartographie des entrées, des parkings et des lignes de bus qui la dessert.

L'ensemble des entretiens a permis d'obtenir des informations et documents complémentaires, de prendre la mesure des spécificités de chaque territoire, des projets en cours ou en réflexion et de recueillir un premier avis d'expert sur la faisabilité des pistes d'améliorations proposées. Pour chaque île de loisirs, les propositions retenues ont été également restituées sous forme cartographique.

Les parties prenantes de l'étude ont été associées dès le lancement de l'étude. Le comité technique de l'étude s'est réuni 5 fois avant le rendu du présent rapport. Ces réunions ont notamment fait l'objet d'une présentation du diagnostic et des pistes d'amélioration pour chaque île de loisirs.

Le rapport se décline suivant le plan décrit ci-après.

La première partie du présent rapport reprend le diagnostic général, c'est-à-dire le diagnostic de la situation actuelle pour l'ensemble des bases établi à partir de l'analyse de l'offre de transport public et de la fréquentation pour chaque site.

La deuxième partie dresse le tableau des conditions de desserte actuelles, leur évolution depuis 2008 ainsi que les bonnes pratiques observées sur le terrain. Cette partie énonce aussi l'ensemble des pistes d'amélioration selon les modes de déplacements en vue d'augmenter la lisibilité de l'offre et les possibilités de transport, et de faciliter l'accès quel que soit le mode de transport emprunté.

Quant à la troisième partie, elle rassemble les études détaillées et illustrées de chaque île de loisirs, incluant l'offre de transport existante et les améliorations préconisées.

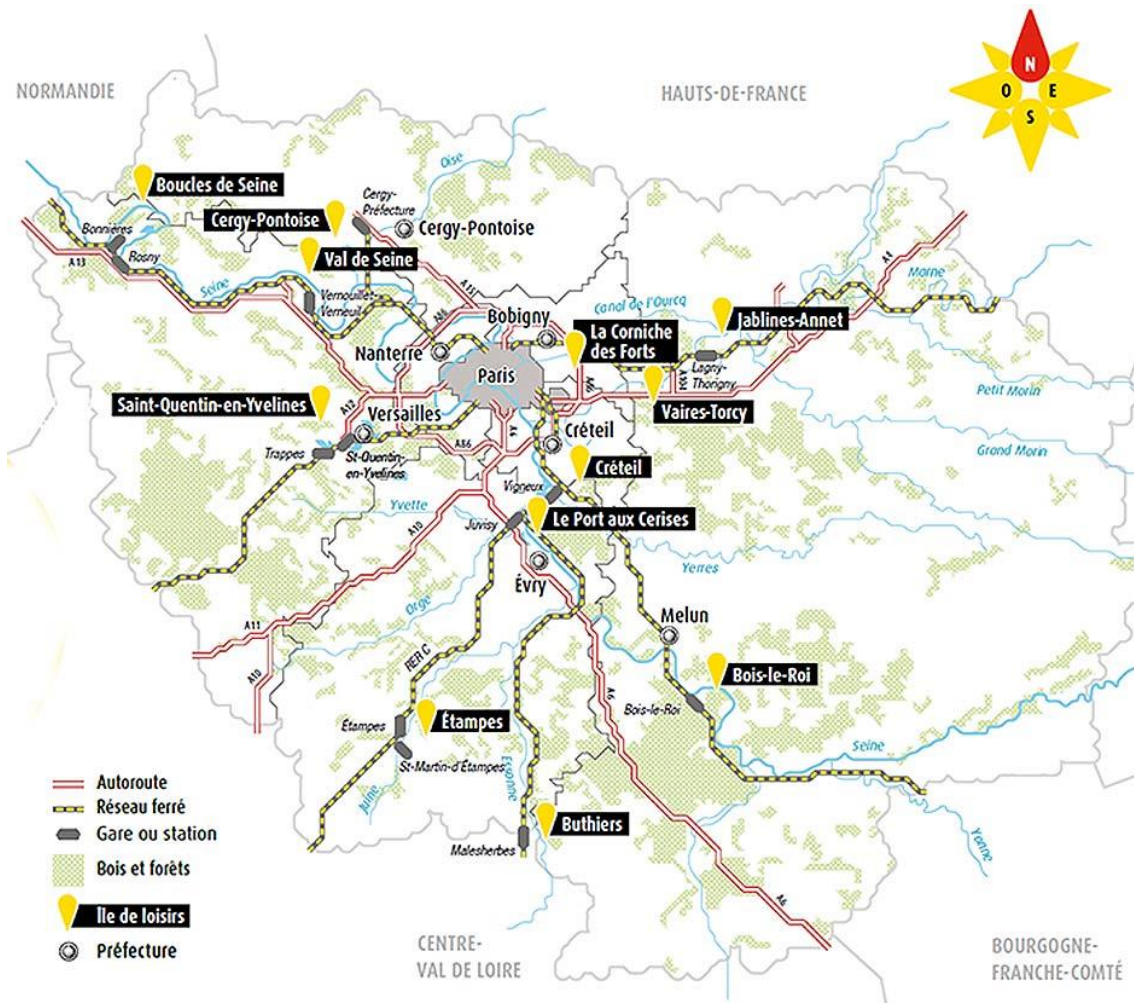
Diagnostic général

Les caractéristiques des îles de loisirs

Le concept et la localisation des îles de loisirs

Historiquement dénommées bases régionales de plein air et de loisirs (BPAL), le Conseil régional d'Île-de-France a décidé de les renommer « îles de loisirs » en 2014. Ces équipements régionaux ont été envisagés à l'initiative de l'État dès le milieu des années 60 sur des réserves foncières constituées le plus souvent de sablières en bordure de Seine, de Marne ou d'Oise. En 1975, la circulaire du 21 mars du Secrétaire d'État à la Jeunesse et aux Sports a permis d'élargir ce concept d'aménagement : « Une base de plein air et de loisirs est un espace libre, animé, ouvert à l'ensemble de la population. C'est un équipement qui offre à ses usagers les possibilités d'expression les plus variées permettant la détente et la pratique d'activités sportives, culturelles, de plein air et de loisirs dans un cadre naturel préservé du bruit ». Depuis, onze îles de loisirs (îdl) existent et celle de la Corniche des Forts est en cours d'aménagement, couvrant environ 2 800 ha de superficie, et sont réparties sur 6 des 8 départements de l'espace régional. Leur taille varie entre 60 ha (Créteil) à 600 ha (Saint-Quentin-en-Yvelines). L'ensemble des îles de loisirs comportent un plan d'eau ou une piscine, à l'exception de la Corniche des Forts.

Localisation des 12 îles de loisirs dans l'espace régional



Le fonctionnement et le rôle des îles de loisirs dépendent de leur superficie mais aussi de leur localisation au sein de l'espace régional. Ainsi, en raison de leur situation en cœur d'agglomération, les îles de loisirs de Créteil, de la Corniche des Forts à Romainville et de Port-aux-Cerises à Draveil fonctionnent comme de vastes parcs urbains tout en proposant des activités de loisirs et sportives. Les îles de loisirs de Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines et Vaires-Torcy correspondent à de vastes équipements de loisirs rayonnant à l'échelle de la ville nouvelle. Enfin, les autres îles de loisirs bénéficient de grands espaces de respiration en milieu périurbain ou d'espaces naturels en milieu rural.

Typologie des îles de loisirs selon leur situation urbaine et environnementale

Île de loisirs	Distance depuis Paris	Situation dans l'espace régional	Superficie (surface en eau)	Contexte environnemental
Bois-le-Roi	55 km	Périurbain	72 ha (8 ha)	Forêt de Fontainebleau / Berges de Seine
Boucles de Seine	70 km	Espace rural	325 ha (120 ha)	Site classé Natura 2000 / Berges de Seine
Buthiers	70 km	Espace rural	136 ha	
Cergy-Pontoise	32 km	Agglomération de ville nouvelle	250 ha (120 ha)	Berges de l'Oise
Corniche des Forts	7 km	Cœur d'agglomération	64 ha	Risques naturels liés aux anciennes carrières
Créteil	14 km	Cœur d'agglomération	59 ha (40 ha)	
Étampes	53 km	Pôle urbain de grande couronne	78 ha (5 ha)	
Jablins-Annet	35 km	Périurbain rural	447 ha (175 ha)	Site classé Natura 2000 / Berges de Marne
Port-aux-Cerises	20 km	Secteur dense de l'agglomération	200 ha (40 ha)	Berges de Seine
Saint-Quentin-en-Yvelines	27 km	Agglomération de ville nouvelle	600 ha (120 ha)	Site partiellement classé Natura 2000
Vaires-Torcy	30 km	Agglomération de ville nouvelle	350 ha (122 ha)	Berges de Marne
Val de Seine	35 km	Franges de l'agglomération	257 ha (135 ha)	Berges de Seine

Sources : Mappy, IAU îdF.

Les activités proposées

Considérées comme des espaces de loisirs et sportifs destinés à tous les publics, les îles de loisirs permettent la pratique d'une grande variété d'activités en accès libre ou encadrées, qui évoluent au fil du temps afin de s'adapter aux attentes des Franciliens².

Bénéficiant, dès leur origine, d'une attention particulière à la préservation d'un cadre naturel et paysager de qualité³, les îles de loisirs constituent un espace de détente où le public peut pique-niquer, jouer (ballons, raquettes) et se reposer sur les pelouses en libre accès. Les visiteurs profitent également des plans d'eau ou des piscines pour se baigner et des sentiers pour se balader à pied ou à vélo. De nombreux visiteurs y viennent ainsi pour se ressourcer, se dépayser ou s'oxygéner

Ces équipements régionaux ont pour vocation de proposer de multiples activités sportives en plein air (équitation, golf, tennis, escalade, ...). Certaines sont possibles grâce à la présence de vaste plan d'eau telles que la voile, la planche à voile, l'aviron, le canoë-kayak... Les îles de loisirs rendent aussi possibles la pratique d'activités spécifiques encore peu répandues en Île-de-France telles que la luge d'été, les parcours aventures dans les arbres, le rafting, le simulateur de surf ou encore le téléski nautique. Cela permet ainsi aux îles de loisirs de se distinguer et d'élargir leur clientèle en répondant aux Franciliens qui sont de plus en plus à la recherche d'activités de plein air, et de renforcer leur notoriété.

² « Les bases régionales de plein air et de loisirs et leurs usages en 2002 », Note rapide n°338, Claire Peuvergne, IAU île-de-France, juin 2003.

³ Trois îles de loisirs sont classées Natura 2000.

Les principales activités payantes des îles de loisirs en 2018

île de Loisirs	Baignade Piscine	Équitation	Golf	Tennis	Nautisme Voile	Pêche	Accro branche	Activité spécifique
Bois-le-Roi	Gratuit	X	X	X		X		
Boucles de Seine	X		X	X	X	X	X	
Buthiers	X	X					X	X
Cergy-Pontoise	X			X	X	X	X	X
Corniche des Forts								
Créteil	X				X	X		
Étampes	X	X					X	X
Jablins-Annet	X	X			X	X		X
Port-aux-Cerises	X	X		X		X	X	
Saint-Quentin-en-Yvelines		X	X		X	X	X	
Vaires-Torcy	X	X	X	X	X	X		X
Val de Seine	X	X		X	X	X		

Source : Guide des îles de loisirs 2018, Conseil régional d'Île-de-France



Téléski de l'île de loisirs de Cergy-Pontoise © IAU îdF

Les îles de loisirs développent également des activités éducatives en s'adressant essentiellement aux écoles et aux centres de loisirs. Profitant de leur environnement, les îles sensibilisent ce jeune public aux enjeux du développement durable et à la préservation de la biodiversité (faune et flore). Certaines îles de loisirs disposent même de jardins familiaux, de ruches, d'une ferme pédagogique ou de maison de la nature.

Par ailleurs, les îles de loisirs sont des vastes lieux permettant l'organisation d'événements. Il s'agit, le plus souvent, d'animations ou de compétitions sportives (épreuves de voile, concours d'équitation, compétitions de golf...) mais aussi des manifestations culturelles (concerts, arts de la rue, spectacles de cirque, cinémas en plein air, brocantes...).

Enfin, les îles de loisirs proposent généralement une offre d'hébergement de courts séjours relativement diversifiée mais orientée davantage vers l'accueil de groupes avec des appartements, des chambres le plus souvent collectives, des campings (mobilhome, caravaning et tentes) et même des hébergements plus atypiques tels que des roulottes, des tipis ou des yourtes. Cette offre peut s'accompagner de services de restauration collective et de location de salle de réunion ou polyvalente. Ces équipements et services permettent ainsi aux îles de loisirs de diversifier les publics pouvant répondre aux besoins des séjours scolaires ou touristiques, des événements familiaux ou des séminaires d'entreprise.

Les capacités d'hébergement des îles de loisirs

île de Loisirs	Nombre de lits	Nombre de places en camping	Autre type d'hébergement	Nombre total de places
Bois-le-Roi	169	140 (groupes)	14 roulottes de 5 places	379
Boucles de Seine	environ 100	environ 200 (groupes)	-	environ 300
Buthiers	375	400 (groupes)	-	775
Cergy-Pontoise	160	-	-	160
Corniche des Forts	-	-	-	0
Créteil	-	-	-	0
Étampes	58	100 (groupes)	-	158
Jablins-Annet	60	300 (dont 150 pour les groupes)	-	360
Port-aux-Cerises	-	-	Port de plaisance (106 emplacements)	0
Saint-Quentin-en-Yvelines	84	-	environ 70 places dans des tipis et yourtes	155
Vaires-Torcy	140	80 (groupes et individuels)	-	220
Val de Seine	138	86 + 5 bungalows	Port de plaisance (33 emplacements)	environ 250

Source : Conseil régional d'Île-de-France



Entrée du camping de l'île de loisirs de Val de Seine © IAU îdF

Les acteurs, le financement et la gestion

De nombreux acteurs sont impliqués dans le financement et la gestion des îles de loisirs. Il est important de rappeler ici le rôle et l'implication de chaque acteur afin d'identifier clairement les partenaires financeurs pouvant être concernés pour une ou plusieurs propositions d'améliorations de la desserte.

La gestion des îles de loisirs est administrée par un syndicat mixte d'études, d'aménagement et de gestion (SMEAG) composée à part égale de représentants de la Région, du Conseil départemental et des collectivités territoriales (communes et/ou intercommunalités) du lieu d'implantation. La Corniche des Forts est gérée par un SMEG, la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement demeure de la compétence de la Région. Seule l'île de loisirs de Vaires-Torcy est totalement sous la maîtrise d'ouvrage d'aménagement et de gestion de la Région. Il faut noter que quatre îles de loisirs (Bois-le-Roi, Étampes, Port-aux-Cerises et Vaires-Torcy) délèguent partiellement ou totalement la gestion et l'animation des activités à des prestataires (trois îles à l'UCPA par délégation de service public – DSP et une île à une régie SPIC).

S'il y a un déficit du budget de fonctionnement, il est pris en charge par le Département, les communes et/ou les intercommunalités adhérentes au syndicat mixte. Depuis 1989, le Conseil Régional d'Île-de-France finance la totalité des investissements et il a pris la maîtrise foncière des biens et immeubles

de l'ensemble des îles de loisirs à la fin des années 90. Ces dernières années, d'importants investissements ont été réalisés par le Conseil Régional pour l'aménagement et l'équipement des îles de loisirs. Entre 2009 et 2017, la Région a dépensé en moyenne plus de 15 millions d'euros par an d'investissements, essentiellement pour moderniser et mettre à niveau les installations, y compris la mise en accessibilité aux personnes handicapées et la sécurité du domaine régional.

Acteurs, gestionnaires et financeurs des îles de loisirs

île de loisirs	Maître d'ouvrage	Gestionnaire	Financeurs	Investissement	Recettes Activités (2015)	Participations statutaires (Part du Département)
Bois-le-Roi	SMEAG	UCPA (DSP)	Région, CD77, Bois-le-Roi	100% Région	3 690 057 €	59 068 € (97 %)
Boucles de Seine	SMEAG		Région, CD 78, GPS&O, Moisson, Mousseau	100% Région	1 200 000 €	137 893 € (50 %)
Buthiers	SMEAG		Région, CD 77, Buthiers	100% Région	2 834 959 €	0 € car excédent budgétaire
Cergy-Pontoise	SMEAG		Région, CD 95, CA Cergy-Pontoise	100% Région	4 244 342 €	1 248 000 € (50 %)
Corniche des Forts	Région	SMEG	Région, CD 93, CA Est Ensemble	100% Région	Pas de recette	221 998 € (50 %)
Créteil	SMEAG		Région, CD94, Créteil	100% Région	364 749 €	1 029 958 € (50 %)
Étampes	SMEAG	Régie SPIC	Région, CD91, CA Etampois-Sud-Essonne	100% Région	1 033 310 €	1 369 455 € (75 %)
Jablins-Annet	SMEAG		Région, CD77, Jablins, Annet	100% Région	3 422 303 €	0 € car excédent budgétaire
Port-aux-Cerises	SMEAG	UCPA (DSP)	Région, CD91, Draveil, Vigneux, Juvisy	100% Région	2 595 502 €	904 206 € (75 %)
Saint-Quentin-en-Yvelines	SMEAG		Région, CD78, CA SQY	100% Région	2 799 197 €	1 357 746 € (50 %)
Vaires-Torcy	Région	Région et UCPA (DSP)	Région	100% Région	4 279 840 €	DSP
Val de Seine	SMEAG		Région, CD78, GPS&O	100% Région	1 445 071 €	245 000 € (50 %)

Source : Conseil régional d'Île-de-France

Les politiques d'accès aux îles de loisirs

Les politiques tarifaires sont décidées et votées île par île par les syndicats mixtes d'études, d'aménagement et de gestion. Ces choix tarifaires varient selon les caractéristiques de chaque île de loisirs et l'implication des financeurs pour combler le déficit de fonctionnement. La tarification des entrées et de l'accès aux activités soulèvent plusieurs débats :

- Quelle grille tarifaire pour préserver l'accès au plus grand nombre tout en veillant à l'équilibre financier de l'île de loisirs ?
- Faut-il mettre en place ou maintenir une tarification plus ou moins complexe à la personne ou au véhicule ?
- Que faut-il mettre en œuvre et investir pour l'application d'une politique tarifaire (barrière de péage, personnels affectés, possibilité de rendre payant la baignade, ...) ?

Ainsi, la politique d'accès des îles de loisirs est définie selon des critères multiples pris en considération selon :

- le niveau de fréquentation et les profils d'usagers,
- le niveau de recettes escomptées (et par exemple, la possibilité d'offrir la gratuité de l'entrée et/ou la gratuité de la baignade) ;
- la configuration spatiale (localisation en milieu rural ou en agglomération et les possibilités de stationnement) ;
- les circulations et la gestion des publics en cas de forte fréquentation (fonctionnement permettant ou non la tarification payante de l'entrée ou de la baignade, la fluidité des entrées si le prix est au véhicule ou à la personne).

Compte tenu de ces critères, la politique d'accès est très différente d'une île de loisirs à une autre et répond à une situation particulière. Il en résulte de grandes disparités à l'échelle régionale et cela nuit à la cohérence et lisibilité de l'offre des îles de loisirs. Parmi les 10 îles de loisirs offrant la baignade sur un plan d'eau ou une piscine, une permet d'y accéder gratuitement, cinq font payer la baignade avec une entrée libre, trois font payer l'entrée incluant la baignade et une fait payer à la fois l'entrée et la baignade.

Politique tarifaire d'accès des îles de loisirs en 2018

île de loisirs	Type de tarification	Période payante	Tarif adulte (tarif enfant)	Tarif abonnement annuel ou saison	Tarif entrée baignade ou piscine le week-end (tarif enfant)
Bois-le-Roi	Gratuit	-			Gratuit
Boucles de Seine	Payant à la personne	Les week-ends de mai, juin et septembre, et tous les jours de juillet et août	3 € (2€)	55 €	Compris dans le tarif d'accès à l'île
Buthiers	Gratuit	-			7,80 € (6 €)
Cergy-Pontoise	Payant au véhicule	du 30 mars au 30 septembre	6 € par voiture	39 € par voiture	5 € (4 €)
Corniche des Forts	Gratuit	-			Pas de piscine ni de baignade
Créteil	Gratuit	-			8,50 € (4,50 €)
Étampes	Gratuit	-			6,50 € (5,50 €)
Jablins-Annet	Payant à la personne	tous les jours de juin, juillet et août, week-ends et jours fériés de mi-mai à la mi-septembre	7 € (4 €)	90 € (40 €)	Compris dans le tarif d'accès à l'île
Port-aux-Cerises	Gratuit	-			7,60 € (6,60 €)
Saint-Quentin-en-Yvelines	Payant au véhicule	toute l'année	5 €	66 € par voiture-	Pas de piscine ni de baignade
Vaires-Torcy	Gratuit	-			5,20 € (3,80 €)-
Val de Seine	Payant à la personne	Samedi et dimanche et jours fériés de mai à juin, et tous les jours de juillet et août	5,50 € (3,90 €)	3,90 €	Compris dans le tarif d'accès à l'île

Source : grille tarifaire des îles de loisirs, 2018

Cependant, les politiques tarifaires menées par les îles de loisirs ne semblent pas être un frein à la fréquentation des visites en haute saison en raison des pics observés. La tarification d'accès aux îles de loisirs paraît être acceptée par la grande majorité du public à la recherche de ce type d'équipement régional de loisirs et de plein air.

La fréquentation, les pratiques et les publics

Les publics

Nous pouvons distinguer plusieurs catégories de publics pouvant fréquenter les îles de loisirs : les visiteurs/promeneurs, les sportifs, les écoliers, les touristes, les actifs en séminaire et les salariés travaillant sur l'île de loisirs. Ces six groupes ont des temporalités d'usages variables selon les jours de la semaine et les heures de la journée. Ainsi, les besoins de desserte de chacun de ces groupes sont bien différents.

Le motif et la présence des publics des îles de loisirs

Catégorie d'usagers	Motifs principaux	Jours préférentiels	Horaires préférentiels
Visiteurs - familles	Promenade et activités	Samedi, dimanche et jours fériés	Début d'après-midi
Sportifs et licenciés en club	Activités sportives	Lundi au vendredi	Fin d'après-midi et soirée
Groupes scolaires	Promenade et activités	Lundi au vendredi	Milieu de journée
Centres de loisirs	Promenade et activités	Mercredi et vacances scolaires	Milieu de journée
Touristes	Hébergement	Lundi au dimanche	Soirée et nuit
Actifs	Réunions, séminaires / hébergement	Lundi au vendredi / Lundi au dimanche	Matinée et/ou après-midi / Soirée et nuit
Salariés îdl	Travail	Lundi au dimanche	Journée

Les visiteurs et les promeneurs constituent le public le plus nombreux, pouvant être scindé en deux sous-groupes :

- les visiteurs de proximité qui viennent régulièrement sur l'île pour se promener ou faire leur jogging principalement en semaine ;
- les visiteurs des week-ends correspondant généralement à des familles qui fréquentent l'île pour se promener et se détendre.

Selon l'enquête de la fréquentation des bases de plein air et de loisirs (BPAL) franciliennes, pilotée par le Comité régional du tourisme (CRT) de 2008 à 2010, nous pouvons mieux caractériser le profil des visiteurs. En majorité, quelle que soit la saison, les visiteurs viennent accompagnés, principalement en famille avec de jeunes enfants (moins de 12 ans). En moyenne, à l'année, ces groupes de visiteurs sont composés de 4 personnes (5 personnes en haute saison). En basse saison, les personnes seules fréquentent davantage les îles de loisirs. Par rapport à la structure régionale, il est observé parmi les visiteurs une sur-représentation des employés et des retraités, ce qui tend à confirmer le rôle social de ces équipements régionaux.

Le profil des visiteurs selon les saisons

Composition des visiteurs	Sur l'ensemble de l'année	En basse saison	En haute saison
Personne seule	18%	25%	13%
Couple	14%	21%	12%
Famille	30%	29%	29%
Famille et amis	26%	18%	32%
Amis	9%	5%	10%
Groupe organisé	3%	2%	4%

Source : Enquête de la fréquentation des BPAL, CRT – 2010.

Les sportifs viennent pratiquer leurs activités régulièrement en semaine, le plus souvent en fin d'après-midi et en soirée selon les horaires des activités encadrées et des clubs.

Les groupes scolaires et ceux de centres de loisirs qui profitent des activités sportives et éducatives des îles arrivent en milieu de matinée et repartent en milieu d'après-midi en car. Certains groupes

réalisent des séjours-découvertes sur les îles. L'ensemble des groupes organisés représentent 3% des visites à l'année en moyenne, d'après l'enquête de la fréquentation des BPAL du CRT.

Les touristes qui passent un séjour habituellement en camping et qui visitent en journée les grands secteurs ou équipements touristiques d'Île-de-France (Paris, Disneyland, Versailles, ...) partent de l'île de loisirs le matin et y reviennent le soir.

Les actifs peuvent se décomposer en deux sous-groupes :

- Les actifs qui se rendent sur l'île de loisirs pour des réunions ou des séminaires organisés par leur entreprise. Ils fréquentent l'île seulement une journée ou une demi-journée de semaine.
- Les actifs qui résident dans un appartement ou une chambre de l'île de loisirs le temps de leur mission professionnelle. Ils partent ainsi le matin et y reviennent le soir.

Enfin, les salariés qui travaillent sur l'île de loisirs pour notamment encadrer les activités, gérer et entretenir le site. Nous pouvons distinguer les salariés permanents qui y travaillent toute l'année et les saisonniers en haute saison. Pour couvrir les plages horaires d'ouverture des activités, les effectifs salariés en haute saison peuvent doubler ou même tripler et atteindre plus de 200 personnes.

La fréquentation

L'analyse de la fréquentation s'appuie sur l'enquête menée par l'institut MICA et dirigée par le CRT de 2008 à 2010 citée précédemment. Cette étude a permis d'estimer la fréquentation des îles de loisirs en comptabilisant les visiteurs aux principales entrées des sites, de mieux appréhender le profil des visiteurs, leurs habitudes de fréquentation, leurs motivations de visite, et de mesurer leurs satisfactions et leurs attentes. Nous reprenons ici les résultats les plus marquants de cette enquête pour qualifier le niveau de fréquentation de chaque île de loisirs au cours d'une année.

Il est estimé que l'ensemble des îles de loisirs suscite 4,2 millions de visites par an et en moyenne 4,5 visites par personne, soit une fréquentation d'environ 1 million de personnes⁴.

Le premier constat est la forte variation de la fréquentation annuelle d'une île de loisirs à une autre. Parmi les 11 îles de loisirs enquêtées, 4 îles situées en ville nouvelle ou à proximité sont les plus fréquentées, atteignant environ 600 000 à 700 000 visites par an, 4 autres îles en agglomération ou proche de pôles urbains sont entre 300 000 et 400 000 visites et les 3 îles les moins fréquentées, localisées en milieu rural ou peu dense, oscillent entre environ 40 000 et 160 000 visites.

Bien qu'elles soient ouvertes toute l'année, l'affluence sur les îles de loisirs est en réalité fortement marquée par la saisonnalité. Pour l'ensemble des îles de loisirs, 38 % de la fréquentation annuelle se concentre en haute saison, soit seulement sur les deux mois d'été, alors que les visites réalisées en basse saison, sur 6 mois de l'année, ne représente que 26 % de l'activité annuelle. Pour les îles de loisirs de Buthiers et de Jablines-Annet, la part des visites en haute saison peut même s'élever à plus de 60 %. Pour autant, la moitié des visiteurs se rendent sur les îles de loisirs quelle que soit la saison.

Sur l'année, le jour de plus forte affluence est le dimanche. Ce jour représente près d'un tiers des visites lors d'une semaine type en haute saison (pour l'île de loisirs des Boucles de Seine, ce taux s'élève à près de 60 %). Le dimanche, la fréquentation est ainsi deux fois supérieure au samedi dont le nombre de visites est déjà 1 fois et demi supérieur à celui d'un jour de semaine. En basse saison, les îles de loisirs sont fréquentées en plus grande proportion la semaine.

En journée, les pics de fréquentation sont enregistrés généralement en début d'après-midi, c'est le moment préféré des visiteurs quelle que soit la saison. Les départs s'effectuent après 18h, au moment de la fermeture des principales activités, telles que la baignade ou la piscine.

⁴ Par contre, l'enquête sur les pratiques sportives des Franciliens de 2011 dirigée par l'Institut régional de développement du sport (IRDS) estime que ce sont 22 % des Franciliens âgés de 15 ans et plus qui ont visité une île de loisirs au cours des douze derniers mois, soit 2 millions de personnes.

La fréquentation des îles de loisirs à l'année et en semaine

île de loisirs	Fréquentation annuelle	Part des visites en haute saison	Fréquentation d'une semaine type			Part de la fréquentation le dimanche		
			Basse saison	Moyenne saison	Haute saison	Basse saison	Moyenne saison	Haute saison
Bois-le-Roi	303 129	36%	2 748	7 206	12 131	20%	24%	36%
Boucles de Seine	38 901	38%	NC	1 428	1 625	NC	33%	59%
Buthiers	111 172	61%	917	1 122	7 584	11%	36%	11%
Cergy-Pontoise	745 554	37%	8 292	15 087	30 387	14%	46%	29%
Créteil	259 829	32%	3 742	4 701	9 180	13%	42%	24%
Étampes	287 021	43%	2 986	5 067	13 694	34%	36%	22%
Jablins-Annet	668 600	63%	2 293	10 866	47 140	25%	22%	37%
Port-aux-Cerises	431 547	27%	3 499	13 163	12 978	26%	29%	34%
Saint-Quentin-en-Yvelines	581 978	30%	6 388	14 130	19 520	13%	45%	25%
Vaires-Torcy	611 976	23%	9 969	12 456	15 670	14%	41%	25%
Val de Seine	158 754	32%	1 530	4 038	5 592	24%	44%	38%
Ensemble des îdl	4 198 461	38%	42 364	89 264	175 501	17%	37%	30%

Source : Estimation à partir de l'enquête de la fréquentation des BPAL, CRT – 2010.

NC : non mesurée par l'enquête compte tenu du faible échantillon interrogé.

Proposant des activités de plein air liées notamment à la présence de plans d'eau ou de piscine, les conditions météorologiques sont déterminantes dans la motivation des visiteurs, et en particulier des familles. Pendant les épisodes caniculaires, les îles de loisirs deviennent même des lieux de fraîcheur fort recherchés par les nombreux citadins d'Île-de-France. Pour préciser le nombre de jours de beaux temps (chauds et ensoleillés), nous avons mobilisé les données des relevés météorologiques entre 2008 et 2017 mises à disposition par Météo France à la station d'Orly. Au cours de ces dix dernières années, le nombre moyen de jours propices à de fortes affluences entre avril et septembre est de 29, soit près de 5 jours par mois sur ce semestre. Cependant, sur cette décade, il est enregistré d'importantes variations annuelles et saisonnières. À titre d'exemple, l'été 2014 a connu seulement 4 jours de « beau temps » alors que l'été 2015 23 jours. Enfin, les mois de juillet et août représentent en moyenne 39% des jours chauds et ensoleillés, soit une part équivalente à celle de la fréquentation des îles de loisirs ces mois d'été (38%).

Nombre de jours ayant des conditions météorologiques favorables en Île-de-France de 2008 à 2017

Année	Moyenne saison (avril, mai, juin et septembre)		Haute saison (juillet et août)	Nombre total de jours « chauds et ensoleillés »
	Du lundi au vendredi	Samedi ou dimanche	Du lundi au dimanche	
2008	12	3	8	23
2009	9	4	15	28
2010	13	5	8	26
2011	19	10	4	33
2012	9	5	9	23
2013	12	2	15	29
2014	11	6	4	21
2015	12	4	23	39
2016	12	4	17	33
2017	18	6	9	33
Moyenne entre 2008 et 2017	13	5	11	29

Source : Météo France

NB : Un jour « chaud et ensoleillé » correspond à une journée avec un ciel clair ou peu nuageux et une température à 15h d'au moins 28°C en haute saison ou d'au moins 24°C en moyenne saison. Les relevés sont issus de la station météorologique d'Orly.

Ainsi, les conditions météorologiques influent directement sur le niveau de fréquentation des îles de loisirs, pouvant aller du simple ou double d'une année sur l'autre. Cette imprévisibilité ne facilite pas l'organisation des activités, la mobilisation de salariés, la stabilité des recettes financières et encore moins la mise en place d'une offre de transport collectif régulière. Cette climato-dépendance des îles de loisirs complexifie leur fonctionnement et les oblige à rechercher un équilibre financier en diversifiant notamment leurs activités tout le long de l'année. Le développement de la fréquentation en-dehors de la haute saison demeure un enjeu capital pour chacune des îles des loisirs.

Les habitudes de fréquentation et la notoriété des îles de loisirs

Parmi les visiteurs, nombreux sont habitués à fréquenter la même île de loisirs, plus de la moitié s'y rend régulièrement depuis plus de 3 ans et au moins une fois par mois. Il y a même un tiers des visiteurs qui la fréquente au moins 1 fois par semaine. La plus grande proportion de visiteurs fidèles est mesurée en basse saison. En haute saison, les îles de loisirs accueillent davantage de primo-visiteurs, 21 % contre 13% à l'année, soit, en moyenne, un visiteur sur cinq en été. Ce taux de visiteurs qui fréquentent pour la première fois une île de loisirs est intéressant à suivre à plusieurs égards : il révèle le taux de renouvellement du public mais il affirme aussi la nécessité de mettre en place une information, une orientation ainsi qu'une signalétique facilitant la venue des nouveaux visiteurs, quel que soit le mode de transport utilisé.

Le poids des nouveaux visiteurs

île de loisirs	Part de primo-visiteurs à l'année	Part de primo-visiteurs en haute saison
Bois-le-Roi	14 %	25 %
Boucles de Seine	21 %	25 %
Buthiers	40 %	35 %
Cergy-Pontoise	9 %	14 %
Créteil	9 %	18 %
Étampes	11 %	19 %
Jablins-Annet	20 %	28 %
Port-aux-Cerises	10 %	12 %
Saint-Quentin-en-Yvelines	12 %	19 %
Vaires-Torcy	10 %	19 %
Val de Seine	14 %	35 %
Ensemble des îdl	13 %	21 %

Source : Enquête de la fréquentation des BPAL, CRT – 2010.

D'après l'enquête sur les pratiques sportives des Franciliens de 2011 menée par l'Institut régional du développement du sport (IRDS)⁵, trois Franciliens sur quatre connaissent au moins une île de loisirs francilienne. Cependant, 44 % des Parisiens de 15 ans et plus ne sont pas informés de l'existence des îles de loisirs, soit deux fois plus de la moyenne régionale.

Les Franciliens familiers des îles de loisirs en citent en moyenne 3. Cergy-Pontoise est la première île de loisirs qui vient à l'esprit des Franciliens, Saint-Quentin-en-Yvelines et Créteil complètent le podium des îles de loisirs les plus connues par les Franciliens. Les dernières places du classement de la notoriété des îles de loisirs sont occupées par les îles de Buthiers et des Boucles de Seine. Le niveau de notoriété s'explique en partie par leur environnement urbain dense ou rural, leur localisation géographique et leur accessibilité en transport et, dans une moindre mesure, par l'offre d'activités proposées. En effet, certaines activités spécifiques permettent d'asseoir la notoriété d'une île de loisirs, en la démarquant par rapport aux autres, en la rendant plus attractive ou en facilitant la fidélisation du public.

L'enquête met également l'accent sur la corrélation entre notoriété et niveau fréquentation d'une île de loisirs. Ainsi, plus une île est connue plus elle est visitée. Les facteurs de connaissance des îles de loisirs sont aussi ceux qui font leur succès.

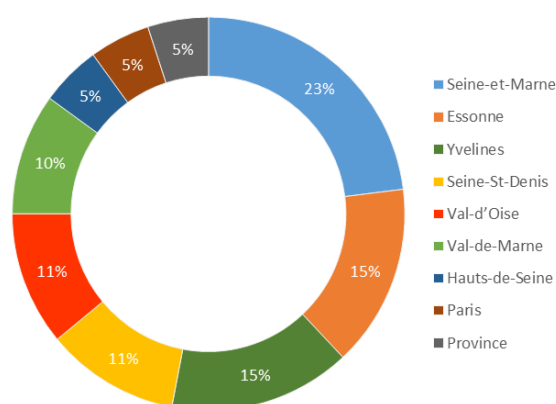
⁵ « Notoriété et fréquentation des bases de loisirs en Île-de-France », Benoît Chardon, dossier de l'IRDS n°23, juillet 2013.

L'accessibilité et l'attraction des îles de loisirs

Les aires d'attraction

D'après l'enquête de fréquentation des BPAL de 2010 du CRT, l'origine résidentielle des visiteurs des îles de loisirs est quasi exclusivement francilienne (95 %). La répartition départementale des lieux de résidence des visiteurs des 11 îles de loisirs étudiées résulte en partie de la localisation des îles de loisirs au sein de l'espace régional et d'une clientèle plus populaire que la moyenne régionale. Ainsi, près d'un visiteur sur quatre habite la Seine-et-Marne qui compte 4 îles de loisirs. Disposant respectivement de 2 et 3 îles de loisirs, l'Essonne et les Yvelines sont également des départements de résidence sur-représentés au sein du public des îles de loisirs. À l'inverse, les visiteurs habitant à Paris ou dans les Hauts-de-Seine, départements sans île de loisirs, sont les moins nombreux. Les origines résidentielles sont toutefois plus diversifiées et plus lointaines en moyenne et haute saisons (la part des visiteurs de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne est en hausse).

Le département de résidence des visiteurs de l'ensemble des îles de loisirs



Source : Enquête de la fréquentation des BPAL, CRT – 2010.

L'origine résidentielle des visiteurs de chaque île de loisirs

île de loisirs	Part des visiteurs résidant dans le même département de l'îdl qu'ils fréquentent	Part des visiteurs franciliens résidant à moins de 10 km de l'îdl qu'ils fréquentent
Bois-le-Roi	70 %	44 %
Boucles de Seine	69 %	30 %
Buthiers	23 %	7 %
Cergy-Pontoise	53 %	36 %
Créteil	82 %	85 %
Port-aux-Cerises	63 %	77 %
Étampes	37 %	42 %
Jablins-Annet	62 %	17 %
Saint-Quentin-en-Yvelines	63 %	54 %
Vaires-Torcy	61 %	62 %
Val de Seine	75 %	63 %
Ensemble des îdl	60 %	46 %

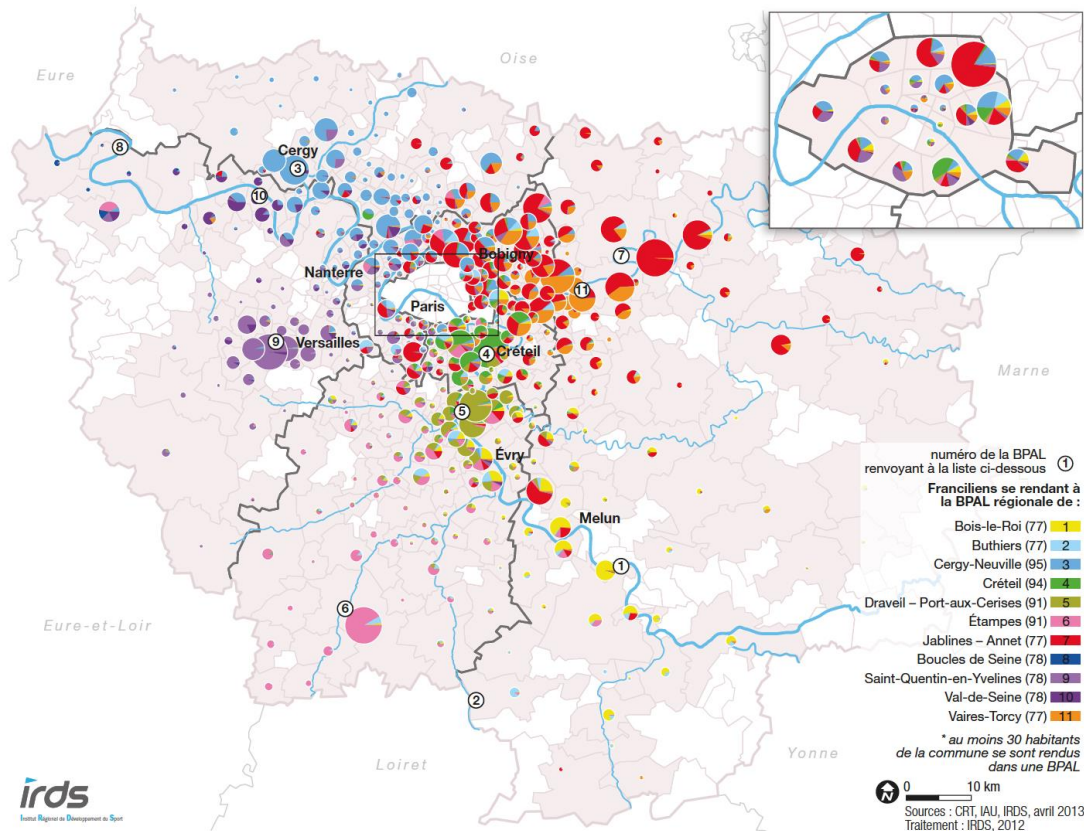
Source : Enquête de la fréquentation des BPAL, CRT – 2010.

En moyenne, la clientèle d'une île de loisirs provient majoritairement (60 %) du département dans lequel se situe l'île de loisirs. Et près d'un visiteur deux habite à moins de 10 km à vol d'oiseau de l'île de loisirs visitée. L'aire d'attraction du public des îles de loisirs demeure donc limitée, principalement

au département ou au bassin de vie local (communes limitrophes) pour les moins excentrées de l'agglomération. De façon générale, lorsque les visiteurs ne sont pas résidents du département de l'île de loisirs, ils proviennent le plus souvent des départements voisins.

La carte ci-après, issue de l'exploitation de la même enquête, montre qu'il s'agit généralement d'un public de proximité élargi.

Origine géographique des visiteurs selon l'île de loisirs (en haute saison)



Les comportements de mobilité

Toujours selon l'enquête de 2010 du CRT, l'utilisation de la voiture est prédominante, 4 visiteurs sur 5 l'utilisent pour se rendre dans une île de loisirs. Quelle que soit la saison, la voiture est le mode de transport privilégié. Dès que le ménage est motorisé, ce choix modal semble évident surtout le dimanche où le trafic est plus fluide qu'en jour de semaine. Sans contrainte horaire, la voiture permet l'accès à une île de loisirs dans un temps relativement court, facilite l'accompagnement d'enfants et le transport de matériel à pique-nique et/ou d'équipements de loisirs ou sportifs. Par ailleurs, la position géographique éloignée de certaines îles de loisirs et/ou l'absence d'offre bus régulière, notamment le dimanche, rend difficile l'usage d'autres modes de transport.

En raison du biais méthodologique de l'enquête, la part de la marche est relativement élevée car elle comprend aussi les visiteurs venant en transports collectifs. Par déduction, nous pouvons avancer que les visiteurs des îles de loisirs de Créteil, Cergy-Pontoise, Étampes et Vaires-Torcy s'y rendent davantage en transport collectif. Malheureusement, aucune autre enquête ne permet de mesurer la part modale des transports publics.

Bien que le vélo soit un mode de déplacements bien adapté pour les nombreux visiteurs résidant à proximité des îles de loisirs, la part du vélo est comparable à la moyenne régionale pour les déplacements liés aux loisirs (d'après l'enquête régionale de la mobilité quotidienne, EGT 2010 menée par Île-de-France Mobilités, ex-Stif). Cependant, le recours au vélo est plus fréquent pour les îles de loisirs qui bénéficient d'un environnement favorable à la pratique cyclable, avec notamment des itinéraires et des aménagements dédiés, tel est le cas pour Vaires-Torcy, Bois le Roi et Créteil.

Enfin, les deux-roues motorisés (motos et scooters) ainsi que le car ne tiennent qu'une infime part dans les déplacements pour accéder aux îles de loisirs. Le car est utilisé par les groupes organisés, tel que les scolaires ou les centres de loisirs.

Moyen de transport des visiteurs pour se rendre aux îles de loisirs

île de loisirs	Voiture	Car	Moto	Vélo	Marche
Bois-le-Roi	86%	0%	1%	7%	5%
Boucles de Seine	94%	0%	2%	3%	2%
Buthiers	93%	3%	1%	1%	3%
Cergy-Pontoise	73%	1%	1%	3%	22%
Créteil	1%	1%	0%	7%	91%
Étampes	70%	1%	1%	2%	27%
Jablins-Annet	98%	1%	1%	0%	0%
Port-aux-Cerises	90%	0%	5%	3%	1%
Saint-Quentin-en-Yvelines	90%	0%	1%	3%	5%
Vaires-Torcy	74%	0%	2%	12%	12%
Val de Seine	85%	0%	8%	5%	2%
Ensemble des îdl	80%	0%	1%	4%	15%

Source : Enquête de la fréquentation des BPAL, CRT – 2010.

NB : Dans l'enquête, le mode « Marche » correspond aux personnes qui sont arrivées à pied aux entrées des îles de loisirs. Parmi eux, nombreux ont utilisé les transports en commun ou leur voiture si ces personnes ont stationné leur véhicule en dehors du périmètre de l'île de loisirs, tel est le cas de Créteil, par exemple.

Compte tenu des bassins résidentiels de proximité de la clientèle des îles de loisirs, le temps de trajet est en moyenne assez court, de l'ordre de 25 minutes, et dépasse rarement une heure (seuls 7 % des visiteurs mettent plus d'une heure). Notons qu'un tiers du public réside à moins de 15 minutes d'une île de loisirs. Cette clientèle de proximité est même majoritaire en basse saison. En moyenne et haute saisons le temps de trajet s'allonge légèrement. Ce résultat est conforté par l'enquête sur les pratiques sportives des Franciliens de 2011 de l'IRDS qui montre que la majorité des sportifs ont moins de 20 minutes de trajet pour se rendre sur leur lieu de pratique.

Le temps de trajet pour se rendre à une île de loisirs

île de loisirs	Temps moyen d'accès à l'année	Part des visiteurs avec moins de 15 minutes de trajet	Part des visiteurs avec plus d'heure de trajet
Bois-le-Roi	24 min	22 %	12 %
Boucles de Seine	35 min	17 %	19 %
Buthiers	45 min	16 %	29 %
Cergy-Pontoise	23 min	31 %	7 %
Créteil	19 min	46 %	5 %
Étampes	22 min	38 %	6 %
Jablins-Annet	27 min	20 %	7 %
Port-aux-Cerises	19 min	40 %	3 %
Saint-Quentin-en-Yvelines	21 min	39 %	3 %
Vaires-Torcy	19 min	38 %	2 %
Val de Seine	18 min	50 %	5 %
Ensemble des îdl	23 min	33 %	7 %

Source : Enquête de la fréquentation des BPAL, CRT – 2010.

L'accessibilité en voiture en 2018

D'après les isochrones établis avec les données de vitesse du réseau HERE en conditions de circulation fluide et sans temps additionnel de stationnement, les aires d'accessibilité sont très vastes pour les personnes motorisées souhaitant se rendre à une île de loisirs. Près de la totalité de la population francilienne (97%) réside à moins de 30 minutes en voiture d'une île de loisirs. Cette accessibilité dépasse même les limites de la région et couvre en partie les départements limitrophes de l'Eure, l'Eure-et-Loir et du Loiret.

La carte de l'accessibilité en voiture permet de distinguer les territoires dont la population peut accéder en moins de 30 minutes qu'à une seule île de loisirs, des territoires dont le choix d'accès à plusieurs îles est possible. Près d'un Francilien sur 3 peut se rendre dans au moins trois îles de loisirs avec un temps de trajet en voiture ordinaire pour ce type de déplacement⁶. Une grande majorité des Franciliens (44 %) ont le choix entre deux îles de loisirs. Cependant, près d'un Francilien sur 4 n'a pas véritablement le choix, ces Franciliens se trouvent à proximité d'une seule île. Cette accessibilité régionale est le reflet de la répartition des îles de loisirs dans l'espace régional. Ainsi, les secteurs de l'est Parisien, du nord-ouest Essonnien et du nord-est Yvelinois peuvent profiter d'une offre bien accessible en voiture et ils constituent des territoires où la concurrence entre les îles de loisirs peut se manifester.

L'accessibilité régionale aux îles de loisirs en voiture

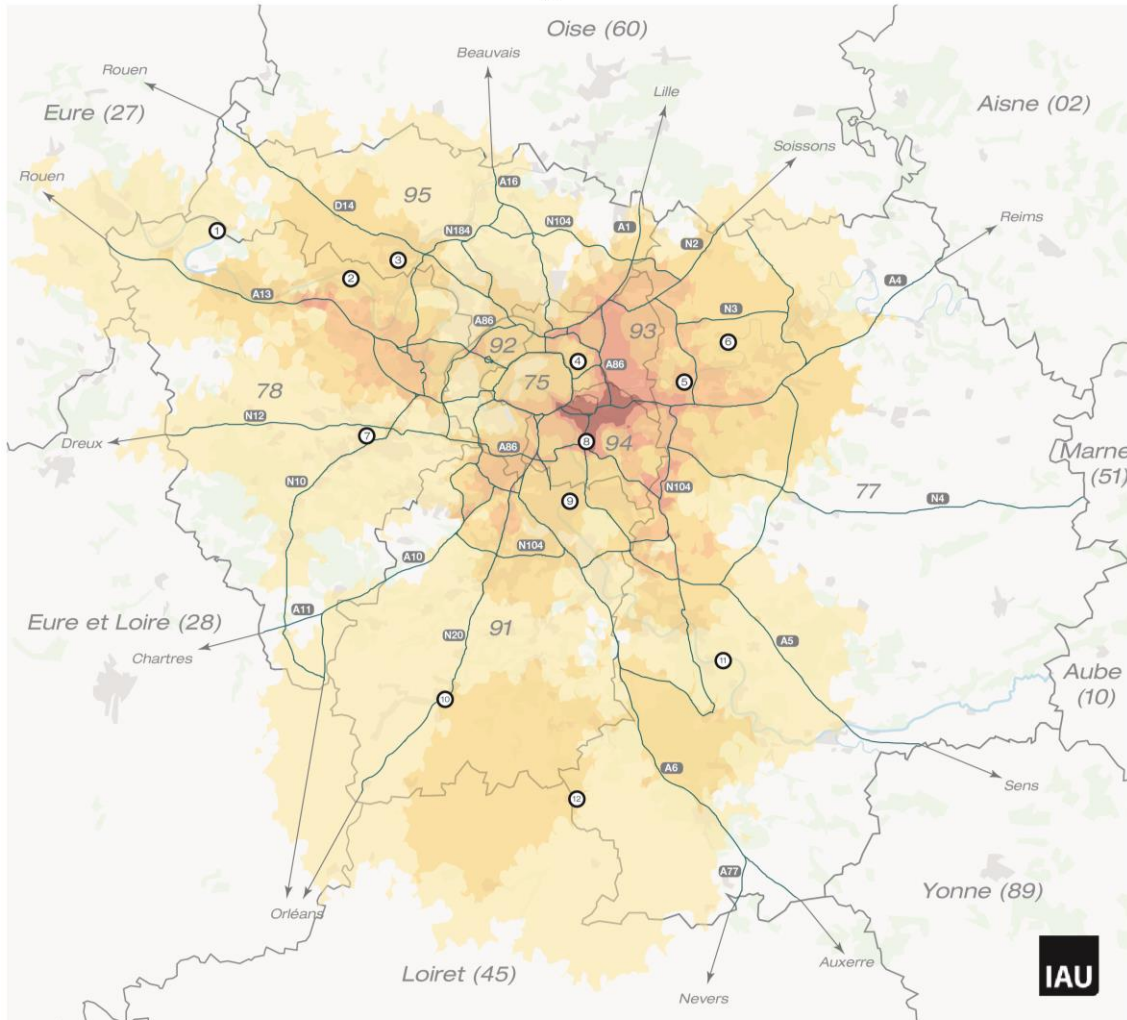
Nombre d'îles de loisirs accessibles à moins de 30 minutes en voiture	Part de la population francilienne concernée (sans double compte)
une	23,2 %
deux	43,7 %
trois ³	19,2 %
quatre	7,4 %
cinq	3,3 %
au moins une	96,8%

Sources : HERE, INSEE RP 2012, IGN BdTopo, IAU îdF

Par ailleurs, le niveau d'accessibilité routière d'une île de loisirs peut fortement varier en fonction de la fluidité d'accès aux parkings, comme au regard de la proximité ou non avec le réseau de voies rapides. De ce point de vue, les îles de loisirs de Créteil, d'Étampes, de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Vaires-Torcy bénéficient d'une situation avantageuse.

⁶ Selon l'enquête globale transport (EGT) de 2010, pilotée par le Stif, la durée moyenne d'un déplacement pour motif loisirs, réalisé le week-end, est estimé à 26 minutes.

Accessibilité routière régionale aux îles de loisirs



îles de loisirs et occupation du sol

- île de loisirs
 - 1. Boucles de Seine
 - 2. Val de Seine
 - 3. Cergy-Pontoise
 - 4. Corniche des Forts
 - 5. Vaires-Torcy
 - 6. Jablines-Annet
 - 7. Saint-Quentin-en-Yvelines
 - 8. Créteil
 - 9. Port-aux-Cerises
 - 10. Étampes
 - 11. Bois-le-Roi
 - 12. Buthiers
- Réseau routier principal
 - Urbain
 - Espace naturel et boisé
 - Espace rural

Espaces situés à moins de 30 minutes en voiture*

* En condition de circulation fluide et sans temps de stationnement

- D'une île de loisirs
- De deux îles de loisirs
- De trois îles de loisirs
- De quatre îles de loisirs
- De cinq îles de loisirs

0 30 Km

© IAU îdF 2018
sources : Here 2016, Mobigis 2017, IAU îdF 2018

L'accessibilité en transport en commun en 2014

Par souci de comparaison avec les isochrones d'accessibilité en voiture qui n'intègrent aucun temps de stationnement ni de marche pour se rendre à son véhicule alors que les isochrones en transport collectif comprennent l'ensemble des temps du déplacement (temps de rabattement, d'attente, de correspondance et de diffusion à pied depuis l'arrêt), l'analyse de l'accessibilité en transport collectif prend en compte les trajets pouvant durer jusqu'à une heure.

D'après nos calculs, près d'un Francilien sur deux (46 %) est en mesure d'accéder à une île de loisirs en transport en commun en moins d'une heure, en période creuse d'une journée de semaine (temps moyenné entre 10h et 16h). Ces 5,4 millions de Franciliens concernent 2,3 millions de ménages dont 450 000 ménages ayant de faibles revenus, soit 55 % des ménages franciliens à bas revenus.

Seulement 17% des Franciliens peuvent se rendre dans plusieurs îles de loisirs en moins d'une heure de transport public. Les visiteurs non motorisés peuvent le plus souvent accéder qu'à une seule île de loisirs et leur temps de trajet est nettement plus élevé que les ménages utilisant une voiture.

Globalement, l'accessibilité des îles de loisirs en transport collectif est nettement plus limitée que celle en voiture, en raison d'une offre en transport public plus adaptée aux déplacements domicile-travail qu'aux déplacements liés aux loisirs réalisés généralement en période creuse ou fin de semaine.

L'accessibilité régionale des îles de loisirs en transport collectif (TC)

Nombre d'îles de loisirs accessibles à moins d'une heure en TC	Part de la population francilienne concernée	Part des ménages franciliens concernés	Part des ménages franciliens à bas revenu concernés
1	29%	29%	34%
2	16%	19%	20%
3	1%	1%	1%

Sources : Stif 2014, INSEE RP 2012, IAU îdF.

NB : Le temps de transport est estimé en période creuse d'une journée de semaine. Les ménages à bas revenu sont les ménages dont le revenu fiscal par unité de consommation est en dessous du seuil de bas revenu.

Aujourd'hui, les îles de loisirs de Bois-le-Roi, Boucles de Seine, Buthiers, Étampes et Jablines-Annet, qui se situent en dehors des secteurs denses ou agglomérés de la région sont difficilement accessibles sans voiture particulière. Certaines sont inaccessibles en transport collectif, d'autres présentent un taux d'accessibilité relativement faible. L'aire d'accessibilité des autres îles de loisirs de grande couronne se limite au bassin de vie d'échelle intercommunale desservi par le réseau de bus local. Enfin, l'aire d'accessibilité des îles de loisirs de petite couronne couvre une grande partie du territoire parisien et de leur département d'implantation. Ces îles bénéficient de la desserte d'un réseau de transport intégré et structuré à l'échelle du cœur d'agglomération, notamment grâce aux lignes de métro.

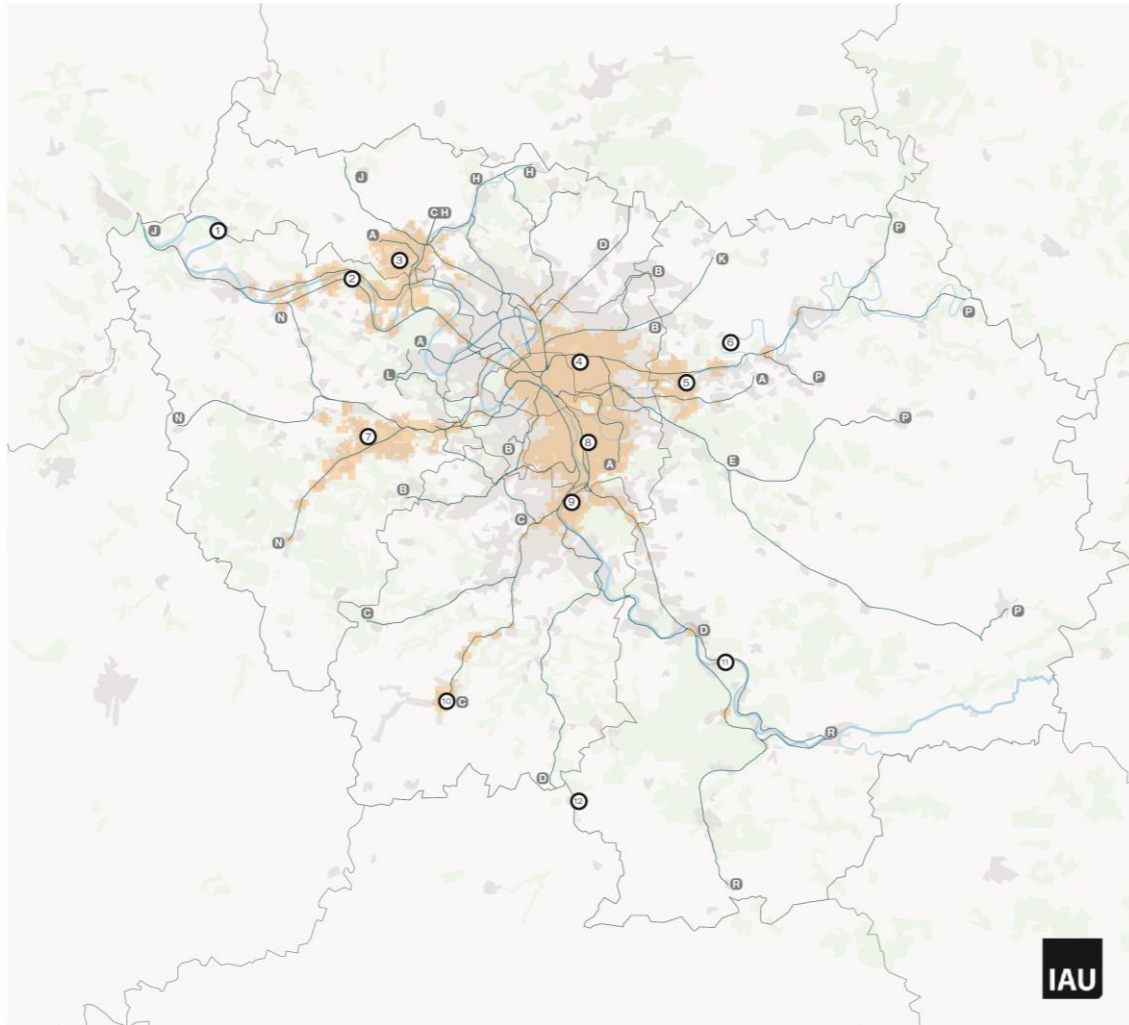
Population située à moins d'une heure en transport collectif selon l'île de loisirs

île de loisirs	Nombre d'habitants	Nombre de ménages	Part des ménages à bas revenu
Bois-le-Roi	20 950	9 895	17 %
Boucles de Seine	-	-	
Buthiers	55	20	0 %
Cergy-Pontoise	275 320	103 825	16 %
Corniche des Forts	3 117 070	1 401 545	21 %
Créteil	3 064 620	1 390 915	18 %
Étampes	30 755	12 590	20 %
Jablines-Annet	-	-	
Port-aux-Cerises	149 110	57 760	18 %
Saint-Quentin-en-Yvelines	332 525	130 560	12 %
Vaires-Torcy	572 260	233 330	18 %
Val de Seine	172 010	64 400	15 %
Ensemble des îdl	5 420 520	2 313 835	19 %

Sources : Stif 2014, INSEE RP 2012, IAU îdF.

NB : Le temps de transport est estimé en période creuse d'une journée de semaine à partir de l'entrée principale de l'île de loisirs, la plus proche de l'accueil. Les ménages à bas revenu sont les ménages dont le revenu fiscal par unité de consommation est en dessous du seuil de bas revenu.

Accessibilité régionale en transport en commun aux îles de loisirs



îles de loisirs

- île de loisirs
- 1. Boucles de Seine
- 2. Val de Seine
- 3. Cergy-Pontoise
- 4. Corniche des Forts
- 5. Vaires-Torcy
- 6. Jablines-Annet
- 7. Saint-Quentin-en-Yvelines
- 8. Créteil
- 9. Port-aux-Cerises
- 10. Étampes
- 11. Bois-le-Roi
- 12. Buthiers

Occupation du sol

- Urbain
- Espace naturel et boisé
- Espace rural

Accessibilité aux îles de loisirs en transport en commun *

- Réseau ferré
- Espace à moins d'une heure en transport en commun d'au moins une île de loisirs

* en période creuse un jour de semaine.
Temps de marche, d'attente et de correspondance compris

N 0 30 Km

© IAU îdF 2018
sources : STIF 2014, IAU îdF 2018

NB : Cette mesure de l'accessibilité en transport collectif s'appuie sur le traitement des matrices des temps de parcours de 2014 transmises par Île-de-France Mobilités (ex-Stif). L'estimation de la population résulte d'un croisement des isochrones avec les données carroyées de la population issues du recensement de l'INSEE.

L'accessibilité en modes actifs en 2018

À la suite d'un croisement des isochrones relatifs à l'accessibilité à vélo et à la marche à pied avec les données de la population du recensement de l'INSEE réparties à l'échelle du bâtiment de la Bd Topo de l'IGN, il a été possible d'estimer le nombre de Franciliens susceptibles d'accéder aux îles de loisirs en modes actifs en moins de 30 minutes.

Le niveau d'accessibilité à vélo des îles de loisirs est comparable à celui des transports collectifs et il traduit également les fortes variations de densité urbaine à proximité de chaque île de loisirs. Par ailleurs, ce mode économique et souple à l'usage peut être fort utile pour se déplacer au sein même de l'île de loisirs ou pour réaliser la liaison entre la gare et l'île de loisirs.

L'accessibilité piétonne permet d'apprécier le bassin de population pouvant fréquenter régulièrement voire quotidiennement l'île de loisirs pour s'y promener. Le niveau d'accessibilité piétonne met alors en évidence l'importance de la fonction de ces espaces de respiration au niveau local, notamment pour les îles de loisirs insérées dans un tissu urbain dense. Notons également que les différences d'une île de loisirs à une autre sont moins contrastées.

Population pouvant potentiellement accéder à une île de loisirs en vélo ou à pied

île de loisirs	Population résidente à moins de 30 minutes de vélo	Population résidente à moins de 30 minutes de marche
Bois-Le-Roi	13 907	4 555
Boucles de Seine	3 960	1 895
Buthiers	1 495	740
Cergy	205 525	47 745
Corniche des Forts	2 033 640	141 530
Créteil	662 620	69 200
Étampes	29 945	21 490
Jablins-Annet	19 195	3 700
Port-aux-Cerises	264 205	63 170
Saint-Quentin-en-Yvelines	251 975	49 560
Vaires-Torcy	405 045	43 270
Val de Seine	84 720	30 480

Sources : INSEE RP 2012, IGN BdTopo, IAU îdF

NB : Les isochrones de 30 minutes ont été calculés à partir de chaque entrée d'une île de loisirs, avec une vitesse moyenne de 14 km/h à vélo et de 4,3 km/h à pied.

Les éléments du diagnostic général à retenir

Les îles de loisirs accueillent 4 millions de visiteurs chaque année. Certaines d'entre elles sont particulièrement attractives avec plus de 600 000 visiteurs par an.

Plusieurs types de publics, de tous âges et toutes catégories sociales, composent le public des îles de loisirs :

- *Les réguliers, qui habitent ou travaillent à proximité du site, qui sont des promeneurs, des familles ou des sportifs plus ou moins assidus, pouvant venir en semaine comme en week-end ;*
- *Les publics qui ne fréquentent l'île qu'aux beaux jours, surtout en fin de semaine, et parfois en venant de loin, attirés par le cadre verdoyant, les plans d'eau et les activités proposées. Certains retrouvent des amis ou des membres de leur famille sur place ;*
- *Les publics exceptionnels liés à des évènements culturels ou sportifs, parfois organisés pour des groupes (en car), à n'importe quel moment de l'année.*

L'essentiel du volume de fréquentation est lié au climat et à l'ensoleillement. Les belles journées ne représentent qu'une trentaine de jours par an selon les données météorologiques régionales. Les pics de fréquentation ont lieu les dimanches ensoleillés et pendant les périodes caniculaires. Les pôles générateurs de déplacement que sont les îles de loisirs fonctionnent donc à rebours par rapport à l'offre de transport public qui est calée sur les besoins de mobilité des étudiants et des actifs.

De fait, il est plus évident de se rendre en voiture sur une île de loisirs (à l'exception des plus urbaines d'entre elles en petite couronne) : 80% des visiteurs y accèdent en voiture, 15% à pied et en transport public et 5% en deux-roues. Mais l'automobiliste peut alors subir des fortes perturbations de trafic et des difficultés de stationnement. Les files d'accès aux îles peuvent générer des nuisances sur le réseau routier et pour les riverains.

Les aires d'attractivité des îles sont variables, même si la plupart d'entre elles attirent les résidents du département à hauteur de deux-tiers de leur fréquentation... Sauf à résider à la périphérie de la région, les Franciliens ont généralement accès à plusieurs îles en voiture (à moins de 30 minutes). Ceux qui viennent en transport public ont en théorie un accès plus restreint : près d'un Francilien sur deux peut accéder en moins d'une heure à une île (en période creuse de semaine), soit 55% des ménages à bas revenus.

Conditions de desserte et pistes d'amélioration

Avant de pouvoir proposer des pistes d'amélioration de la desserte des îles de loisirs, il est nécessaire d'évaluer les conditions d'accès aux îles de loisirs. Notre analyse identifie pour chaque mode de déplacements les évolutions de l'offre de transport et de services de mobilité constatées depuis la dernière étude de 2008, celles attendues à l'horizon 2030 et les difficultés qui subsistent encore.

Le rapport vise également à présenter et à souligner les actions ou les aménagements réalisés dans les îles de loisirs qui améliorent leur accessibilité et qui peuvent être reproduites dans d'autres îles de loisirs par différents acteurs ou gestionnaires. L'exemplarité et la facilité de la transposition ont été les principaux critères de sélection retenus. Ces bonnes pratiques sont illustrées par mode de déplacements.

Enfin, cette partie énonce les pistes d'améliorations envisagées, regroupées par type de problématique et selon le mode de déplacements. L'ensemble des mesures suggérées s'appuie sur les bonnes pratiques précitées et sur les actions et objectifs fixés par le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), approuvé par le Conseil régional en 2014.

Les propositions d'actions pourront être étudiées ensuite par les acteurs concernés (maître d'ouvrage, gestionnaire et financeurs) et/ou reprises dans des problématiques plus larges (par exemple, lors de la requalification d'une voie départementale, de la restructuration d'un réseau de bus intercommunal, de la révision ou l'élaboration d'un plan local de déplacements ou d'un plan vélo).

L'accès en voiture

Les conditions de desserte actuelles et futures

Depuis 2008, les conditions de desserte en voiture se sont globalement améliorées grâce à la généralisation de l'équipement de système de navigation par *GPS* (portable ou embarqué) dans les véhicules et au développement d'application numérique de guidage installée sur les *smartphones* (Google Maps, Waze...). Ces solutions facilitent grandement l'orientation des visiteurs et le repérage de l'itinéraire leur donnant accès à l'île de loisirs. L'ensemble des îles de loisirs est référencé par ces solutions de navigation.

L'offre de stationnement de nombreuses îles de loisirs a bénéficié (ou va bénéficier) d'importantes actions d'aménagement. Ces actions consistent :

- à optimiser les capacités de stationnement par un nouvel agencement des emplacements et des espaces de circulation ainsi que par la matérialisation des places ;
- à rendre plus lisible et confortable les emprises allouées aux stationnements par la mise en place de la nouvelle signalétique de la Région (pictogramme Parking), parfois d'enrobés et la création de cheminement allant des parkings aux activités.

Néanmoins, l'une des principales difficultés toujours constatées est l'harmonisation des mentions identifiant les îles de loisirs sur les panneaux de signalisation directionnelle. Bien que la signalisation routière de direction soit moins indispensable depuis le développement des applications de navigation, il n'en demeure pas moins qu'elle reste primordiale pour les visiteurs qui ne disposent pas d'accès à ces applications⁷ (mobile dont la batterie est déchargée, absence d'équipement ou de couverture du réseau mobile), rassurante pour le guidage des primo-visiteurs et un élément d'identification et de notoriété d'un équipement régional sur le territoire. Ainsi, une attention particulière doit lui être apportée, notamment en résorbant les difficultés ci-après.

Depuis le changement d'appellation « Base de loisirs » en « île de loisirs » en 2014, les mentions figurant sur les panneaux de signalisation routière n'ont pas été modifiées. Par ailleurs, les mentions indiquées sur panneaux de direction ne correspondent pas toujours à la dénomination actuelle et

⁷ En 2017, 27 % des Français ne possèdent de smartphone selon le baromètre du numérique publié par l'ARCEP, le CGE et l'Agence du Numérique. D'autre part, la couverture mobile peut être partielle pour les îles de loisirs situées dans les territoires ruraux.

officielle de l'île de loisirs, tel est le cas pour Boucles de Seine, Cergy-Pontoise et Vaires-Torcy, ce qui peut perturber l'orientation des primo-visiteurs.

D'autres problèmes ont été identifiés, tels que :

- la discontinuité du jalonnement routier par l'absence de panneau au moment d'un choix directionnel de l'automobiliste,
- la confusion sur les itinéraires à suivre si l'île de loisirs a plusieurs entrées pour les voitures,
- le référencement des applications de navigation qui orientent les visiteurs vers l'accès secondaire inadapté ou ne pouvant accueillir de nombreux véhicules.

Enfin, en raison des instructions interministérielles relatives à la signalisation de direction, il est parfois difficile voire impossible d'inscrire les mentions des îles de loisirs sur les panneaux routiers, notamment ceux implantés sur les voies rapides. En effet, les indications doivent respecter le schéma directeur de signalisation national, départemental puis local afin de garantir la cohérence des itinéraires reliant les pôles urbains, les principes de guidage (hiérarchie des pôles générateurs de déplacements, positionnement des panneaux selon le type de signalisation) et des normes de lisibilité (nombre maximal de mention par panneau, la hauteur du texte, le lettrage, les idéogrammes, ...).

Difficultés de signalétique routière directionnelle constatées par île de loisirs

île de loisirs	Type de problème
Bois-le-Roi	dénomination "Base de loisirs" + mauvais référencement des applications de navigation de l'accès principal pour la baignade
Boucles de Seine	dénomination "Base de loisirs Moisson Mousseaux"
Buthiers	dénomination "Base de loisirs" + 1 panneau manquant non remplacé (au centre bourg)
Cergy-Pontoise	dénomination "les étangs de Cergy-Neuville"
Créteil	dénomination "Base de loisirs"
Étampes	dénomination "Base de loisirs" + confusion directionnelle selon les différents secteurs de l'îdl + 1 panneau manquant
Jablins-Annet	dénomination "Base de loisirs" + 1 panneau manquant non remplacé (sortie A104)
Port-aux-Cerises	dénomination "Port aux Cerises" et non base régionale ou île de loisirs + confusion directionnelle selon les différents secteurs de l'îdl
Saint-Quentin-en-Yvelines	dénomination "Base de loisirs" + confusion directionnelle selon les différents secteurs de l'îdl
Vaires-Torcy	dénomination « Parc de loisirs » pour le site de Torcy et « Stade d'aviron canoë-kayak » pour Vaires + 1 panneau manquant
Val de Seine	dénomination "Base de loisirs" + confusion directionnelle selon les différents secteurs de l'îdl

Sources : enquête de terrain IAU et Google Streetview 2018.



Panneau routier à Bonnières-sur-Seine © IAU îdF

La seconde grande difficulté est la gestion du trafic automobile lors des journées de forte fréquentation. Pendant un épisode caniculaire, nombreux sont les visiteurs qui viennent en voiture, cependant les accès ne sont pas configurés ou dimensionnés par accueillir un tel afflux. Généralement, les visiteurs rencontrent alors des difficultés pour passer le péage pour les îles qui en disposent et pour stationner leur véhicule. Des embouteillages au niveau des voies d'accès ou de sortie de l'île de loisirs se forment

généralisant ainsi des remontées de file et des temps d'accès ou d'évacuation relativement long. Bien qu'importantes, les capacités de stationnement sont saturées en haute saison engendrant en conséquence du stationnement illicite dans les rues adjacentes ou le long des voies d'accès, et perturbant la circulation routière.

Les bonnes pratiques

Les bonnes pratiques recensées sur les îles de loisirs facilitant l'accès des véhicules motorisés concernent des actions sur la signalétique interne et sur les aménagements de parkings.

La nouvelle signalétique implantée à l'intérieur des îles de loisirs favorise l'orientation des automobilistes vers les espaces alloués au stationnement, l'identification des entrées et des parkings par leur éventuelle numérotation ou appellation (par exemples : Parking P1 ou Parking Baignade) et leur repérage pour pouvoir les rejoindre à pied lors du retour. Cette signalétique permet ainsi une meilleure gestion du public, de les guider en fonction des activités souhaitées ou selon les capacités restantes en cas de forte fréquentation.

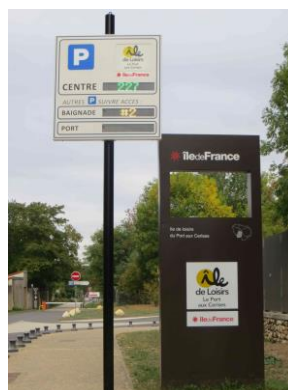


Parking P1 à l'île de loisirs de Cergy-Pontoise © IAU îdF

Le SMEAG de l'île de loisirs de Port-aux-Cerises a porté une attention toute particulière à l'identification des parkings et de leur capacité. Les panneaux des parkings signalent le type de véhicule motorisé autorisé à stationner (car, voiture ou deux-roues motorisés) et le nombre de places. De plus, à l'entrée principale de l'île (secteur centre), un panneau lumineux affiche les nombres de places restantes dans les différents parkings de l'île de loisirs.



Capacité des parkings à l'île de loisirs de Port-aux-Cerises © IAU îdF



Le réaménagement des entrées, des espaces de circulation et de stationnement permettent quant à eux de mieux organiser les flux de voiture et d'optimiser les capacités dédiées aux véhicules motorisés. Les îles de loisirs de Cergy-Pontoise, Jablines-Annet et Port-aux-Cerises en sont des exemples. À cette occasion, un traitement qualitatif est généralement porté à ces espaces (surfaces asphaltées, marquage aux sols des emplacements de stationnement, cheminement piétonnier confortable depuis les parkings...).



Parking aménagé à l'île de loisirs de Jablines-Annet © IAU îdF

Les pistes d'améliorations

Le guidage et la signalisation routière directionnelle

Bien que les automobilistes utilisent de plus en plus des GPS ou des applications de navigation, ces solutions numériques de guidage ne se substituent pas encore à la signalisation routière directionnelle. Les panneaux routiers ont des nombreux atouts qui justifient une attention particulière :

- ils sont indispensables aux automobilistes non équipés de GPS ;
- ils confirment le bon chemin aux usagers des GPS ;
- ils guident les cyclistes et les piétons à défaut de jalonnement spécifique ;
- ils inscrivent dans le territoire les îles de loisirs comme un équipement régional structurant, participent ainsi à leur notoriété ;
- et ils orientent les automobilistes vers les entrées conseillées selon les activités souhaitées.

Plusieurs améliorations ont été relevées. La première porte sur l'harmonisation de la mention « île de loisirs » sur les panneaux routiers afin de prendre en considération le changement de dénomination datant de 2014, d'éviter des appellations différentes (Base de loisirs, Base régionale de loisirs, Parc de loisirs, Étangs, ...) et de mettre à jour l'évolution des noms officiels des îles de loisirs sur les panneaux de signalisation (par exemple, « Moisson-Mousseaux » par « Boucles de Seine »). L'enjeu est d'obtenir un effet d'offre ou de « marque » régionale cohérent avec le référencement des îles de loisirs dans les outils de recherche d'itinéraire.

La continuité de la signalisation directionnelle est fondamentale pour l'orientation des usagers. Il est donc recommandé pour quelques îles de loisirs d'implanter ou de remplacer des panneaux routiers manquants sur les itinéraires privilégiés.

Enfin, l'appellation et le positionnement des panneaux peuvent être revus dans des situations où l'automobiliste doit faire un choix directionnel pour se rendre dans un secteur particulier de l'île de loisirs. Par exemple, les îles de loisirs de Port-aux-Cerises ou de Val de Seine possèdent plusieurs accès, il est alors nécessaire d'orienter l'utilisateur selon les activités souhaitées, sans lui apporter une confusion directionnelle.

L'offre de stationnement

Vu l'enjeu que représente le stationnement en haute saison, de nombreuses îles de loisirs ont déjà mené des actions importantes sur leur espace de stationnement. Cependant, la problématique du stationnement en cas de période de forte fréquentation ou d'épisode caniculaire reste une préoccupation forte des gestionnaires des îles de loisirs. Ni les capacités ni les espaces de circulation ne sont adaptés à de tels pics de demande, ainsi des phénomènes de congestion pour la sortie des véhicules peuvent se manifester allongeant les temps des trajets du retour des usagers et perturbant d'éventuelles interventions de véhicules de secours.

Capacités de stationnement et projets de parking au sein des îles de loisirs

île de loisirs	Estimation du nombre de places de stationnement	Aménagement récent (moins de 5 ans)	Projet ou action possible à envisager
Bois-le-Roi	1 300		
Boucles de Seine	1 000		
Buthiers	600		
Cergy-Pontoise	4 300	Oui	
Corniche des Forts	0		
Créteil	0		Possibilité de mutualisation avec des équipements (commerciaux et sportifs)
Étampes	600		Possibilité de mutualisation avec un centre commercial
Jablins-Annet	2 100 + 2 000 de délestage	Oui	
Port-aux-Cerises	1 000	Oui	Parking du Port de plaisance (+ 200 places et labélisation en Parc Relais)
Saint-Quentin-en-Yvelines	1 400 + 3 000 de délestage		
Vaires-Torcy	1 600	sur le site Torcy et sur le site de Vaires (parking de 600 places)	
Val de Seine	700 + 800 de délestage		Rénovation du parking principal du pôle Rouillard

Sources : estimation IAU ou SMEAG de chaque île de loisirs 2018.

NB : Les capacités des parkings indiquées concernent uniquement le stationnement des voitures. Les places pour les cars ne sont pas prises en compte.

Pour optimiser au mieux les espaces alloués au stationnement, il est conseillé de réguler à la fois l'offre et la demande, et donc d'agir dans la mesure du possible sur leur aménagement, leur gestion et leur tarification.

Le réaménagement des parkings, voire leur relocalisation au sein de l'île de loisirs, pourra étendre les capacités de stationnement et fluidifier la circulation, par une meilleure délimitation des emplacements de stationnement et l'adaptation des voies et des sens de circulation.

La mutualisation des parkings gérés par d'autres acteurs et situés à proximité des entrées ou reliés par un service de bus peut être également une solution ponctuelle. En effet, de nombreuses îles de loisirs présentent dans leur environnement proche des parkings de grande dimension peu ou pas occupés à ces périodes de fortes fréquentations. L'utilisation de parkings d'hypermarché, de centre commercial ou de parc relais peut être une réponse pour faire face à une forte demande. Un accord pourrait être passé entre le SMEAG de l'île de loisirs et le gestionnaire du parking dit de délestage lors des quelques journées de forte affluence dans l'année.

Enfin, la tarification du stationnement peut être un levier de modération des flux automobiles pendant la haute saison en favorisant l'usage des modes alternatifs. Ceci plaide pour une tarification des entrées à la voiture et non au passager pour inciter au covoiturage (dans les limites de capacité du véhicule pour éviter les phénomènes d'entassement à bord déjà observés dans les îles où une telle tarification est en place). Il peut même être envisagé un tarif réduit ou un accès gratuit pour les visiteurs venant à pied ou à vélo pour renforcer l'effet de report modal. Si le stationnement est gratuit les autres mois de l'année, le gestionnaire de l'île de loisirs peut mettre en place un stationnement payant et si le stationnement est déjà payant, il peut appliquer une augmentation tarifaire limitée aux week-ends, par exemple. Cependant, la mise en œuvre d'une politique tarifaire du stationnement engendre des dépenses d'investissement initial et de fonctionnement pour organiser et gérer l'encaissement mais elle peut devenir aussi une source de recettes supplémentaires. Préalablement à l'instauration d'une tarification de l'entrée aux véhicules, il est recommandé de s'assurer que les collectivités interdisent ou rendent payant le stationnement sur les voies limitrophes aux îles de loisirs pour limiter les effets de débordement et de stationnement gênant pour les riverains.

L'accès en transport collectif

Les conditions de desserte actuelles et futures

Il faut garder en mémoire que les îles de loisirs ont été créées pour valoriser des terrains occupés en majorité par des sablières et accessibles par le réseau routier mais pas nécessairement desservis par le réseau ferroviaire. Les sites des îles de loisirs ont été retenus en 1974 d'après une sélection d'opportunité foncière proposée en 1965, c'est-à-dire à une époque où les transports publics étaient conçus dans l'unique but d'assurer des déplacements domicile-travail. Aujourd'hui, ces terrains restent en majorité plus facilement accessibles avec une voiture particulière.

En raison de leur relatif éloignement au réseau ferré régional, la liaison en bus entre la gare la plus proche et l'entrée principale de l'île de loisirs constitue l'une des principales difficultés d'accès en transport en commun. Généralement, le temps de rabattement en marche est relativement long, aucune offre de vélo en libre-service n'est disponible (à part à Créteil et à Cergy), il devient alors nécessaire d'assurer cette liaison en bus pour garantir l'accès au plus grand nombre. Cependant, trois îles de loisirs ne disposent d'aucune desserte en bus pouvant permettre la liaison avec la gare aux heures des activités des îles de loisirs, soit une de moins qu'en 2008 (Buthiers). Pour les îles desservies en bus, notamment depuis les gares du réseau ferré régional, la fréquence de passage des bus et les temps de parcours peuvent être perfectibles.

Temps de parcours entre l'île de loisirs et la gare la plus proche

île de loisirs	Gare la plus proche	Distance en km	Temps en bus	Temps à vélo	Temps à pied
Bois-le-Roi	Bois-le-Roi	2,2	Aucune desserte	10 min	28 min
Boucles de Seine	Bonnières	8	Aucune desserte	28 min	1h45
Buthiers	Malesherbes	2,7	8 min	12 min	35 min
Cergy-Pontoise	Cergy Préfecture	2,3	9 min	11 min	30 min
Corniche des forts	Mairie des Lilas	1,3	8 min	5 min	17 min
Créteil	Pointe du Lac	0,5	Non significatif	3 min	5 min
Étampes	Étampes	1,2	10 min	8 min	17 min
Jablins-Annet	Lagny-Thorigny	5,9	21 min	25 min	1h16
Port-aux-Cerises	Juvisy	0,8	Non significatif	3 min	10 min
Saint-Quentin-en-Yvelines	Saint-Quentin Montigny	1,2	8 min	6 min	15 min
Vaires-Torcy	Vaires-Torcy	1,5	8 min	7 min	19 min
Val de Seine	Vernouillet - Verneuil	1	9 min	5 min	14 min

Sources : Mappy, Vianavigo, 2018.

NB : Distances et temps mesurés entre la gare et l'entrée de l'île de loisirs la plus proche. Pour l'île de loisirs de Val de Seine, l'entrée la plus proche est très éloignée des activités proposées. Les distances et temps de marche peuvent parfois doubler pour relier l'accueil ou les activités principales de l'île de loisirs.

Depuis 2008, l'offre bus a été renforcée sur l'ensemble des réseaux de bassin et sur les lignes interurbaines. La quasi-totalité des réseaux de bus se sont restructurés apportant une meilleure lisibilité grâce à des itinéraires simplifiés et un niveau de service plus adapté aux besoins de mobilité des territoires, même si les plans locaux de déplacement (PLD) n'ont pas toujours été établis. Ce développement de l'offre a permis d'augmenter les fréquences de passages des bus et l'amplitude horaire aussi bien en semaine que le week-end. Ainsi, 8 îles de loisirs sur 11 ouvertes au public en 2008 ont bénéficié d'une amélioration des services de bus. Ces évolutions de desserte se traduisent par la création de nouvelle ligne (comme par exemple à Buthiers, Cergy-Pontoise, Créteil, Étampes ou Port-aux-Cerises), l'extension de ligne telle qu'à Jablins-Annet ou à Vaires-Torcy et par le renforcement de la fréquence en période creuse et/ou en fin de semaine à l'image d'Étampes, de Saint-Quentin-en-Yvelines ou de Vaires-Torcy. En revanche, les îles de loisirs de Boucles de Seine

ou de Bois-le-Roi n'ont pas connu de réelles améliorations, leur offre bus étant dédiée aux transports scolaires, limitée ou inexistante les dimanches et l'été.

Malgré les efforts consentis à l'amélioration de la desserte des îles de loisirs, il demeure difficile d'équilibrer financièrement ces services au regard des caractéristiques de fréquentation des îles de loisirs (une dépendance aux conditions météorologiques, la saisonnalité, des visites en famille le week-end, ...). Le profil dominant des déplacements liés aux îles de loisirs est difficilement compatible avec le fonctionnement des transports en commun plus adapté et dimensionné aux zones urbanisées denses et aux activités régulières réalisées en période scolaire. L'offre bus le dimanche pour les îles de loisirs en grande couronne est alors nettement réduite comparativement à une journée de semaine. Les horaires de passages des bus aux arrêts situés à proximité des entrées principales des îles de loisirs l'attestent.

L'offre bus l'été à proximité de l'entrée principale des îles de loisirs

île de loisirs	Nombre de ligne de bus	L'aller : Passages entre 10h et 16h			Le retour : Passages entre 16h et 20h		
		Lundi au vendredi	Samedi	Dimanche	Lundi au vendredi	Samedi	Dimanche
Bois-le-Roi	1	0	0	0	0	0	0
Boucles de Seine	1	0	0	0	0	0	0
Buthiers	1	4	2	2	4	2	2
Cergy-Pontoise	2	34	34	28	32	28	19
Corniche des Forts	1	55	42	36	37	28	24
Créteil	4	166	140	90	140	97	60
Étampes	5	37	28	18	7	20	11
Jablins-Annet	3	5	6	2	9	4	1
Port-aux-Cerises	4	46	48	13	45	27	8
Saint-Quentin-en-Yvelines	4	65	65	6	86	48	4
Vaires-Torcy	4	97	66	47	85	43	23
Val de Seine	0	0	0	0	0	0	0

Source : Vianavigo, Fiches horaires des opérateurs et enquête terrain IAU, 2018.

La tarification des transports collectifs en Île-de-France a connu de profonds changements depuis 2008. Le Stif (ancienne dénomination d'Île-de-France Mobilités) a mis en place successivement des mesures tarifaires favorisant l'usage des transports publics :

- le 1^{er} juillet 2011, le nombre de zones tarifaires est réduit à 5 zones ;
- le 1^{er} septembre 2012, le dézonage pendant les week-ends et les jours fériés est appliqué ;
- le 16 mai 2013, le conseil du Stif vote le dézonage des forfaits Navigo de la mi-juillet à la mi-août ;
- le 5 mars 2014, la mesure de dézonage est étendue aux petites vacances scolaires ;
- et le 1^{er} septembre 2015, la tarification unique est en vigueur, les forfaits Navigo toutes zones au tarif de 70 euros sont disponibles.

Auparavant, le coût du déplacement en transport était un frein supplémentaire. D'après l'étude de 2008, le prix d'un aller-retour entre Paris et une île de loisirs pouvait osciller entre 7 et 23 euros par personne. Dorénavant, avec le dézonage, les visiteurs des îles de loisirs en possession d'un forfait Navigo ou Imagine R n'ont plus à se soucier du coût du trajet vers les îles de loisirs.

Enfin, le développement du numérique a également simplifié les déplacements des visiteurs, en particulier avec l'utilisation des applications sur *smartphone* comme Vianavigo, Citymapper ou Google Maps. Toutes les îles offrent une couverture mobile haut débit 4G⁸. Quant aux voyageurs, ils peuvent connaître sans difficulté leur itinéraire selon les horaires et les modes de transport souhaités et prévoir

⁸ Source : www.monreseau-mobile.fr, site internet de l'Autorité de régulation des communications électroniques et des Postes (Arcep).

un temps de trajet en conséquence. La praticabilité de ces outils numériques s'est renforcée avec le temps et s'est bonifiée grâce aux référencements précis des îles de loisirs par ces applications. Cela étant, seules les entrées principales (accès voiture) sont généralement prises en compte dans ces référencements, alors que certaines entrées seraient plus adaptées selon les activités visées ou l'étendue de l'île de loisirs ou la gare la plus proche. Les sites internet des îles de loisirs devraient clairement préciser les adresses à entrer dans les moteurs de navigation et recherche d'itinéraires, en fonction des modes, des possibilités d'accès et des activités visées pour que les visiteurs qui préparent leurs déplacements aient une vision claire avec un maximum d'informations sur la même page : situation des entrées, des gares, des accès piétons, voitures, des parkings, des tarifs des entrées et activités, des plages d'ouverture de l'île...

Contrairement à l'accessibilité routière, l'accessibilité en transport collectif des îles de loisirs sera incontestablement améliorée à la mise en service des nombreux projets prévus d'ici 2030. Ces nouvelles infrastructures vont contribuer au renforcement du maillage du réseau de transport et offrir de meilleures fréquences de desserte bénéficiant directement à six îles de loisirs, et indirectement pour les autres. Par ailleurs, ces projets susciteront une révision des réseaux de bus locaux avant leur mise en service, et ce sera alors une nouvelle opportunité à saisir pour renforcer la desserte de ces îles de loisirs.

Les projets de transport en commun pouvant influencer l'accessibilité des îles de loisirs

île de loisirs	Nom du projet de transport (gare desservie)	Horizon envisagé
Bois-le-Roi		
Boucles de Seine		
Buthiers		
Cergy-Pontoise		
Corniche des Forts	Prolongement la ligne 11 du métro (Serge Gainsbourg)	2022
	T1 (Place Carnot)	2022
	T11 Express (Bobigny La Folie)	2024
	T Zen 3 (Raymond Queneau)	2023
Créteil	Grand Paris Express Ligne 15 (Créteil l'Échat)	2025
	Câble A (Pointe du Lac)	2022
Étampes		
Jablins-Annet		
Port-aux-Cerises	Prolongement du Tramway T7 (Juvisy)	2022
Saint-Quentin-en-Yvelines	Grand Paris Express Ligne 18 (Saint-Quentin Est)	2030
Vaires-Torcy	Grand Paris Express Ligne 15 (Noisy-Champs)	2025
	Ligne 16 (Chelles)	2030
Val de Seine	Prolongement du RER E (Vernouillet-Verneuil)	2024

Source : Île-de-France Mobilités.

Les bonnes pratiques

Quelques mesures améliorant le déplacement en bus ont été remarquées, elles portent le plus souvent sur l'environnement de l'arrêt de bus, l'information voyageurs et parfois l'adaptation du service bus pour répondre aux besoins spécifiques de desserte d'une île de loisirs.

L'aménagement de l'arrêt de bus desservant l'île de loisirs est un facteur encore trop souvent négligé. Afin de rendre le trajet en bus plus agréable, il est appréciable que l'arrêt de bus soit équipé d'un abri-voyageurs offrant un banc et des informations sur la (ou les) ligne de bus qui le dessert (fiche horaire, plan de ligne, temps d'attente avant le prochain passage du bus). L'arrêt et le cheminement jusqu'à l'entrée de l'île de loisirs doivent également être accessibles aux personnes à mobilité réduite, notamment pour assurer la continuité de la chaîne de déplacements avec l'équipement régional de loisirs rendu accessible au plus grand nombre.



Arrêt « base de loisirs » à Étampes © IAU îdF

Pour faciliter l'orientation des utilisateurs des bus et l'identification de l'île de loisirs sur le parcours, quelques arrêts ont été renommés avec la mention « île de loisirs ». Ce nouveau référencement de l'arrêt desservant l'île de loisirs simplifie alors la recherche d'itinéraire en transport public via les applications de type Vianavigo.

L'une des actions d'amélioration de la desserte en bus les plus emblématiques a été, en 2017, la mise en service d'une navette estivale adaptée aux besoins de mobilité des visiteurs de l'île de loisirs de Cergy-Pontoise. Financée par Île-de-France Mobilités, cette nouvelle ligne du réseau de bus de l'agglomération relie toute les 30 minutes l'île de loisirs à trois grands pôles gares, tous les jours des mois de juillet et d'août et tous les week-ends de juin et de septembre.



Bus de la ligne estivale 29 à Cergy © STIVO

Les pistes d'améliorations

La desserte en bus

Les pistes d'améliorations proposées visent un niveau de service de transports réguliers acceptable, sans être trop onéreux pour la collectivité. Les mesures préconisées ne peuvent aboutir sans la décision et le financement d'Île-de-France mobilités, qui est l'autorité organisatrice des transports publics en Île-de-France et sans une consultation de l'ensemble des partenaires locaux (transporteurs et communes / intercommunalités / syndicat mixte de l'île de loisirs).

Un développement mesuré de l'offre

La création d'une nouvelle ligne de bus pour desservir uniquement une île de loisirs semble peu envisageable ou alors exceptionnelle au regard des pratiques de fréquentation de ce type d'équipement et du coût estimé à la charge de la collectivité. Seules les améliorations des lignes existantes paraissent plausibles telles qu'un renfort de la desserte par une évolution du niveau de service ou une adaptation des itinéraires des lignes de bus. Cependant, à l'avenir, les îles pourraient bénéficier de navettes autonomes pour les rabattements vers les gares, notamment en périodes creuses.

Un niveau de service adapté aux besoins

Le niveau de service des lignes de bus s'apprécie en fonction des jours de service, de l'amplitude horaire, des horaires de passage et de la fréquence.

Du fait de la nature de leurs activités, les îles de loisirs sont davantage concernées que d'autres types d'équipements par des horaires et périodes atypiques. L'exploitation des lignes de bus doit notamment s'effectuer en période de vacances scolaires, les week-ends et jours fériés. Par ailleurs, pour que l'offre s'adapte à la demande des visiteurs des îles de loisirs, il faut, dans la mesure du possible, que l'amplitude et les horaires de passage puissent garantir l'aller et le retour des visiteurs et que la fréquence soit régulière.

Cependant, l'amélioration des services qui pourrait être proposée les dimanches en haute saison conduirait parfois à recommander un meilleur niveau de service dominical que celui de la semaine. Il est difficilement envisageable de fournir un service plus performant le dimanche qu'en semaine, au regard des contraintes financières et d'exploitation d'un service de bus. L'offre du week-end peut être renforcée en tenant compte alors du niveau d'offre de la semaine.

Des aménagements d'itinéraires et d'arrêts

Avant toute proposition de création de ligne nouvelle, il est préférable de suggérer la modification ou la prolongation des itinéraires des lignes de bus existantes qui desservent les îles de loisirs ou qui passent à proximité. Cela présente l'avantage de relier un quartier déjà desservi à l'équipement régional et de maîtriser l'éventuelle augmentation des coûts d'exploitation.

De même, les améliorations peuvent porter sur les arrêts, soit par un déplacement d'un arrêt au plus près d'une entrée de l'île de loisirs, soit par la création d'un nouvel arrêt desservi par une ligne qui passait mais qui ne s'y arrêtait pas.

En plus de l'attention donnée à la localisation des arrêts, l'accessibilité, l'aménagement et l'équipement de l'arrêt ne doivent pas être négligés, la qualité du service de bus en dépend.

Un abri voyageur accroît le confort pour les usagers, il est également un support d'information voyageurs incontournable. Ainsi, il est proposé que tous les arrêts de bus situés au plus près des entrées des îles de loisirs disposent des éléments suivants :

- un plan pour chaque ligne desservant l'arrêt,
- une fiche horaire pour chaque ligne,
- un plan du réseau ou plan de secteur si plusieurs réseaux desservent le territoire,
- un plan du quartier avec l'indication de l'île de loisirs,
- et, si possible, un panneau affichant en temps réel la durée d'attente avant les prochains passages des bus.

Par souci de lisibilité et d'identification des arrêts, il serait préférable que ces arrêts soient renommés avec la mention île de loisirs.

Enfin, l'ensemble de ces changements doit être relayé par les différents canaux de communication et en particulier par le site internet de l'île de loisirs, de l'intercommunalité, de la commune, de l'opérateur de transport.

Les autres services de mobilités

Des services de transport à la demande (TAD) à réajuster selon les besoins

La mise en place d'un service de TAD peut être envisagée dans des territoires peu denses où l'offre de transport en commun est incomplète ou quasi inexistante afin de garantir un service public de transport. La création et l'exploitation d'un service de transport à la demande sont à l'initiative des collectivités locales concernées dans le cadre de délégation de compétence d'île-de-France mobilités. Le financement de ce type de service est assuré par les collectivités locales avec une subvention du d'île-de-France mobilités et éventuellement du Conseil départemental concerné.

L'avantage du TAD est le déclenchement des courses si les voyageurs en font la demande. Ainsi, en raison d'une fréquentation fortement dépendante de l'ensoleillement et de la chaleur, un service de TAD semble *a priori* être une solution alternative à la desserte des îles de loisirs. Néanmoins, il est nécessaire de rappeler que les coûts d'exploitation de tels services sont relativement onéreux pour la

collectivité ce qui limite leur développement : ramenés au kilomètre parcouru, ces coûts sont presque équivalents à ceux des lignes régulières, puisque le poste principal des charges d'exploitation correspond au personnel de conduite, et le coût d'une course par passager est très élevé, autour de 40 euros en moyenne, compte tenu du faible taux d'occupation des véhicules par trajet.

En 2018, trois services fonctionnent à proximité d'îles de loisirs en complémentarité du réseau de bus régulier. Cependant, leur offre n'est pas encore adaptée aux besoins des visiteurs des îles de loisirs. Chaque service peut faire l'objet d'améliorations, elles sont présentées ci-après.

Le service Plus de Pep's, exploité par FlexCité renforce l'offre de transport sur le territoire du Syndicat Intercommunal de Transports des Secteurs III et IV de Marne-la-Vallée et des communes environnantes en heures creuses ou dans les zones non desservies par les lignes de bus régulières. Ce service de lignes virtuelles⁹ est ouvert à tous après avoir adhéré au service et applique la tarification francilienne des transports publics. La réservation peut s'effectuer jusqu'à 2 heures avant le départ. Deux lignes desservent l'île de loisirs de Jablines-Annet et la relient à la gare de Lagny-Thorigny avec la L1 et à la gare de Chessy Marne-la-vallée avec la L2. Ces lignes fonctionnent les mercredis, samedis, dimanches et jours fériés, avec des amplitudes de service allant de 13h45 à 18h30 pour la L1 et de 14h30 à 17h pour la L2. Cependant, les horaires proposés ne permettent pas de profiter des activités de l'île de loisirs très longtemps moins de quatre heures en utilisant au mieux la L1 et seulement une heure avec la L2. L'amélioration à envisager serait d'élargir la plage horaire de présence possible sur l'île de loisirs, par l'adaptation des grilles horaires de ces lignes.



Véhicule du service « Plus de Pep's » © FlexCité

Le service « La Navette », exploité par FlexCité, propose une desserte zonale¹⁰ de 33 arrêts prédéfinis sur 8 communes du bassin chellois, dont Vaires-sur-Marne. En complément des lignes régulières du Syndicat Intercommunal de Transport du Bassin Chellois et des Communes Environnantes (SITBCCE), « La Navette » fonctionne du lundi au samedi de 5h à 7h puis de 21h à 23h et les dimanches et jours fériés de 6h à 23h. Ce service est ouvert à tous à condition d'une inscription préalable et applique la tarification francilienne des transports publics.



Véhicule du service « La Navette » © FlexCité

Le service dessert trois arrêts sur la commune de Vaires-sur-Marne dont la gare de Vaires-Torcy, cependant l'arrêt desservi le plus proche se situe à environ 10 minutes à pied de l'une des entrées

⁹ L'itinéraire, les arrêts et les horaires sont fixes, à l'image d'une ligne régulière, mais la ligne virtuelle fonctionne que si une réservation est validée.

¹⁰ La prise en charge s'effectue sur des arrêts d'origine et de destination prédéfinis mais les horaires sont déterminés en fonction de la demande et de la capacité des véhicules.

principales de l'île de loisirs de Vaires-Torcy. Afin d'améliorer la desserte de l'île de loisirs avec peu d'impact financier sur le service, il est proposé d'ajouter un nouvel arrêt prédéfini au plus près de l'entrée, soit au niveau de l'arrêt « Base Olympique » du réseau de lignes régulières Apolo 7.

Le service TAMY, exploité par FlexCité, a progressivement été étendu à 30 communes rurales ou périurbaines situées à l'ouest de la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (GPS&O). Ce service de desserte zonale assure la liaison entre ces communes et les lieux de vie les plus fréquentés de l'agglomération mantoise (gares, les parcs d'activités, les centres commerciaux, les équipements culturels ou sportifs, les administrations ou les hôpitaux). Il fonctionne du lundi au samedi de 9h à 17h et permet d'effectuer des trajets d'arrêt à arrêt avec une réservation jusqu'à une heure à l'avance. Les bénéficiaires du service sont les habitants de ces 30 communes, une inscription préalable au service est nécessaire. Il serait intéressant que ce service desserve l'île de loisirs des Boucles de Seine, à partir de ces 30 communes, mais aussi depuis les arrêts situés dans l'agglomération afin de relier le bassin mantois à cette île de loisirs qui ne dispose d'aucune desserte régulière. Cependant, cela oblige de revoir le règlement du service et de réévaluer à la hausse son coût de fonctionnement déjà bien élevé¹¹.

Des taxis à développer en complémentarité des services de TAD

Toutes les gares à proximité des îles de loisirs disposent d'une station de taxis. Il est donc possible d'effectuer un trajet de rabattement depuis la gare. Ce mode de transport confortable peut intéresser une clientèle de petits groupes (4 personnes maximum) qui ne dispose pas de voiture et qui souhaitent se rendre dans une île de loisirs inaccessible par le réseau de transport public, tout en limitant les coûts de déplacement, sans souci de stationnement.

Dans les territoires peu denses, le taxi pourrait également compléter le service existant de transport à la demande. Une organisation coordonnée et planifiée entre le TAD et les sociétés/artisans locaux de taxis permettrait d'étendre l'offre de mobilité en termes de jour de service, d'amplitude horaire et de couverture territoriale.

Le développement d'une offre de taxis nécessite d'en faciliter l'accès et d'en améliorer l'information auprès des usagers potentiels. Il s'agirait alors de regrouper les informations sur l'offre, les tarifs et les numéros ou applications de réservation des services de taxis, puis de les rendre disponibles dans le bâtiment voyageurs de la gare, au niveau de la station ou du point d'arrêt des taxis, mais aussi à l'accueil des îles de loisirs et sur leur site internet. Un annuaire des professionnels du taxi à l'échelle locale pourra être élaboré.

Des navettes autonomes à expérimenter

Les expérimentations de navettes autonomes se multiplient à l'initiative de nombreux constructeurs et d'opérateurs de transport. Par ailleurs, elles sont soutenues, notamment par la Région et Île-de-France Mobilités. La mise en place d'une expérimentation avec un véhicule de transport collectif de taille réduite (6 à 10 passagers) aurait tout son sens pour assurer la liaison de rabattement entre l'île de loisirs et la gare, mais aussi un service de desserte interne à une île de loisirs très étendue, telle que celle de Saint-Quentin-en-Yvelines. Une île de loisirs constitue un terrain et un environnement adaptés à de telle expérimentation, qui plus est sur le domaine foncier de la Région.



Navette autonome au bois de Vincennes © îdF Mobilités

¹¹ En 2016, le budget de fonctionnement du service TAMY est d'environ 300 000 euros, à la charge de GPS&O qui perçoit une subvention d'Île-de-France Mobilités à hauteur de 18 000 euros.

Des transports sur les voies d'eau, des opportunités à étudier

Les bacs

L'île de loisirs des Boucles de Seine bénéficie indirectement de la mise en place du bac entre Vétheuil et Moisson. La traversée de la Seine est gratuite et se réalise en 5 minutes. Le bac peut transporter jusqu'à 12 passagers maximum (y compris des cyclistes). Il fonctionne d'avril à octobre, les vendredi matin, samedi et dimanche. Les communes de Vétheuil et Moisson financent le fonctionnement de ce service et le Syndicat Mixte d'aménagement, de gestion et d'entretien des berges de la Seine et de l'Oise (SMSO) a financé l'installation des pontons d'embarquement à hauteur de 100 000 euros et prend à sa charge l'entretien de ces équipements.



Ponton du bac à Moisson © IAU îdF

L'expérience du bac de Vétheuil-Moisson est l'illustration qu'un tel service devient intéressant pour relier rapidement deux rives d'un cours d'eau éloignées de franchissement (pont ou passerelles) ou deux rives d'un large étang. Une étude d'opportunité ou de faisabilité d'une liaison en bac entre l'île de loisirs du Val de Seine et la commune de Vaux-sur-Seine pourrait être menée, de même pour la mise en service d'un bac sur l'étang de l'île de loisirs de Saint-Quentin-en-Yvelines qui faciliterait nettement la liaison entre les secteurs nord et sud de cet équipement régional.

Les navettes fluviales

Étant donné la localisation de nombreuses îles de loisirs le long des berges de la Seine ou de l'un de ses affluents (la Seine pour Bois-le-Roi, Boucles de Seine, Port-aux-Cerises et Val de Seine ; l'Oise pour Cergy-Pontoise ; la Marne pour Jablines-Annet et Vaires-Torcy) et la présence d'un port fluvial sur les îles de loisirs de Port-aux-Cerises et de Val de Seine, la navette fluviale pourrait devenir un mode de transport adapté dans le cadre de la desserte de ces équipements régionaux. En raison des contraintes de circulation sur les voies navigables d'Île-de-France (présence d'écluses et vitesses autorisées limitées pour ne pas endommager les berges ou pour des raisons de sécurité), ce mode de desserte complémentaire est approprié pour des déplacements aux motifs non contraints tels que les promenades ou des itinéraires de découverte touristique.

L'expérience de la navette des Mureaux - Meulan - île de loisirs du Val de Seine n'a pas été maintenue, certainement pour des raisons financières (le coût de fonctionnement était évalué à 2 500 euros par jour). Par contre, le service de navette fluviale traversant le bras de Seine à Andrésy permet aux touristes d'accéder aux espaces de promenade de l'île Nancy d'avril à fin octobre.



Navette fluviale à Andrésy © Le Parisien - Yves Fossey

Des services d'autopartage à l'intérêt limité

Le développement des services d'autopartage semble difficile au regard des expériences recensées à Paris et en Île-de-France. L'offre de service la plus importante émerge dans les territoires les plus denses de la région. Compte tenu des tarifs pratiqués par les opérateurs et de la nature du service proposant généralement des trajets en boucle, ce mode de déplacements répond peu aux besoins de la clientèle des îles de loisirs. L'utilisation d'un service de taxi paraît plus adaptée.

Des services de covoiturage à promouvoir

Pour les déplacements à destination des îles de loisirs, soit principalement en grande couronne et en période creuse, la pratique du covoiturage peut être une solution alternative pour les personnes non motorisées. Bien qu'il présente les avantages d'optimiser l'usage des voitures et d'être économique, le covoiturage n'est pas facile à organiser, même si des applications numériques performantes existent telles que Karos, Klaxit, Id Vroom, la Roue verte, Roulez malin. Néanmoins, la mise en relation entre l'offre des conducteurs et la demande des passagers peut être encouragée par différents types de partenariat :

- entre les îles de loisirs et les services de covoiturage en proposant aux covoitureurs des réductions sur les tarifs d'entrée ou d'activité, une éventuelle facilité de stationnement et en communiquant cette mesure sur leur site internet respectif ;
- entre Île-de-France mobilités et les services de covoiturage sur le modèle des opérations « Tous ensemble pour le covoiturage » avec Vianavigo pour encourager les Franciliens à opter pour le covoiturage domicile-travail. Pour compenser en partie l'insuffisance des services de transports publics en fin de semaine et en haute saison dans les territoires ruraux ou périurbains, cette campagne de promotion d'accès aux loisirs pour tous permettrait d'inciter financièrement les personnes à recourir au covoiturage si elles souhaitent se rendre dans les îles de loisirs.

Les services d'autostop organisé à encourager

Lorsque le développement d'une offre de transports collectifs suffisante n'est pas possible, l'autostop organisé via des applications de type Covoit'ici, OuiHop' et Rézo Pouce est bien adapté aux territoires peu denses, et permet d'être covoituré à moindre coût et sans réservation préalable. L'autostop est ainsi sécurisé par ces systèmes via une identification des conducteurs, des passagers, des trajets ou destinations et des arrêts de prise en charge.

Grâce au partenariat entre le Parc naturel régional (PNR) du Gâtinais français, les 54 sur 69 communes adhérentes au PNR et la société Rézo Pouce, un réseau d'arrêt matérialise d'autostop s'est constitué sur ce territoire rural et a permis que l'île de loisirs de Buthiers dispose d'un arrêt. À cet exemple, les îles de loisirs de Bois-le-Roi, de Boucles de Seine, d'Étampes, de Jablines-Annet et du Val de Seine seraient potentiellement concernées par ce type de service. Il faudrait que les collectivités territoriales et les îles de loisirs choisissent d'encourager cette pratique par l'installation des panneaux d'arrêts et par une communication régulière de cette offre de service. De plus, un soin particulier devra être porté à la localisation et à l'aménagement de ces arrêts pour garantir leur mise en sécurité ainsi que leur confort.



Arrêt du Rézo Pouce à l'île de loisirs de Buthiers © IAU îdF

Les bornes de recharge pour les véhicules électriques

Compte tenu du développement attendu de la motorisation électrique, les îles de loisirs peuvent commencer à réfléchir à la nécessité d'installer des bornes de recharge électrique. Seule l'île de loisirs de Jablines-Annet en possède déjà. Les voitures, les véhicules de service de l'île, comme les vélos à assistance électrique pourraient y avoir accès.



Borne de recharge à l'île de loisirs de Jablines-Annet © IAU îdF

L'accès à vélo

Les conditions de desserte actuelles et futures

Le vélo semble constituer un mode de transport parfaitement adapté pour se rendre dans une île de loisirs depuis une gare ou si on réside à proximité. De par sa flexibilité, son caractère économe, et son gabarit facilitant son embarquement dans les trains et son stationnement dans les îles de loisirs, le vélo paraît alors une réponse modale aux besoins de mobilité de nombreux visiteurs, notamment pour :

- ceux qui ne sont pas motorisés ;
- ceux qui résident à moins de 30 minutes de vélo d'une île de loisirs, soit une grande majorité des visiteurs ;
- ceux qui souhaitent éviter la congestion routière aux abords des îles de loisirs en cas de forte fréquentation ;
- réaliser les trajets de rabattement vers ou depuis la gare. En effet, le temps de cette liaison à vélo est comparable à celui en bus et l'usage du vélo peut pallier l'insuffisance de l'offre bus en fin de semaine ;
- effectuer les déplacements au sein de l'île de loisirs, par exemple, pour relier deux secteurs d'activités éloignés l'un de l'autre.

Rappelons que le cycliste peut monter son vélo à bord des Transilien et des RER :

- les samedis, dimanches et jours fériés toute la journée ;
- les autres jours avant 6h30, entre 9h et 16h30, puis après 19h.

Par ailleurs, le vélo allie les aspects sport et loisirs, santé et écologie sur lesquels les îles de loisirs communiquent et promeuvent.

Le seul inconvénient de ce mode est qu'il est moins adapté aux déplacements de certains publics comme les familles avec de jeunes enfants ou des charges importantes. Dans ces situations, il existe des solutions de mobilité à vélo, cependant l'acquisition d'un équipement spécifique (remorque à vélo, vélo cargo...) est alors nécessaire. Le relief ou une trop grande distance à parcourir pour accéder à l'île de loisirs peuvent aussi être des freins, mais qui peuvent être surmontés si la personne possède un vélo à assistance électrique (VAE). Ce mode est de plus en plus prisé, y compris par les sportifs pour lesquels une gamme de vélo tout terrain (VTT) à assistance électrique est disponible. Un nouveau service de location longue durée de VAE lancé par Île-de-France Mobilités sera d'ailleurs accessible prochainement (dès septembre 2019, 10 000 vélos seront proposés aux Franciliens au tarif mensuel de 40 € pour une durée maximale de 6 mois).

Certains freins à la pratique cyclable subsistent pour accéder aux îles et pourraient être en grande partie résorbés :

- le manque d'aménagements cyclables continus jusqu'aux îles de loisirs, et notamment depuis les gares ;
- la présence de coupure urbaine (cours d'eau, échangeur routier, voies ferrées, grande emprise bâti, ...) qui rend difficile l'accès à certaines îles de loisirs et occasionne une prise de risque ou un grand inconfort pour les franchir ou oblige à des détours pour les éviter ;
- la discontinuité du jalonnement cyclable qui permet pourtant d'orienter et d'informer les cyclistes sur les itinéraires à emprunter, les destinations possibles (en particulier les polarités urbaines ou touristiques), les services ou équipements à proximité tels que les gares, et les distances à parcourir pour y accéder ;
- l'insuffisance de l'offre de stationnement à l'intérieur des îles de loisirs et à proximité des activités proposées, surtout une offre abritée, identifiée et sécurisée.

Malgré ces difficultés, l'accessibilité cyclable aux îles de loisirs a tout de même été renforcée depuis 2008. De nombreuses îles de loisirs sont dorénavant traversées ou se trouvent à proximité de grands itinéraires cyclables de type véloroute¹² constituant un atout pour l'accessibilité à vélo de ces

¹² Selon le cahier des charges du schéma national des véloroutes et voies vertes de janvier 2001, les véloroutes sont définies comme des itinéraires pour cyclistes à moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen, reliant les régions entre elles et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions. L'itinéraire doit être une liaison linéaire (la plus directe possible), continue, sécurisée, jalonnée et incitative (non obligatoire). Les véloroutes empruntent autant que possible des aménagements en site propre réservés à l'usage des modes actifs, de type voie verte, des routes à faible trafic motorisé et des itinéraires à faible déclivité.

équipements régionaux de loisirs. Ces grands itinéraires sont jalonnés, aménagés et sécurisés autant que possible. Toutefois, ils demeurent encore peu connus par le grand public et peu valorisés par les îles de loisirs.

Le jalonnement cyclable a parfois été complété ou pensé afin de mieux guider les usagers à vélo depuis les gares. Quelques opérations de jalonnement, dont celles concernant les îles de loisirs de Bois-le-Roi et des Boucles de Seine, ont été engagées à la suite de « l'étude préalable au jalonnement cyclable et piétonnier des douze bases de loisirs et de plein air régionales », pilotée par le Conseil régional d'Île-de-France en 2010 et 2011.



Jalonnement cyclable vers l'île de loisirs de Bois-le-Roi © IAU îdF

Les possibilités de stationnement des vélos au sein des îles de loisirs se sont développées depuis 2008 avec la pose de quelques arceaux, même si l'offre peut être encore étoffée et mieux positionnée.



Stationnement vélo abrité à l'île de loisirs de Bois-le-Roi © IAU îdF

Enfin, des projets vont pouvoir améliorer l'accessibilité à vélo des îles de loisirs. Une véloroute qui concerne les îles de loisirs de Boucles de Seine et de Val de Seine est en projet le long de la Seine (de Paris au Havre, label Seine à vélo). Certaines communautés d'agglomération ont élaboré un schéma directeur ou un plan vélo qui permettra dans les années à venir la réalisation d'aménagements et d'itinéraires cyclables prioritaires desservant l'île de loisirs de leur territoire.

La pratique cyclable à proximité des îles de loisirs

île de loisirs	Véloroute ou grand itinéraire à proximité	Aménagement depuis la gare	Jalonnement	Coupure urbaine	Relief	Autres difficultés observées
Bois-le-Roi	Véloroute EV3 Scandibérique	oui	insuffisant depuis la gare	-	-	aménagements sommaires
Boucles de Seine	La Seine à vélo V33 (en projet)	oui	-			vitesse des véhicules
Buthiers	-	non	manque de jalonnement	-	Relief difficile	manque d'aménagements
Cergy-Pontoise	Avenue Verte London-Paris V16	oui	discontinu		-	discontinuité depuis la gare
Corniche des Forts	Véloroute V52 Paris - Strasbourg	non	manque de jalonnement		Relief difficile	manque d'aménagement
Créteil	Tégéval	oui		Carrefour Pompadour	-	
Étampes	-	non	manque de jalonnement	-	-	manque d'aménagements,
Jablins-Annet	Véloroute V52 Paris - Strasbourg	non	manque de jalonnement	Pont d'Annet	-	Vitesse des véhicules
Port-aux-Cerises	Véloroute EV3 Scandibérique	non	insuffisant depuis les gares	Pont de Juvisy	-	absence d'aménagement (RD 448, RD 931, RD 933)
Saint-Quentin-en-Yvelines	-	oui	discontinu	RN 10, RD 192	-	-
Vaires-Torcy	Canal de Chelles et Marne-	oui	discontinu	Échangeur A 104	Relief difficile	discontinuité d'aménagements
Val de Seine	La Seine à vélo V33 (en projet)	non	manque de jalonnement	Faisceau ferroviaire, Seine, Aérodrome	-	aménagements berge de Seine

Source :IAU îdF

Les bonnes pratiques

Certains aménagements, équipements ou services peuvent encourager la pratique cyclable pour se rendre à une île de loisirs. Ce recensement de bonnes pratiques pourra susciter de nouvelles ou une reproduction sur d'autres sites.

Le jalonnement cyclable continu depuis les gares avec des panneaux directionnels reprenant le logo et la mention « îles de loisirs » est l'une des actions qui devrait être reproduite pour l'ensemble des îles de loisirs. L'île de loisirs des Boucles de Seine est à ce titre un bon exemple à suivre.



Jalonnement cyclable depuis la gare de Bonnières © IAU îdF

Une attention toute particulière à l'aménagement des entrées secondaires doit être portée à l'image de l'île de loisirs de Vaires-Torcy. L'itinéraire d'accès à ces entrées est alors sécurisé et réservé uniquement pour les piétons et les cyclistes, renforçant ainsi l'accessibilité cyclable de l'île de loisirs.

Des îles de loisirs tels que Cergy-Pontoise ont mis en place aux entrées secondaires des dispositifs évitant l'accès deux roues motorisés. Cependant à l'usage, ils peuvent parfois entraver la circulation des vélos et l'accès aux personnes à mobilité réduite. Un retour d'expérience de ce type de mobilier serait intéressant à mener avant le généraliser à d'autres îles de loisirs.



Entrée piéton-vélo à l'île de loisirs de Cergy-Pontoise © IAU îdF

Le stationnement des vélos est un facteur important pour développer la pratique cyclable, néanmoins il est nécessaire de le sécuriser pour rassurer les cyclistes. L'exemple de l'équipement de l'île de loisirs de Buthiers permet aux usagers de déposer leurs vélos sur des arceaux sécurisés évitant ainsi d'éventuels vols de vélo.



Stationnement vélo sécurisé à l'île de loisirs de Buthiers © IAU îdF

Enfin, un service en accès libre-service pour le gonflage des pneus de vélos est également apprécié par les cyclistes visiteurs ou les sportifs pratiquant le VTT au sein des îles de loisirs. L'île de loisirs de Buthiers dispose de ce type d'équipement.



Station de gonflage à l'île de loisirs de Buthiers © IAU îdF

Les pistes d'améliorations

Le potentiel d'amélioration de l'accès aux îles de loisirs par les modes actifs est encore très important. La marche et le vélo permettent une desserte aussi bien locale que régionale, par un rabattement aisé depuis les gares. De surcroît, le développement du vélo comporte de multiples intérêts pour les gestionnaires des îles de loisirs :

- d'attirer une nouvelle clientèle non motorisée ;
- de permettre la découverte de l'île de loisirs par d'autres chemins d'accès, en adéquation avec la vocation des îles de loisirs ;
- de profiter de l'inscription de l'île de loisirs sur les grands itinéraires à vélo ou les circuits de promenade cyclable pour développer des opportunités touristiques avec les solutions d'hébergement et de restauration proposées ;
- de faciliter les déplacements au sein des îles de loisirs
- de protéger la biodiversité parfois fragile des îles de loisirs, notamment celles classées en site Natura 2000, grâce à une réduction des déplacements motorisés pouvant être polluants et bruyants ;
- de limiter la congestion routière sur les voies d'accès et les parkings pour les îles de loisirs où le report modal de la voiture vers le vélo serait encouragé par des aménagements cyclables et la mise en place d'une tarification préférentielle pour les visiteurs à vélo.

Pour accroître l'usage du vélo, il faut alors adopter des mesures pour davantage sécuriser sa pratique en agissant à la fois sur la réalisation d'aménagements cyclables, l'installation de stationnements abrités, sécurisés et proches des activités, et la promotion de services de vélos en location ou partagés en libre-service.

Réaliser des aménagements cyclables continus et sécurisés

Il est donc nécessaire de réaliser des aménagements pour que les itinéraires cyclables soient continus, confortables et sûrs face à la circulation et au différentiel de vitesse avec les véhicules motorisés. Trois grandes catégories d'aménagement peuvent être distinguées :

- les aménagements spécifiques qui correspondent, le plus couramment, aux pistes cyclables (sites propres réservés aux cyclistes, séparations physiques entre la chaussée et le trottoir), aux bandes cyclables (parties de la chaussée réservées aux vélos, la séparation des autres circulations étant indiquée par un marquage au sol), aux couloirs de bus élargis ouvert aux vélos, aux double sens cyclables pour les voies dont la vitesse autorisée est limitée à 30km/h et aux panneaux de signalisation « cédez-le-passage cycliste au feu » (le feu rouge devient un cédez-le-passage pour les cyclistes dans la ou les directions indiquées) ;
- les aménagements partagés avec d'autres modes actifs qui prennent, le plus souvent, la forme de chemins piétonniers autorisés aux vélos, des voies vertes, ainsi que de routes forestières interdites aux véhicules à moteur ;
- les aménagements de voirie en faveur des usagers les plus vulnérables (les piétons et les cyclistes) qui se traduisent par la généralisation des zones de circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre et aire piétonne) et la mise en place de dispositifs de modération de la vitesse des véhicules motorisés tels que des ralentisseurs ou des chicanes.



Voie verte au sein de l'île de loisirs de Créteil © IAU îdF

À l'exception de la résorption des coupures urbaines sur les itinéraires cyclables (tête de pont, échangeur de voies rapides, ...), le coût des aménagements cyclables sont relativement faibles comparativement aux aménagements routiers.

Afin d'inciter la pratique du vélo, les collectivités territoriales gestionnaires de la voirie sont invitées à communiquer sur les aménagements cyclables qu'elles réalisent et à produire tout document d'information pouvant être relayé par les îles de loisirs.

Des itinéraires à jalonner

Le jalonement cyclable désigne la signalisation directionnelle réglementaire destinée aux cyclistes. Il assure une double fonction :

- le guidage vers les différentes destinations possibles par le signallement des itinéraires les plus directs, les plus sûrs et/ou agréables ;
- l'indication le long des itinéraires des distances à parcourir et des divers équipements ou services à proximité susceptibles d'intéresser les cyclistes, dont les gares et les îles de loisirs.

Le jalonement cyclable est un élément incontournable pour la mise en œuvre d'une politique cyclable quelle que soit l'échelle territoriale concernée. Cet outil d'orientation assure la continuité d'un itinéraire ne comportant ni aménagement, ni marquage au sol. D'autre part, le jalonement sécurise les déplacements à vélo, fait connaître des itinéraires aux usagers, valorise les aménagements cyclables réalisés et contribue aussi au développement touristique d'un équipement (tel qu'une île de loisirs) ou d'un territoire.

Le jalonement est réalisé à l'initiative du gestionnaire du réseau cyclable concerné. Son coût d'installation demeure relativement modeste au regard de ses avantages. Cependant, pour préserver l'efficacité du jalonement, l'entretien et l'actualisation de cette signalisation sont alors indispensables.

Profiter du développement des véloroutes

Nombreuses îles de loisirs sont traversées par une véloroute ou se situent à proximité. Ces itinéraires de grandes distances, continus, jalonnés et à la pratique cyclable confortable et sécurisée autant que possible, facilitent l'accessibilité à vélo des îles de loisirs. Avec une fréquentation en hausse, les véloroutes peuvent même devenir un atout de développement touristique pour les îles de loisirs. Il est donc important de veiller à ce que l'itinéraire entre la véloroute et l'île de loisirs soit jalonné et aménagé le mieux possible.

L'association nationale France Vélo Tourisme, qui développe l'économie touristique liée au vélo, délivre aux professionnels du tourisme un label « Accueil Vélo », s'ils proposent des services pour les cyclistes en itinérance. Les îles de loisirs pourraient ainsi être des prestataires de services partenaires et obtenir cette « marque », notamment en proposant pour ce public un repas, un hébergement ou un emplacement dans un port fluvial (pour les îles de loisirs de Port-aux-Cerises et du Val de Seine).

Dans ce cadre, les îles de loisirs concernées pourraient aussi instaurer un partenariat avec une structure (par exemple, une association d'insertion professionnelle) pour développer un service de location de vélos, un service de stationnement sécurisé le temps du séjour et un service d'atelier pour l'entretien ou la réparation des vélos.



Label Accueil Vélo © France Vélo Tourisme

Garantir une offre de stationnement vélo de qualité

L'offre de stationnement pour les vélos est nécessaire au développement de leur usage. Les îles de loisirs installent de plus en plus des arceaux, cependant cette offre n'est pas forcément implantée au plus près des activités et elle est rarement sécurisée. Sachant que 23% des cyclistes renoncent à se procurer un nouveau vélo après un vol¹³, l'effet du vol de vélo sur la pratique cyclable est donc important. Il est donc recommandé de développer des locaux de stationnement sécurisés à l'image des espaces Véligo en gare qui sont :

- accessibles avec une carte Navigo (inscription préalable et paiement d'un abonnement annuel de 20 euros). Dans le cas des îles de loisirs, des cartes d'accès magnétiques pourraient être aussi disponibles à l'accueil, par exemple ;
- équipés en vidéosurveillance ;
- abrités et éclairés ;
- repérables grâce à des panneaux de signalisation.

Par ailleurs, ce type d'espace peut mettre à disposition des services annexes, tels que des prises électriques pour vélos à assistance électrique, des pompes à vélo ou du matériel de réparation et d'entretien.

Cependant, le coût d'aménagement d'un espace Véligo avec une capacité de 40 places est d'environ 100 000 euros. Par contre, le budget de fonctionnement pourrait être compensé par l'application d'une tarification (abonnement annuel pour les visiteurs réguliers ou à la journée pour les visiteurs occasionnels)

Les collectivités locales peuvent inciter la pratique cyclable en démultipliant aussi le stationnement vélo sur l'espace public à proximité des entrées des îles de loisirs.



Espace Véligo à la gare d'Étampes © Mairie d'Étampes

Développer les services de location de vélo

L'offre de location de vélo permet de répondre à deux types de besoin qui peuvent se cumuler :

- les visiteurs qui sont venus sans vélo et qui souhaitent utiliser un vélo pour se promener à partir de l'île de loisirs ;
- les visiteurs qui recherchent une solution de mobilité économique et flexible pour réaliser le trajet entre l'île de loisirs et la gare la plus proche.

Par ailleurs, la location de vélo évite aux visiteurs l'acquisition, l'entretien, le stationnement à domicile et le transport du vélo dans le train.

Un service de location de courte durée (à la demi-journée) paraît être le mieux adapté aux besoins des publics potentiels. Ainsi, il serait intéressant de développer et de promouvoir les services de location en gare et les services de location en libre-service, de type Vélib' afin de favoriser l'intermodalité avec le transport public régionaux et de faciliter l'accès aux îles de loisirs sans avoir recours à une voiture, ni un service de bus.

¹³ Le vol de bicyclettes : analyse du phénomène et méthodes de prévention, rapport final, février 2003, Predit II, ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme.

Pour les territoires concernés par les îles de loisirs et disposant d'un service de location partagée, l'installation d'une borne en libre-service à l'entrée principale ou à proximité de l'accueil de l'île de loisirs apporterait une amélioration notable de l'accessibilité cyclable de cet équipement régional. L'intercommunalité qui finance ce système de location pourrait étudier le coût d'extension du service dans le but d'accroître les déplacements à vélo vers l'île de loisirs.



Station de vélos partagés Cristolib à Crétail © IAU îdF

L'accès à pied

Les conditions de desserte actuelles et futures

Les cheminements piétons ne sont pas à négliger, ils sont utiles à la clientèle locale des îles de loisirs comme aux visiteurs utilisant les transports publics. Seulement, la qualité des cheminements et de l'espace public aux abords de nombreuses îles de loisirs peut être encore améliorée. Il n'est pas rare de constater :

- un inconfort sur les trottoirs ou les chemins longeant les îles, rendant souvent désagréable la liaison entre l'île de loisirs et les arrêts de bus ou la gare ;
- une insuffisance de jalonnement et de signalétique piétonne permettant de repérer l'itinéraire à suivre, notamment des points de transport jusqu'aux entrées des îles de loisirs ;
- un aménagement des voies adjacentes adapté à la circulation automobile au détriment de la mobilité piétonne ;
- des vitesses de circulation des véhicules motorisés relativement élevées sur ces voies, accentuant le sentiment d'insécurité routière et d'inconfort pour les piétons, en particulier lors des traversées.

Néanmoins, depuis 2008, le Conseil régional d'Île-de-France a financé la mise en place d'une nouvelle signalétique au sein des îles de loisirs qui permet de mieux identifier les activités et de se repérer par la pose de plans et de panneaux avec pictogrammes bien visibles. Cette signalétique offre l'avantage d'améliorer les déplacements internes et parfois d'orienter les piétons vers les arrêts de bus.



Signalétique au sein de l'île de loisirs de Saint-Quentin-en-Yvelines © IAU îdF

Par ailleurs, depuis 2008, la Région subventionne également les travaux de mise en accessibilité des cheminements et équipements internes aux îles de loisirs en faveur des personnes à mobilité réduite. Toutefois, des efforts devant se poursuivre pour certaines îles de loisirs, la Région s'est engagée à financer l'investissement nécessaire.

Les bonnes pratiques

Pour les îles de loisirs insérées dans le tissu urbain du cœur d'agglomération ou de ville nouvelle, le développement de l'accessibilité piétonne paraît indispensable au regard de leur fonction d'équipement de loisirs et de respiration de proximité. Cet objectif requiert la mise en œuvre d'actions sur l'espace public afin de rendre les cheminements piétons confortables et sûrs, en particulier les itinéraires depuis les arrêts de bus et les gares proches.

Les aménagements en faveur d'un meilleur partage de la voirie par un apaisement de la circulation automobile permettent de sécuriser les déplacements des usagers les plus vulnérables (notamment lors des traversées), de libérer de l'espace en faveur des modes actifs et de réduire les nuisances sonores à proximité d'un espace de détente et de loisirs que constitue une île de loisirs. La mise en place de dispositif de modération de la vitesse des véhicules motorisés est alors privilégiée et peut être généralisée à toutes les îles de loisirs, que ce soit sur les voies d'accès, adjacentes ou internes selon la volonté du gestionnaire de voirie. Dans le périmètre de l'île de loisirs de Buthiers, une voie a été requalifiée en zone 30 et une voie est fermée à la circulation en haute saison.



Route d'accès au parking de l'île de loisirs de Buthiers en zone 30 © IAU îdF

La mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite des cheminements internes a été engagée dans de nombreuses îles de loisirs. Certaines opérations d'aménagement réalisées peuvent être distinguées, telles que celles sur l'île de loisirs de Port-aux-Cerises ou de Buthiers.



Entrée et cheminement accessibles à l'île de loisirs de Port-aux-Cerises © IAU îdF

La création de nouvelles entrées réservées aux modes actifs contribue à étendre sensiblement l'accessibilité piétonne et cyclable d'une île de loisirs. L'exemple de l'entrée ouest de l'île de loisirs de Saint-Quentin-en-Yvelines (passage sous une voie à forte circulation) est remarquable à cet égard.



Nouvelle entrée piétonne et vélo de l'île de loisirs de Saint-Quentin-en-Yvelines © IAU îdF

La nouvelle signalétique financée par la Région s'est accompagnée de l'élaboration de nouveaux plans de situation installés à l'intérieur des îles de loisirs à proximité des entrées principales afin d'aider les visiteurs à se repérer, à identifier et localiser les activités proposées. Certains plans indiquent la direction et le temps de marche pour rejoindre la gare la plus proche, comme par exemple ceux implantés sur l'île de loisirs de Port-aux-Cerises. Signalons également que l'île de loisirs de Bois-le-Roi a mis en place des bornes d'orientation en relief afin que les visiteurs ayant une déficience visuelle puissent se repérer au sein de l'île de loisirs.



Plan indiquant le temps de marche de l'île de loisirs de Port-aux-Cerises jusqu'à la gare, © IAU îdF



Borne d'orientation adaptée aux personnes malvoyantes - île de loisirs de Bois-le-Roi © IAU îdF

Les pistes d'améliorations

La marche fait partie intégrante des déplacements. Elle constitue le mode de déplacements des courtes distances et le mode principal de rabattement et de diffusion vers et depuis les transports en commun. Il convient alors de veiller à apaiser la circulation des véhicules motorisés sur les voies d'accès aux îles de loisirs afin d'assurer une meilleure cohabitation de tous les usagers de l'espace public, en donnant la priorité aux usagers les plus vulnérables. La réduction de la vitesse de circulation sur la voirie rend *de facto* les déplacements des piétons plus sûrs et plus agréables. Elle contribue alors à un partage modal de la voirie plus équilibré favorable au développement de la pratique des modes actifs, en adéquation avec les valeurs promues par les îles de loisirs (bienfaits de l'activité physique sur la santé et sur la préservation de l'environnement).

L'aménagement et le jalonnement des itinéraires piétons, une priorité

Ce principe peut se mettre en œuvre en assurant la continuité et la qualité des aménagements des itinéraires piétons qui mènent aux entrées des îles de loisirs et qui les relient aux services de transports collectifs (arrêt de bus et gare). Il s'agit notamment d'apporter une attention particulière à la praticabilité des cheminements piétons (création de trottoir si nécessaire, largeur de trottoir adaptée, protection contre le stationnement abusif et accessibilité aux personnes à mobilité réduite) ainsi qu'à la mise en sécurité des traversées en limitant la vitesse de circulation automobile (par l'instauration d'une zone de circulation apaisée, de type zone 30 ou zone de rencontre, et par l'installation ou l'aménagement de dispositif de ralentisseur, tels que plateau traversant, coussin berlinois, écluse ou chicane).

L'accessibilité piétonne aux îles de loisirs peut également s'étendre de manière significative par la création de nouvelle entrée. Un nouvel accès rend possible la réalisation d'itinéraire piéton et cyclable plus court, plus direct et souvent plus sûr, par l'évitement de détours ou de coupures urbaines ou bien de voies à fort trafic routier.

Les aménagements devront être accompagnés par un déploiement d'une information et d'un jalonnement spécifique (installation de panneaux directionnels d'information locale) le long des itinéraires piétons privilégiés pour accéder aux îles de loisirs. Des plans en gare, aux arrêts de bus et aux entrées des îles de loisirs pourraient indiquer les itinéraires conseillés et le temps de parcours estimé.

L'aménagement et le jalonnement des itinéraires dépendent des collectivités territoriales gestionnaires de la voirie. Par ailleurs, l'entretien et la maintenance des trottoirs (éclairage, propreté, revêtement, mobiliers urbains, végétation) sont aussi assurés généralement par les gestionnaires de voirie. Il convient alors d'instaurer un dialogue avec l'ensemble des acteurs au travers du SMEAG de l'île de loisirs, où le plus souvent les gestionnaires et maîtres d'ouvrage de voirie y sont représentés. L'aménagement d'une nouvelle entrée résulte généralement d'une réflexion et d'une initiative du SMEAG de l'île de loisirs et son financement peut être soutenu par le budget investissement de la Région.

Pour l'information aux arrêts de bus et en gare, la mise en relation avec les opérateurs de transport peut être réalisée par l'établissement public de coopération intercommunale ou la commune qui entretiennent des contacts réguliers, en particulier dans le cadre du contrat d'exploitation du réseau de bus.

Le cas des trottinettes

Ce mode de déplacement complémentaire de la marche se développe de plus en plus et propose une solution de mobilité facilitant les rabattements vers les transports publics. Les propositions d'aménagements en faveur des piétons ne peuvent qu'être bénéfiques à la pratique de la trottinette. Pour les trajets à destination des îles de loisirs, l'usage de la trottinette n'est pas sans difficulté pour les visiteurs : d'une part, il est difficile de porter des sacs lourds ou encombrants tout en se déplaçant avec ce moyen de locomotion, d'autre part la sécurisation de son stationnement demeure problématique. Toutefois, des dispositifs existent pour favoriser leur usage et les rabattements depuis/vers la gare, en particulier l'installation de casiers de rangement au sein de l'île de loisirs, à l'instar de ceux installés en gare de Stade de France-Saint-Denis par le service de location de trottinettes Knot ou en gare de Versailles Rive Gauche par le service WeTrott. Un service de trottinettes électriques en libre-service pourrait à terme se déployer au-delà du cœur de l'agglomération, notamment avec le concours de SNCF Transilien. Ces solutions de transport pourraient être développées également dans la perspective des Jeux Olympiques.



**Borne de trottinettes en libre-service
à la gare Stade de France-Saint-Denis © Knot**



**Casiers de trottinettes électriques
à la gare de Versailles Rive Gauche © WeTrott**

La gouvernance de la mise en œuvre des actions

Les propositions d'amélioration et d'aménagement décrites précédemment relèvent de la compétence de multiples acteurs. Leur réalisation repose sur la mobilisation de nombreux partenaires de la mobilité qui interviennent dans divers domaines (transport collectif, voirie, stationnement, ...) avec des rôles différents (autorité organisatrice des transports, exploitants, financeurs, gestionnaire ou maître d'ouvrage). Pour animer, coordonner et mobiliser les acteurs, nous proposons que le SMEAG soit l'instance de pilotage et de concertation de la mise en œuvre des actions suggérées et partagées. De par sa nature et sa gouvernance, le SMEAG a l'immense avantage de réunir de nombreuses collectivités territoriales concernées par les propositions avancées dans ce rapport, notamment la Région, le Département, l'intercommunalité et souvent les communes du territoire où se situe l'île de loisirs. Si ces collectivités ne sont pas compétentes pour l'une de ces propositions, elles peuvent jouer le rôle de relais pour porter, et présenter le projet à l'autorité compétente.

Généralement, les élus qui siègent au SMEAG ou les techniciens qui y participent interviennent dans le domaine des loisirs et des sports, il serait intéressant que les élus et techniciens en charge des questions de mobilité puissent y être associés dans le but d'assurer le porter à connaissance des projets en cours ou envisagés, le partage des informations et des contraintes de chaque partenaire, la transversalité et la coordination des actions à mener.

Si le territoire concerné par une île de loisirs dispose ou élabore un plan local de déplacements (PLD) ou un plan de mobilité intercommunal, le SMEAG pourra s'appuyer sur cette démarche de PLD qui est un précieux outil de pilotage des actions de la mise en œuvre du PDUIF à l'échelle des territoires. Dans le cadre du PLD, chacun des acteurs concernés par les politiques de déplacements doit s'engager sur la réalisation et le financement des actions qui sont de son ressort. Les engagements des différents partenaires en termes de maîtrise d'ouvrage, de financement et de calendrier sont formalisés au sein de ce document de programmation. Par ailleurs, les politiques de subvention de la Région, d'Île-de-France Mobilités et des Départements facilitent la mise en œuvre des actions des PLD. Si le PLD est déjà en vigueur, il est donc important que le SMEAG coordonne son plan d'actions en faveur de l'amélioration de l'accessibilité de l'île de loisirs avec les mesures du PLD. Si le PLD est en cours d'élaboration, le SMEAG devra présenter son plan d'actions à la collectivité dans le but d'y inscrire les actions possibles.

Les aides régionales mobilisables

Rappelons que sur le domaine foncier des îles de loisirs, le financement des accès est pris en charge intégralement par le Conseil régional. En dehors de celui-ci, le financement des actions relèvent du droit commun et le porteur de l'action (le maître d'ouvrage) peut mobiliser ainsi les aides régionales proposées.

Au travers du plan Route régional, *Plan anti-bouchon et pour changer la route de mars 2017*, la Région s'appuie sur un dispositif d'aide pour améliorer la desserte en transport public des îles de loisirs par des opérations d'aménagement de voirie dans un périmètre de 300 m autour des accès principaux de ces équipements à vocation régionale. Ainsi, il est possible d'améliorer ou de créer de nouveau cheminement piéton entre un arrêt de bus et l'entrée principale d'une île de loisirs. Le maître d'ouvrage de voirie pourra bénéficier alors d'une participation maximale de 70% du montant de la dépense hors taxes. Les cheminements entre les entrées d'île de loisirs de Saint-Quentin-en Yvelines et les arrêts de bus situés sur la RD 912 sont susceptibles de faire l'objet du soutien financier de la Région.

Le dispositif d'aide régionale qui vise à mettre en œuvre des actions de sécurité routière en faveur des usagers les plus vulnérables peut être mobilisé par les maîtres d'ouvrage de voirie. Les travaux de sécurisation des traversées des voies routières par les piétons aux abords immédiats des établissements recevant du public sont soutenus financièrement par la Région. Ainsi, dans un rayon de 300 m d'une entrée d'une île de loisirs, la mise en sécurité des traversées, intersections ou carrefours peut être financée par la Région à hauteur de 100 000 € avec un taux de subvention compris entre 30 et 70 %. Les îles de loisirs des Boucles de Seine, d'Étampes et de Vaires-Torcy sont particulièrement concernées par des travaux de sécurisation routière, avec réciproquement le carrefour à visibilité insuffisante sur la RD 125 à Moisson, la traversée de la RD 49 à Étampes et le carrefour entre la RD 10P et les bretelles d'accès à l'A104 à Torcy.

Le Conseil régional a révisé sa politique de développement de la pratique cyclable en approuvant en 2017 un plan vélo régional qui vise au triplement des déplacements à vélo d'ici 2021. Ce nouveau dispositif d'intervention cible en priorité les collectivités territoriales qui mettent en œuvre un document stratégique en déclinant un plan d'actions triennal. La Région peut alors subventionner les actions

portant sur les aménagements, le jalonnement, le stationnement et les services à destination des cyclistes. L'accès aux îles de loisirs est l'une des actions soutenues financièrement par la Région, elle consiste à subventionner à hauteur de 50 % les opérations d'aménagements cyclables situés dans un rayon de 2 km autour de l'équipement de loisirs. Les gestionnaires des îles de loisirs ainsi que les collectivités concernées peuvent donc demander à bénéficier de cette aide.

Les subventions régionales du plan vélo

Actions pouvant être soutenues	Taux maximum de la dépense subventionnable	Taux maximum sans document stratégique	Plafond maximum de dépense subventionnable	Bénéficiaires
Stratégie cyclable territoriale - études	50 %	50 %	50 000 €	Collectivités territoriales et leurs groupements L'État et ses établissements publics Les gestionnaires des îles de loisirs
Complétion du maillage cyclable et résorption des coupures : <ul style="list-style-type: none"> • accès aux gares et stations TC • accès aux lycées, CFA, île de loisirs • pôles d'emploi ou d'enseignement 	50 %	25 %	550 € / ml 4 M€ par ouvrage d'art ou traitement de sécurité aux intersections	
Apaisement de la circulation : <ul style="list-style-type: none"> • Zones de circulation apaisées (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne) • Double-sens cyclable 	30 %		550 € / ml	
Dispositifs de stationnement	50 %		1 000 € / place	
Jalonnement	50 %		550 € / ml	
Suivi et évaluation	50 %		4 000 € par point de comptage	
Services vélos (atelier de réparation, vélo-école, ...): <ul style="list-style-type: none"> • études de faisabilité • investissement (local, matériel ...) 	50 %		50 000 € 80 000 €	

Source : Conseil régional d'Île-de-France, Plan vélo régional 18 mai 2017

Diagnostic et propositions par île de loisirs

Chaque île de loisirs a fait l'objet d'une présentation illustrée comportant :

- un portrait synthétique de l'île de loisirs (situation géographique, superficie, acteurs, horaires, tarification, activités principales et capacité d'hébergement) ;
- un diagnostic de la fréquentation d'après l'enquête du CRT (annuelle, saison, hebdomadaire, journalière, origine résidentielle, mode et temps de transport, satisfaction de l'accès) ;
- une analyse de son accessibilité régionale par mode de transport (voiture, transport collectif, à vélo et à pied) ;
- une étude des conditions de desserte multimodale (l'aménagement et la configuration des entrées, les offres de transport et les difficultés d'accès constatées) ;
- le recensement des projets pouvant influencer la qualité de la desserte (que ce soit les projets portés par l'île de loisirs, les projets urbains à proximité et les projets de transport avancés) ;
- les pistes d'amélioration par mode de déplacement avec une carte de synthèse des propositions suggérées.

Cette partie du rapport reprend l'ensemble de ces présentations en y intégrant les 12 diaporamas préalablement réalisés. Ces diaporamas sont classés par ordre alphabétique du nom de l'île de loisirs. Chaque portrait d'île de loisirs est également téléchargeable sur le site internet de l'IAU île-de-France : www.iau-idf.fr

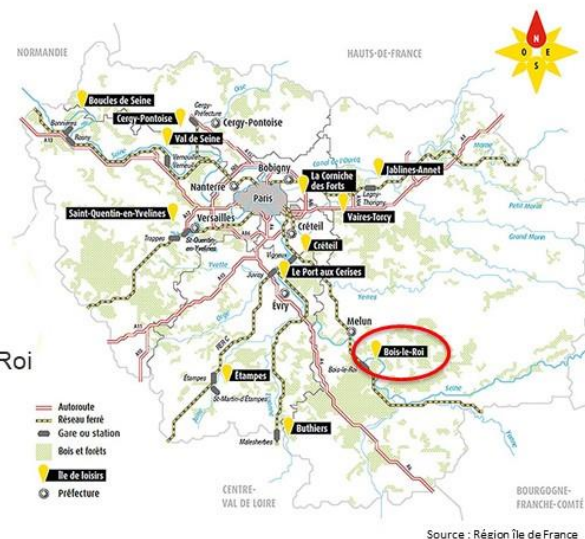
DESSERTTE DES ÎLES DE LOISIRS - BOIS-LE-ROI

Par Jérôme Bertrand et Frédérique Prédali
Juillet 2018



Caractéristiques de l'île de loisirs

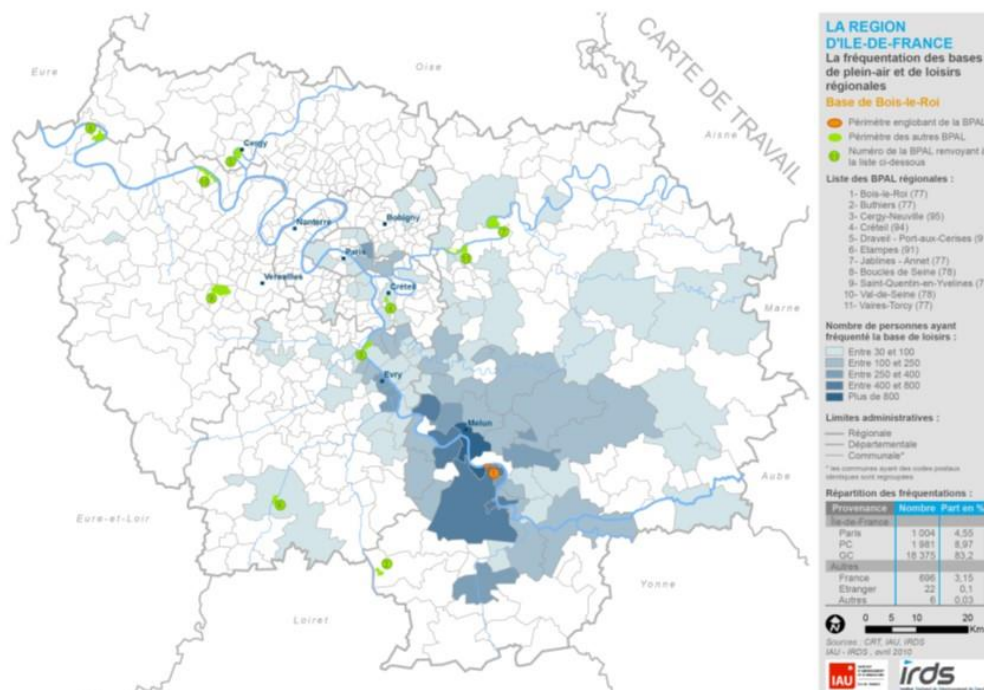
- Situation à 55 km au sud-est de Paris, à 10 km de Melun et de Fontainebleau
- 72 ha dont 8 ha de plans d'eau sur la commune de Bois-le-Roi (CC Pays de Fontainebleau)
- Acteurs IDL :
SMEAG : Région, CD 77 et Bois-le-Roi
DSP Gestion Animation : UCPA
- Horaires d'accès grand public :
8h-21h en haute saison
- Entrées et parkings gratuits
- Baignade gratuite
- Principales activités payantes : équitation, tennis et golf
- Hébergement : 169 lits, 14 roulotte de 5 places et un camping de 140 places



Fréquentation (selon l'enquête CRT 2010)

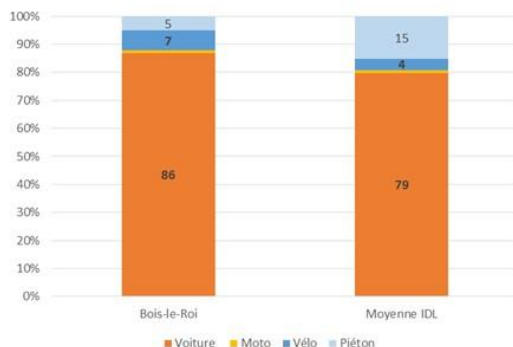
- **Fréquentation annuelle estimée à 303 000 visiteurs**
- **Fréquentation lors d'une semaine type :**
2 700 visiteurs par semaine en basse saison (6 mois)
7 200 visiteurs par semaine en moyenne saison (4 mois)
12 100 visiteurs par semaine en haute saison (2 mois)
- **Période et jour de visite :**
Haute saison (juillet-août) : 36% de la fréquentation annuelle
Un dimanche en haute saison : 36% des visites d'une semaine en été
Moment de la journée le plus fréquenté :
34% des visites entre 12h et 14h un dimanche d'été
- **Origine résidentielle :**
70% des visiteurs habitent la Seine-et-Marne, 11% l'Essonne
44% résident à proximité (dans une commune située à moins de 10 km)

Origine résidentielle (enquête CRT 2010)



Modes et temps d'accès (enquête CRT 2010)

- Modes de transport :**



- Temps de trajet (tous modes de transport) :**

Temps moyen : 24 minutes (soit environ le temps moyen d'accès des IDL)

Basse saison : 14 minutes

Moyenne saison : 18 minutes

Haute saison : 29 minutes

12% des visiteurs mettent plus d'une heure pour s'y rendre (7% en moyenne)

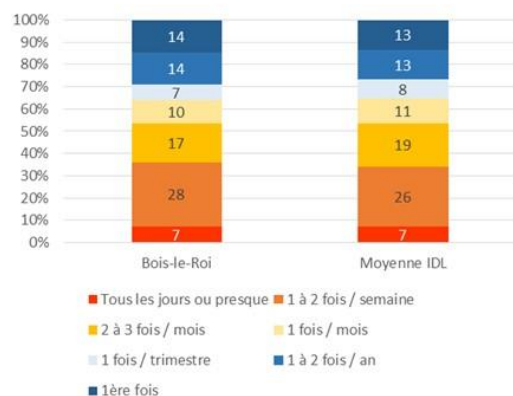
Habitude de fréquentation (enquête CRT 2010)

- Ancienneté de fréquentation :**

14% de primo-visiteurs sur l'année

25% de primo-visiteurs en haute saison (juillet-août)

- Fréquence de visite :**



Satisfaction du site (enquête CRT 2010)

- **Facilité à trouver le site :**

9% des primo-visiteurs n'ont pas trouvé facilement
(la moyenne régionale est à 11%)

- **Degré de satisfaction du site :**

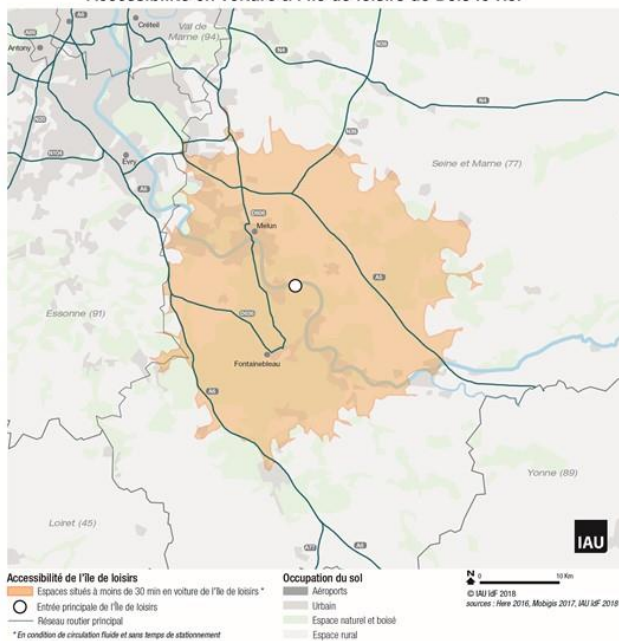
Signalétique sur le site : 4,0 contre 3,8 pour la moyenne régionale
Signalétique pour accéder au site : 3,9 (la moyenne régionale)
Stationnement : 3,7 (la moyenne régionale est à 3,8)

- **Améliorations souhaitées pour la desserte :**

5% des réponses concernent le stationnement : plus de parking, stationnement plus aisé, vrais parkings aménagés (goudronnés et marquage)

Accessibilité routière

Accessibilité en voiture à l'île de loisirs de Bois le Roi



Le territoire accessible à moins de 30 minutes s'étend de Sénart jusqu'à Montereau-Fault-Yonne.

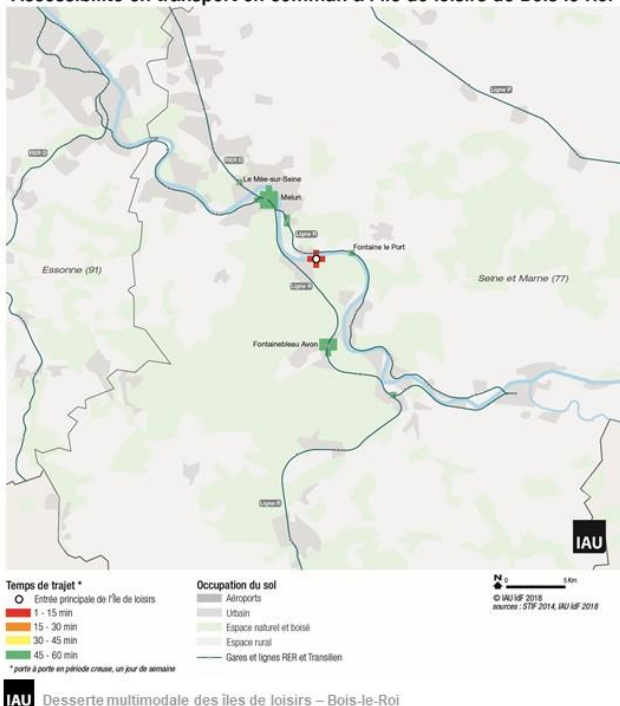
La desserte est structurée par les autoroutes A5 et A6.

À noter que l'attractivité de cette île va au-delà de ce périmètre (carte de fréquentation).



Accessibilité en transport en commun

Accessibilité en transport en commun à l'île de loisirs de Bois le Roi



Une desserte TC structurée par la ligne R du Transilien

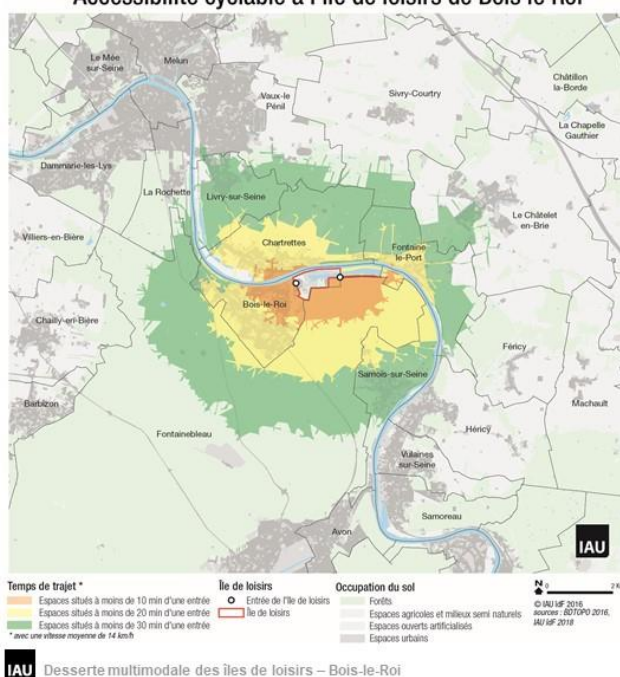
21 000 Franciliens résident à moins d'1 heure en TC, soit près de 10 000 ménages dont 17% ayant des bas revenus



9

Accessibilité à vélo

Accessibilité cyclable à l'île de loisirs de Bois le Roi



L'accessibilité cyclable est favorisée par les aménagements le long de la rive gauche de la Seine et par la présence des chemins forestiers praticables à vélo. Le temps d'accès à la gare de Bois-le-Roi est d'env. 10 min.

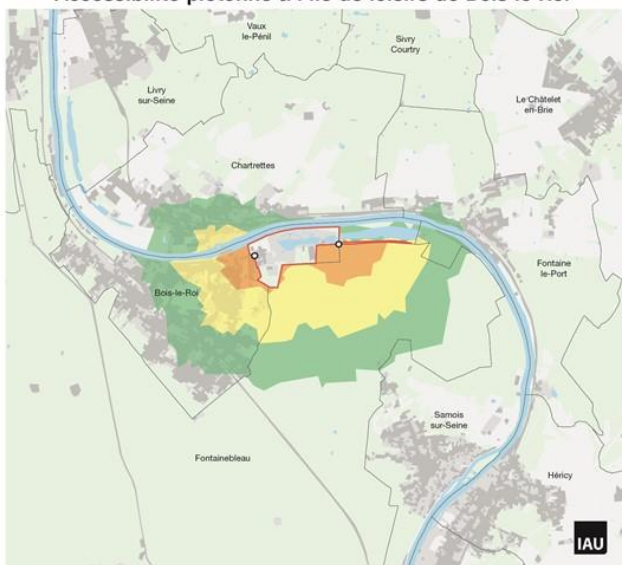
14 000 Franciliens résident à moins de 30 minutes à vélo de l'une des entrées de l'IDL.



10

Accessibilité piétonne

Accessibilité piétonne à l'île de loisirs de Bois le Roi



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Bois-le-Roi

Le territoire accessible à pied couvre en grande partie les communes de Bois-le-Roi et de Chartrettes. Le temps de rabattement à la gare de Bois-le-Roi est d'environ 40 minutes.

Potentiellement 4 500 Franciliens résident à moins de 30 minutes de marche de l'une des entrées de l'IDL.



Les entrées de l'île de loisirs



Desserte multimodale

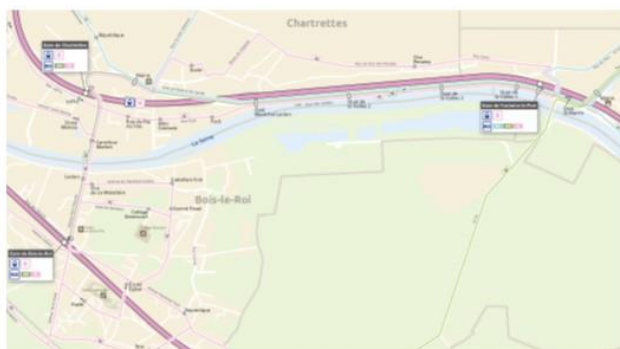


IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Bois-le-Roi

13

Offre en transport collectif

- **Une offre en bus inadaptée aux besoins des visiteurs de l'IDL :**
 - Les deux lignes de bus les moins éloignées (44 et 45) ne sont pas en service les week-ends.
 - En semaine les horaires de passage répondent aux usages des collégiens ou des actifs pendulaires travaillant à Melun ou à Paris.



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Bois-le-Roi

14

Difficultés de desserte constatées

En voiture :

- Une capacité de stationnement satisfaisante (estimée à 1 300 places) mais en cas de journée « caniculaire » des reports de stationnement sur la voie d'accès donnant sur la RD 116. Ce stationnement illicite rend difficile les sorties de véhicules, et en particulier les véhicules de secours.
- Problème de référencement de l'adresse de l'IDL dans les applications mobiles GPS qui engendre un trafic important et gênant dans le centre-ville de Bois-le-Roi et qui dirigent les automobiliste du côté où les capacités de stationnement sont réduites.

En transport collectif :

- Bien que la gare de Bois-le-Roi soit desservie toutes les demi-heures tous les jours de la semaine par un train, le trajet entre la gare et l'IDL ne peut se faire qu'à pied ou à vélo
- Aucun service de bus n'assure la desserte de l'IDL, ni le rabattement en gare en fin de semaine

Difficultés de desserte constatées

À vélo :

- Aménagements cyclables depuis la gare relativement sommaires
- Passage ponctuel de l'Eurovéloroute par le parking
- Jalonnement cyclable qui bénéficie du jalonnement de l'Eurovéloroute. En revanche la signalétique directionnelle depuis la gare n'indique pas l'IDL : il faut suivre l'indication « UCPA équitation – tennis », peu explicite pour des primo-visitants.



À pied :

- La distance entre la gare et l'entrée de l'IDL peut être décourageante (plus de 2 km).
- La signalisation d'information locale ne fait pas mention de l'IDL mais indique « UCPA équitation – tennis ».

Projets pouvant influencer la desserte

Projets IDL :

- Modernisation et rénovation des structures d'hébergement et de restauration

Projets urbains à proximité :

- Aucun à notre connaissance. Les projets d'aménagement les plus significatifs se situent dans l'agglomération de Melun.

Projets de transport :

- Conduite apaisée en forêt de Fontainebleau, opération d'aménagement de sécurité routière menée par le CD 77
- Renouvellement du matériel roulant ferroviaire de la ligne R du Transilien pour une meilleure fiabilité et davantage de confort



Pistes d'amélioration de la desserte

Pour l'accès en voiture :

- Demander auprès des développeurs des applications GPS de modifier le référencement de l'accès principal (côté forêt)
- Sécuriser davantage le carrefour avec la RD 116
- Avoir une vigilance sur le stationnement illicite le long de la voie d'accès principal
- Mener une réflexion sur la faisabilité de rendre payant le stationnement pendant la haute saison

Pour l'accès en transport collectif :

- Mener une étude pour la mise en place d'une navette estivale reliant l'IDL à la gare de Bois-le-Roi ou de Fontaine-le-Port (liaison viaire a priori plus aisée, mais fréquence des trains moindre : 1 train toutes les heures). L'étude comportera une estimation financière, des propositions de parcours, la liste des aménagements nécessaires (arrêts, aire de retournement), la fréquence et l'amplitude horaire envisagée.

Pistes d'amélioration de la desserte

Pour l'accès à vélo et à pied :

- Aménagement de voirie :
 - Sécuriser les 3 carrefours sur la RD 115 au niveau de la gare de Bois-le-Roi
 - Apaiser la voie d'accès principal côté forêt empruntée par l'Eurovéloroute (installation de ralentisseur, partage de la voie par un changement de statut de la voie, soit un passage en zone de rencontre) ainsi que le carrefour avec la RD 116

- Services vélos :
 - Envisager un partenariat avec un prestataire associatif pour proposer un atelier saisonnier d'entretien, réparation, de stationnement sécurisé et de location de vélos.
=> faire de l'IDL un point d'étape incontournable de l'Eurovéloroute

- Signalétique et jalonnement cyclable :
 - Assurer la continuité du jalonnement cyclable depuis les 3 gares (Bois-le-Roi, Chartrettes et Fontaine-le-Port)
 - Changer la signalisation d'information locale par la mention « île de loisirs - accès piéton »



Proposition d'amélioration de la desserte



DESSERTE DES ÎLES DE LOISIRS – BOUCLES DE SEINE

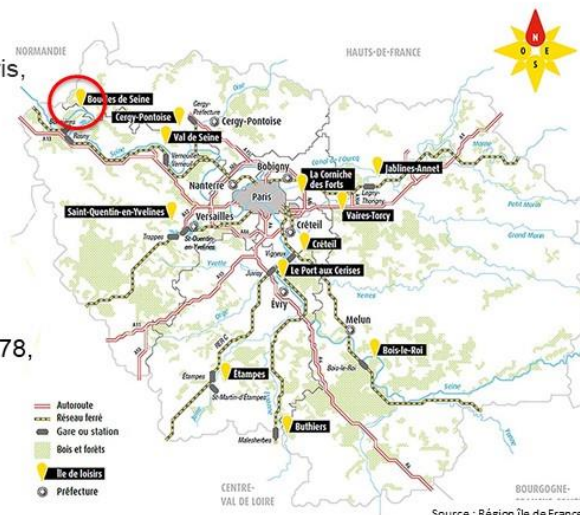
Par Jérôme Bertrand et Frédérique Prédali

Juin 2018



Caractéristiques de l'île de loisirs

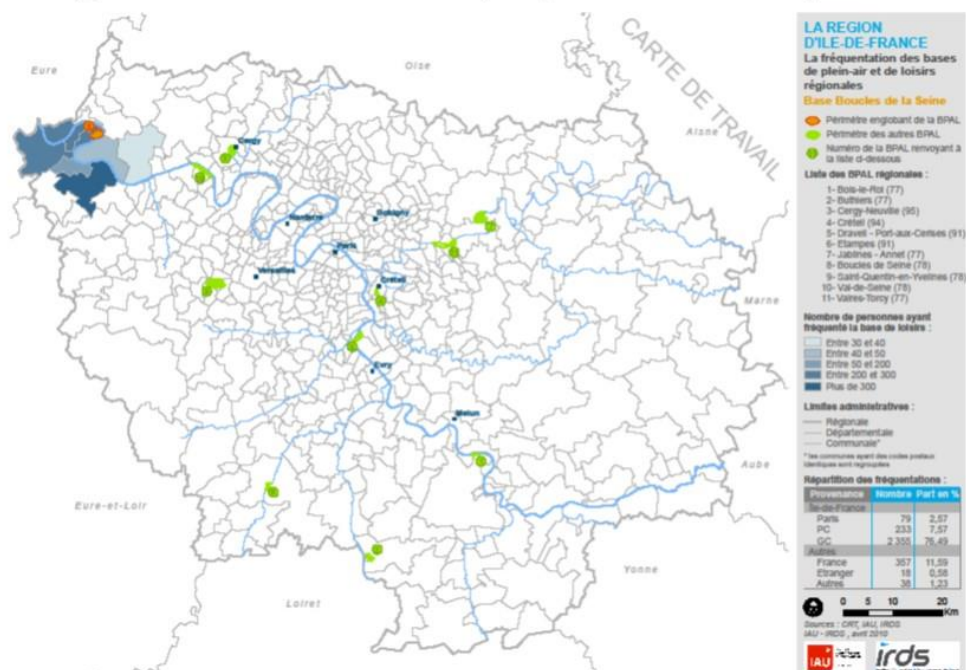
- Située à 70 km à nord-ouest de Paris, à 18 km de Mantes-la-Jolie et à 19 km de Vernon
- 325 ha dont 120 ha de plan d'eau sur les communes de Moisson et de Mousseaux (2 intercos)
- Site classé Natura 2000
- Acteurs IDL : SMEAG (Région, CD 78, GPS&O, Moisson, Mousseaux)
- Horaires d'ouverture : 9h à 20h (18h en basse et moyenne saison)
- Horaires baignade : 11h-19h
- Entrée payante donnant accès à la baignade : 3 € par personne, 10 € par voiture avec au moins 4 personnes, abonnement famille à 55 €
- Principales activités payantes : golf, nautisme, pêche, accrobranche (nouvelle activité)
- Hébergement : environ 90 lits et un camping pour des groupes



Fréquentation (selon l'enquête CRT 2010)

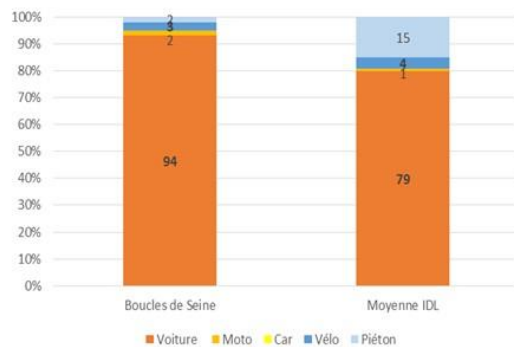
- **Fréquentation annuelle estimée à 39 000 visiteurs**
- **Fréquentation lors d'une semaine type :**
1 400 visiteurs par semaine en moyenne saison (4 mois)
1 600 visiteurs par semaine en haute saison (2 mois)
- **Fréquence de visite :**
Haute saison (juillet-août) : 38% de la fréquentation annuelle
Un dimanche en haute saison : 59% des visites d'une semaine en été
Moment de la journée le plus fréquenté : 37% des visites entre 12h et 14h un dimanche d'été
- **Origine résidentielle :**
69% des visiteurs habitent les Yvelines, 12% en dehors de l'Île-de-France
30% résident à proximité (dans une commune francilienne à moins de 10 km)

Origine résidentielle (enquête CRT 2010)



Modes et temps d'accès (enquête CRT 2010)

- **Moyen de transport :**



- **Temps de trajet (tous modes de transport) :**

Temps moyen : 35 minutes (contre 23 minutes pour la moyenne des IDL)

Moyenne saison : 31 minutes

Haute Saison : 39 minutes

19% des visiteurs mettent plus d'une heure pour s'y rendre (7% en moyenne)

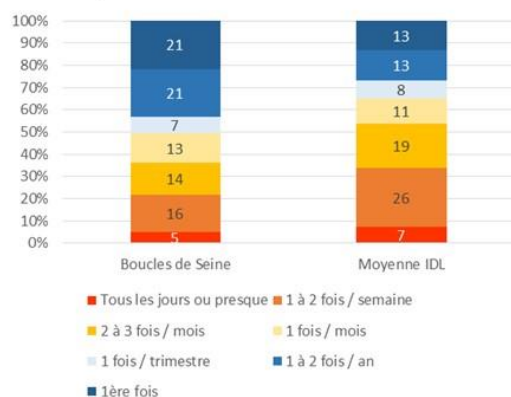
Habitude de fréquentation (enquête CRT 2010)

- **Ancienneté de fréquentation :**

21% de primo-visiteurs sur l'année (13% pour la moyenne régionale)

25% de primo-visiteurs en haute saison (juillet-août)

- **Fréquence de visite :**



Satisfaction du site (enquête CRT 2010)

- **Facilité à trouver le site :**

9% des primo-visiteurs n'ont pas trouvé facilement (la moyenne régionale est à 11%)

- **Degré de satisfaction de l'IDL :**

Signalétique sur le site : 3,3 contre 3,8 pour la moyenne IDL

Signalétique pour accéder au site : 3,8 contre 3,9 pour la moyenne IDL

Stationnement : 4,1 contre 3,8 pour la moyenne IDL

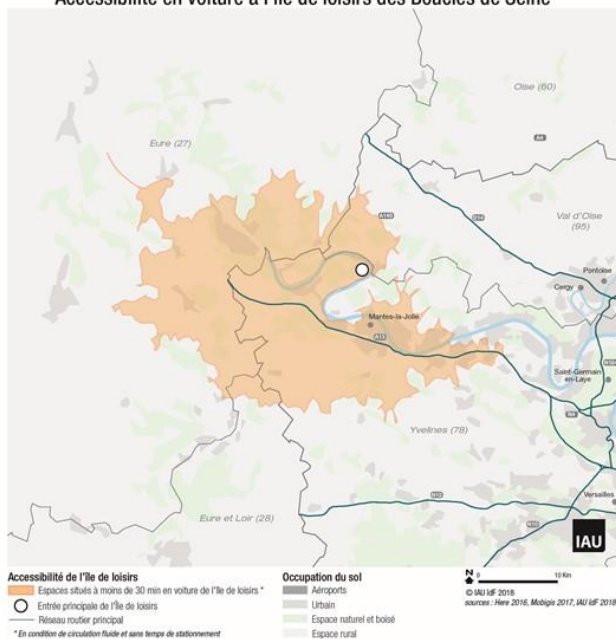
- **Améliorations souhaitées :**

5% des réponses concernent l'information (activités, tarifs, horaires) et la signalétique sur le site => depuis la signalétique a été revue



Accessibilité routière

Accessibilité en voiture à l'île de loisirs des Boucles de Seine

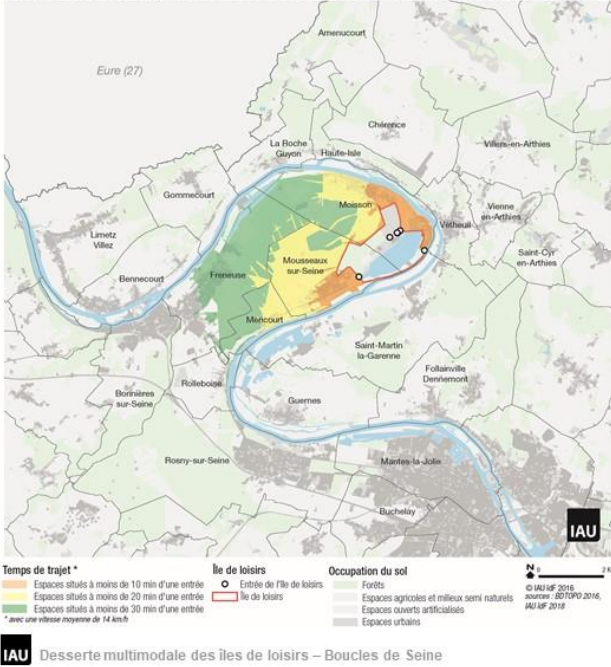


L'IDL est pénalisée par sa localisation « en impasse » au cœur d'un méandre de la Seine. Le territoire accessible couvre le Mantois, une partie d'Eure (Vernon et Giverny) et un peu le Vexin qui est mal relié par le manque de franchissement routier sur la Seine



Accessibilité à vélo

Accessibilité cyclable à l'île de loisirs des Boucles de Seine



L'accessibilité cyclable est limitée par le manque de franchissement de la Seine et l'éloignement aux secteurs agglomérés

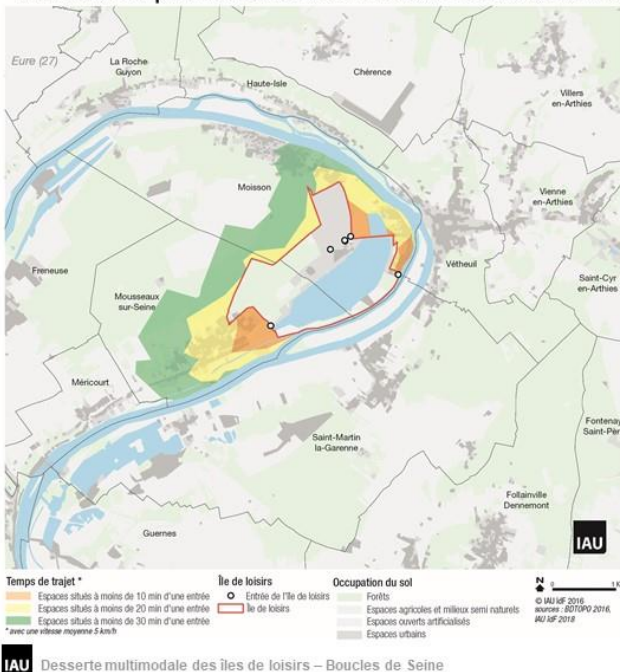
Potentiellement 4 000 Franciliens résident à moins de 30 minutes à vélo d'une entrée de l'IDL (le bac n'est pas pris en compte)



9

Accessibilité piétonne

Accessibilité piétonne à l'île de loisirs des Boucles de Seine



Une accessibilité piétonne qui couvre la partie urbanisée de Mousseaux et la moitié des espaces résidentiels de Moisson

Potentiellement 1 500 Franciliens résident à moins de 30 minutes de marche d'une entrée de l'IDL (le bac n'est pas pris en compte)



10

Les entrées de l'île de loisirs



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Boucles de Seine

11

Desserte multimodale



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Boucles de Seine

12

Offre en transport collectif

- **L'IDL est inaccessible en TC aux heures des activités :**
 - La gare de Bonnières (ligne J du Transilien) la plus proche est située à 8 km
 - Une liaison bus (01 de ComBus) parcourt la boucle de Moisson à partir de la gare de Bonnières et dessert l'IDL, mais les horaires sont adaptés aux actifs ou aux collégiens en semaine et inadaptés aux activités des visiteurs de l'IDL, notamment le week-end



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Boucles de Seine

13

Difficultés de desserte constatées

En voiture :

- Une capacité de stationnement relativement importante (estimée à 1 000 places) mais lors d'une journée « caniculaire », une remontée de file sur la RD 125 (engendrée par la fluidité limitée de la ligne de caisse) et du stationnement illicite sur les bas-côtés de la RD 125
- Discontinuité de guidage depuis Bonnières et la sortie de la bretelle de l'A13

En transport collectif :

- Aucune offre en transport en commun adaptée aux visiteurs de l'IDL
- L'aménagement de l'arrêt de bus de la ligne 01 est rudimentaire et non sécurisé

À vélo :

- Une bande cyclable est présente depuis la RD 113, mais cet aménagement est peu confortable et sécurisant en raison de la vitesse de circulation des voitures sur les RD

À pied :

- L'entrée principale n'est pas aménagée pour les piétons (aucune traversée, pas de limitation de vitesse, masque de visibilité – profil de voie en S)
- Insuffisance de jalonnement piéton pour les entrées secondaires, notamment celle côté Seine

IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Boucles de Seine

14

Projets pouvant influencer la desserte

Projets IDL :

- Rénovation des tennis
- Projets dont le financement et le portage sont en cours de définition :
trial électrique, téléski, concession pour une aire de camping-cars

Projet urbain :

- Pas de projet urbain à proximité. Le projet le plus proche se situe à Bonnières (ZAC Cœur de ville avec environ 250 logements)

Projet de transport :

- Projet de la véloroute la Seine à Vélo dont l'itinéraire passe sur l'autre rive (rive droite) à Vétheuil. Le maintien du service du bac deviendra alors important.

Pistes d'amélioration de la desserte

Pour l'accès en voiture :

- Améliorer la signalisation directionnelle depuis Bonnières (voies communales)
- Augmenter la fluidité de l'entrée des véhicules (revoir la ligne de caisse et repenser la tarification en conséquence ?)

Pour l'accès en transport collectif :

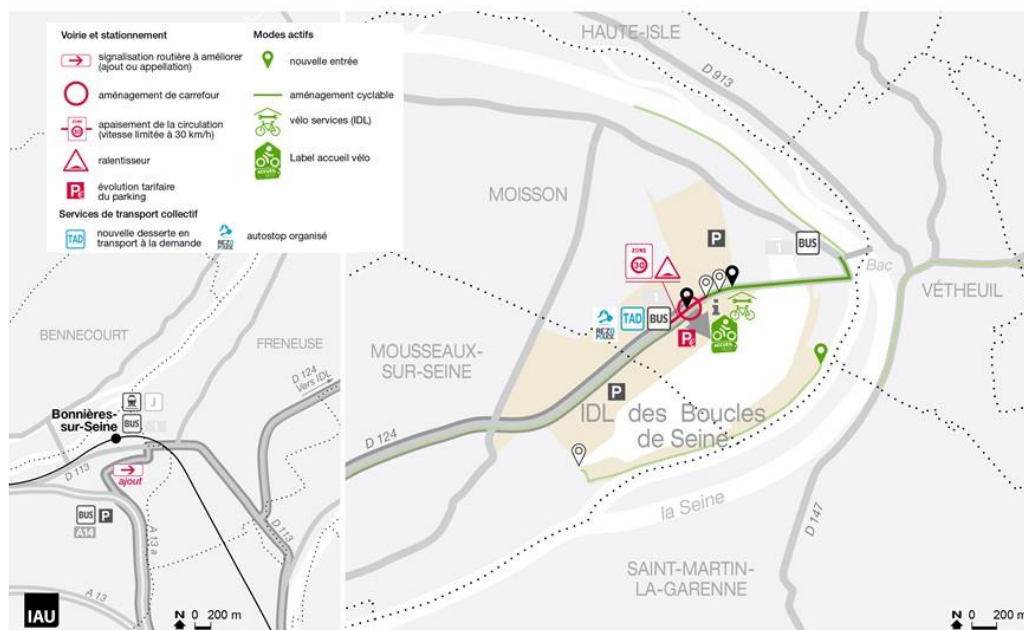
- Action sur l'offre bus :
 - Développer une offre de transport à la demande en modifiant le service TAD existant (TAMY) de GPS&O (secteur Mantois). Permettre aux habitants du Mantois de se rendre à l'IDL au moins le week-end. Proposition d'une ligne virtuelle depuis la gare de Mantes-la-Jolie.
- Action sur une offre alternative :
 - Promouvoir l'adhésion à Rezo pouce (autostop organisé et sécurisé) auprès de la communauté de communes des Portes d'Île-de-France

Pistes d'amélioration de la desserte

Pour l'accès à vélo et à pied :

- Aménagement de voirie :
 - Réalisation d'un plateau (ou a minima poses de coussins) sur la RD 125 pour sécuriser davantage les entrées et sorties de l'IDL (réduction de la vitesse de circulation) et pour assurer une traversée piétonne
 - Aménagement de cheminements piétons depuis les arrêts de bus
- Stationnement et services vélos :
 - Profiter de la localisation de l'IDL au cœur d'un haut lieu touristique (vallée de Seine, vallée des impressionnistes, Giverny, La Roche-Guyon...) pour faire de l'IDL un lieu d'étape touristique et d'accueil pour les cyclistes (offre de service avec hébergement, entretien, réparation et location de vélos)
- Favoriser l'accès :
 - Travailler la liaison entre l'IDL et le ponton du bac Lavacourt-Vétheuil
 - Création d'une entrée piétonne côté Seine (pas d'entrée matérialisée) pour permettre des promenades au bord de l'étang
 - Repenser la tarification pour les usagers en mode actif (entrée actuellement payante)
 - Remise en ligne du site internet de l'IDL en indiquant les modalités d'accès, les horaires d'ouverture et d'activités, les tarifs d'entrées...

Proposition d'amélioration de la desserte



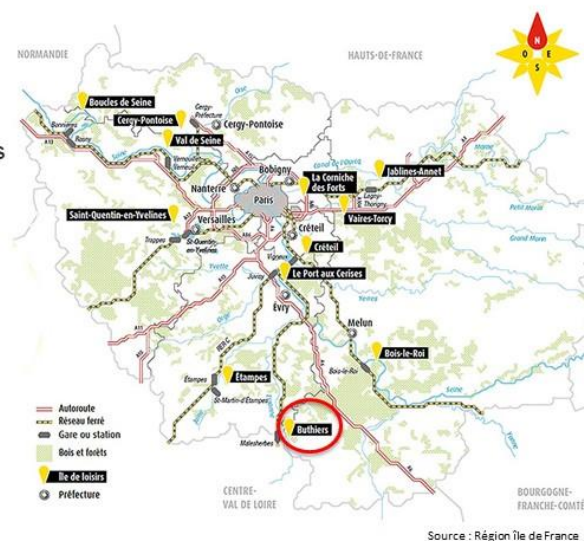
DESSERTE DES ÎLES DE LOISIRS – BUTHIERS

Par Jérôme Bertrand et Frédérique Prédali
Juillet 2018



Caractéristiques de l'île de loisirs

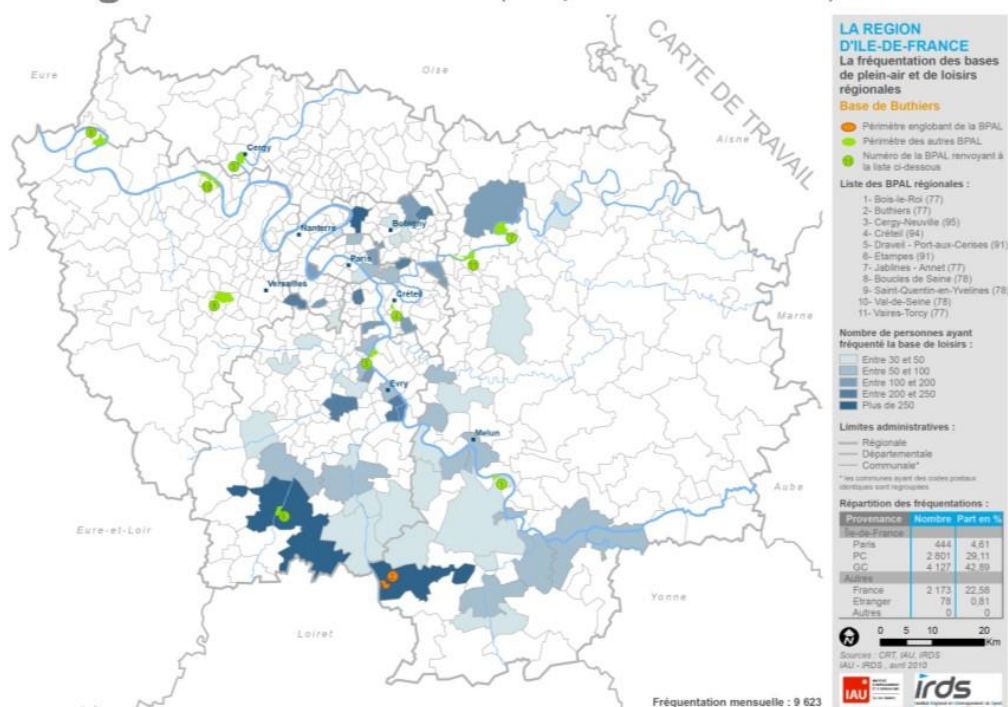
- Située à 70 km au sud de Paris, à 25 km de Fontainebleau, à 20 km de Nemours et de Pithiviers
- 136 ha sur la commune de Buthiers (CC Pays de Nemours)
- Acteurs IDL : SMEAG (Région, CD 77 et Buthiers)
- Entrée gratuite
- Accès payant au centre de détente
Horaires d'accès grand public : 10h30 - 19h (en haute saison)
- Parkings gratuits



Fréquentation (selon l'enquête CRT 2010)

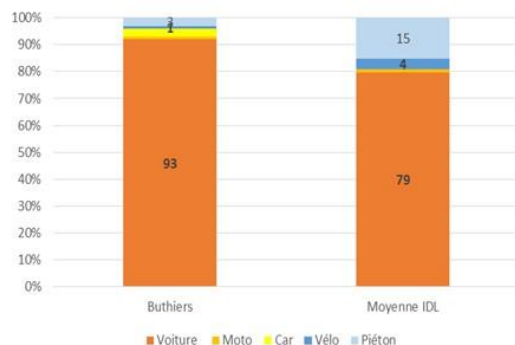
- **Fréquentation annuelle estimée à 111 000 visiteurs**
- **Fréquentation lors d'une semaine type :**
900 visiteurs par semaine en basse saison (6 mois)
1 100 visiteurs par semaine en moyenne saison (4 mois)
7 600 visiteurs par semaine en haute saison (2 mois)
- **Période et jour de visite :**
Haute saison (juillet-août) : 61% de la fréquentation annuelle
Un dimanche en haute saison : 11% des visites d'une semaine en été
Moment de la journée le plus fréquenté : 30% des visites entre 10h et 12h un dimanche d'été
- **Origine résidentielle :**
23% des visiteurs habitent la Seine-et-Marne, 21% l'Essonne et 35% en dehors de l'Île-de-France
7% résident à proximité (dans une commune francilienne à moins de 10 km)

Origine résidentielle (enquête CRT 2010)



Modes et temps d'accès (enquête CRT 2010)

- Modes de transport :**



- Temps de trajet (tous modes de transport) :**

Temps moyen : 45 minutes (contre 23 minutes pour la moyenne régionale)

Basse saison : 26 minutes

Moyenne saison : 48 minutes

Haute Saison : 47 minutes

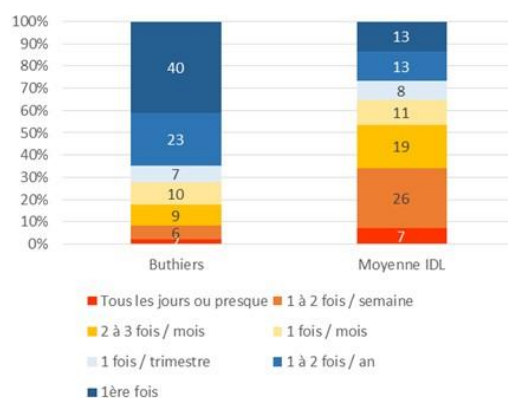
29% des visiteurs mettent plus d'une heure pour s'y rendre (7% en moyenne régionale)

Habitude de fréquentation (enquête CRT 2010)

- Ancienneté de fréquentation :**

40% de primo-visiteurs sur l'année, contre 13% pour la moyenne régionale

- Fréquence de visite :**



Satisfaction du site (enquête CRT 2010)

- **Facilité à trouver le site :**

Seuls 2% des primo-visiteurs n'ont pas trouvé facilement (la moyenne régionale est à 11%)

- **Degré de satisfaction du site :**

Signalétique sur le site : 3,8 (comme la moyenne régionale)

Signalétique pour accéder au site : 4,1 (la moyenne régionale est 3,9)

Stationnement : 4,2 (la moyenne régionale est à 3,8)

- **Améliorations souhaitées pour la desserte :**

8% des réponses concernent un manque d'informations : meilleure signalétique des lieux et activités, plus d'informations sur les horaires et les tarifs

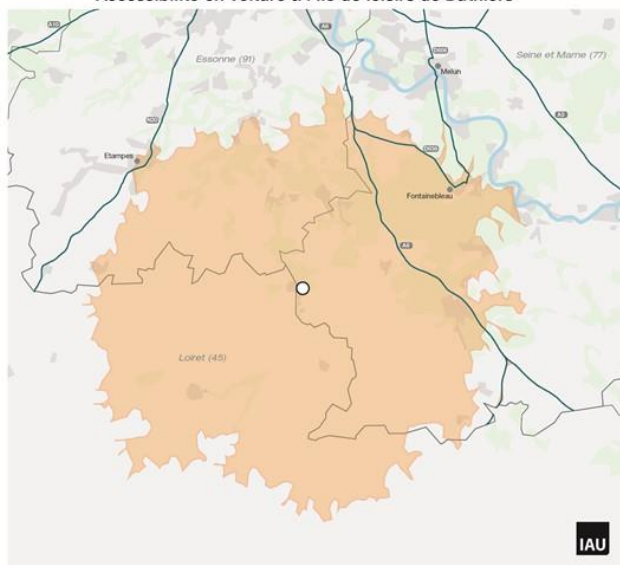


IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Buthiers

7

Accessibilité routière

Accessibilité en voiture à l'île de loisirs de Buthiers



Le territoire accessible couvre le sud-est essonnien, le sud-ouest seine-et-marnais et le nord du Loiret.

À noter que l'attractivité de cette île va au-delà de ce périmètre (carte de fréquentation).

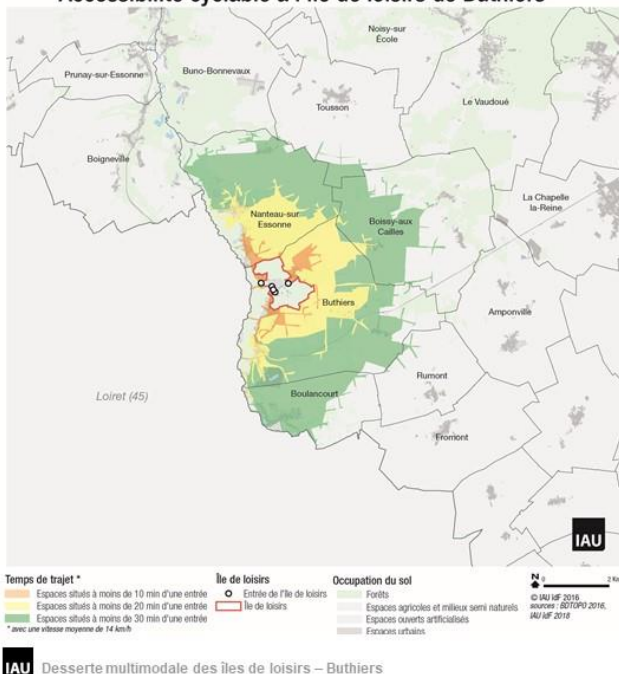


IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Buthiers

8

Accessibilité à vélo

Accessibilité cyclable à l'île de loisirs de Buthiers



L'accessibilité cyclable peut être limitée par la topographie de la vallée de l'Essonne.

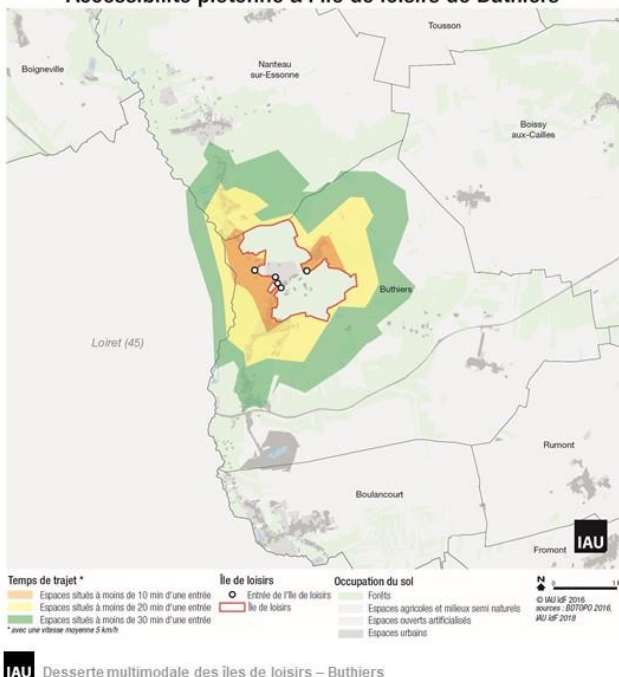
Cependant, la liaison entre l'IDL et la gare de Malesherbes, située dans le Loiret, est facilement praticable. Le temps d'accès à la gare est d'environ 10 minutes,

Potentiellement 1 500 Franciliens résident à moins de 30 minutes à vélo de l'une des entrées de l'IDL.



Accessibilité piétonne

Accessibilité piétonne à l'île de loisirs de Buthiers

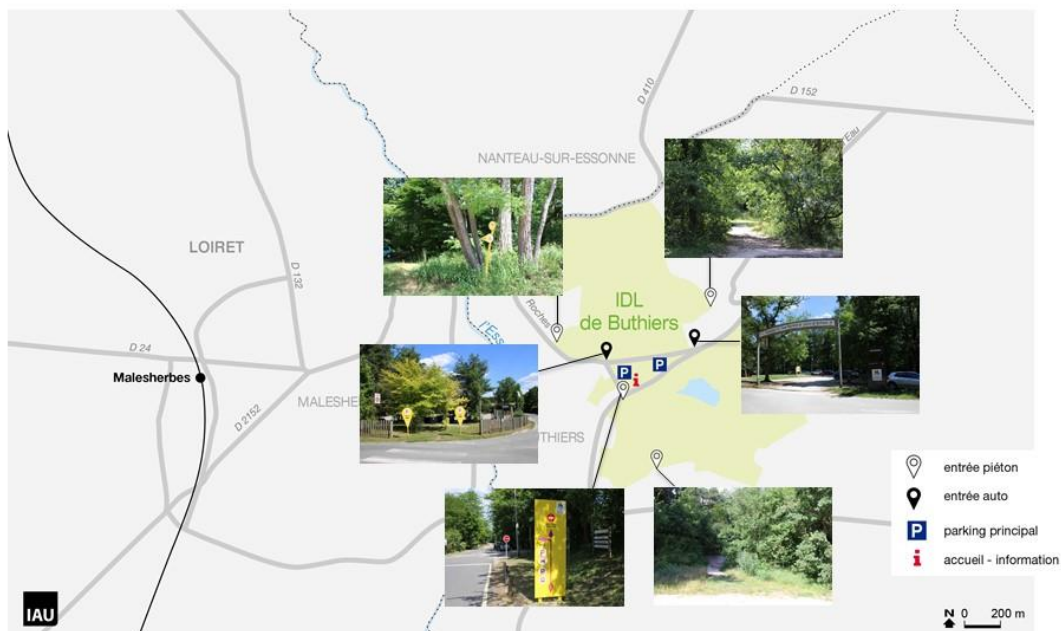


Une accessibilité piétonne favorisée par de nombreux sentiers de randonnée. Un temps de rabattement à la gare de Malesherbes, située dans le Loiret est d'environ 30 minutes

Potentiellement 700 Franciliens résident à moins de 30 minutes de marche d'une entrée de l'IDL



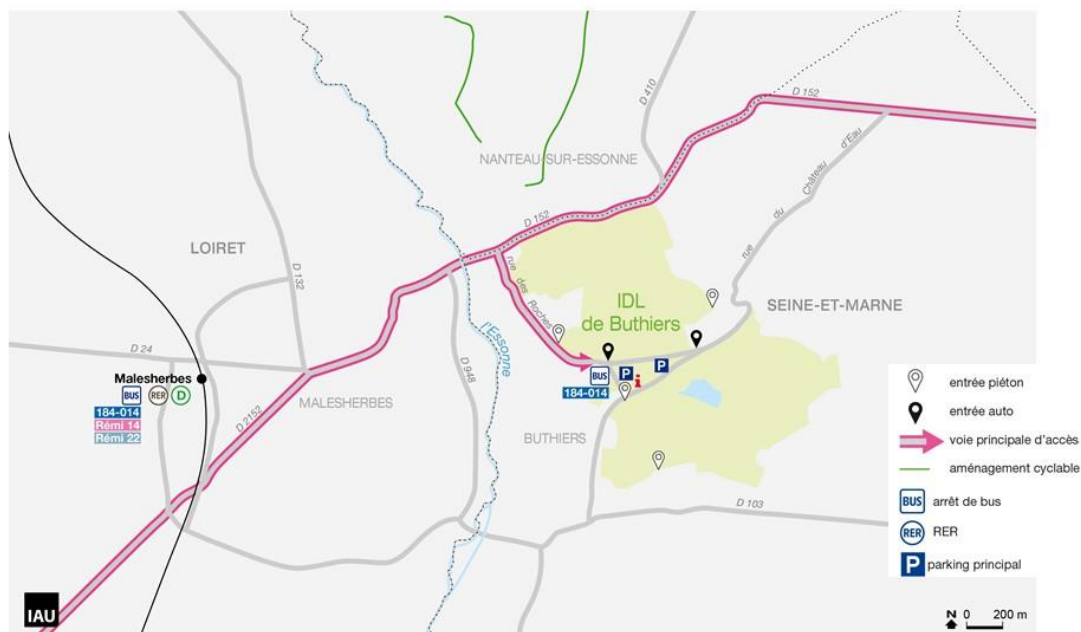
Les entrées de l'île de loisirs



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Buthiers

11

Desserte multimodale



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Buthiers

12

Offre en transport collectif

- **Pas d'isochrone TC possible**

La matrice des temps de parcours du Stif de 2014 est restreinte à la région Île-de-France. D'autre part, en 2014, l'offre bus dans ce secteur de la région est très limitée en période creuse de semaine.

- **Une accessibilité en TC possible avec une offre en bus limitée :**

- Une desserte TC structurée par la ligne D du RER et le rabattement des lignes de bus vers la gare terminus de Malesherbes : 2 lignes de cars départementaux du Loiret (Rémi 14 et 22) et 1 ligne des Cars Bleus (184.014)
- La ligne 184.014 relie l'IDL aux gares de Malesherbes et d'Avon (Transilien R) et permet de passer la journée à l'IDL : avec une arrivée à 11h et un départ à 18h le samedi ou le dimanche



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Buthiers

13

Difficultés de desserte constatées

En voiture :

- En cas de période de forte fréquentation, d'éventuelles difficultés de tourne-à-gauche sur la RD 152 pour les véhicules en provenance de Fontainebleau ?

En transport collectif :

- Une faible fréquence de passage de la ligne 184.014
- Un arrêt de bus très rudimentaire voire obsolète
- Pas de plan de secteur des lignes de bus
- Pas d'information TC à l'accueil de l'IDL



À vélo :

- L'insuffisance d'aménagement cyclable dans les environs et sur la RD 152
- Le manque de jalonnement cyclable depuis la gare de Malesherbes
- Stationnement insuffisant au sein de l'IDL ?

À pied :

- L'absence de trottoir sur la rue des Roches
- Le manque de jalonnement piéton depuis Malesherbes

IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Buthiers

14

Projets pouvant influencer la desserte

Projet IDL :

- Nécessité de rénovation des hébergements

Projet urbain :

- Aucun projet d'aménagement à notre connaissance

Projet TC :

- Le projet RER D SA 2019 :
 - Refonte de la desserte des branches sud de la ligne pour plus de ponctualité et de trains : correspondance de la branche Malheshherbes à la gare de Corbeil, -25% de retards envisagés
 - Des nouveaux trains à partir de septembre 2019 : les Regio2N
- Schéma directeur de la ligne D du RER (horizon 2030)

Pistes d'amélioration de la desserte

Pour l'accès en voiture :

- Si les parkings sont saturés, une reconfiguration des espaces de stationnement pourrait être envisagée ?

Pour l'accès en transport collectif :

- Communiquer davantage sur le service d'autostop organisé Rezo Pouce (par exemple information sur le site internet de l'IDL)
- Rendre plus confortable l'arrêt de bus de l'IDL (qui est aussi celui du Rezo Pouce) avec l'installation d'un abri voyageur avec banc et éclairage
- Rendre mieux identifiable l'arrêt de bus de la ligne 184-014 à la gare de Malesherbes

Pistes d'amélioration de la desserte

Pour l'accès à vélo et à pied :

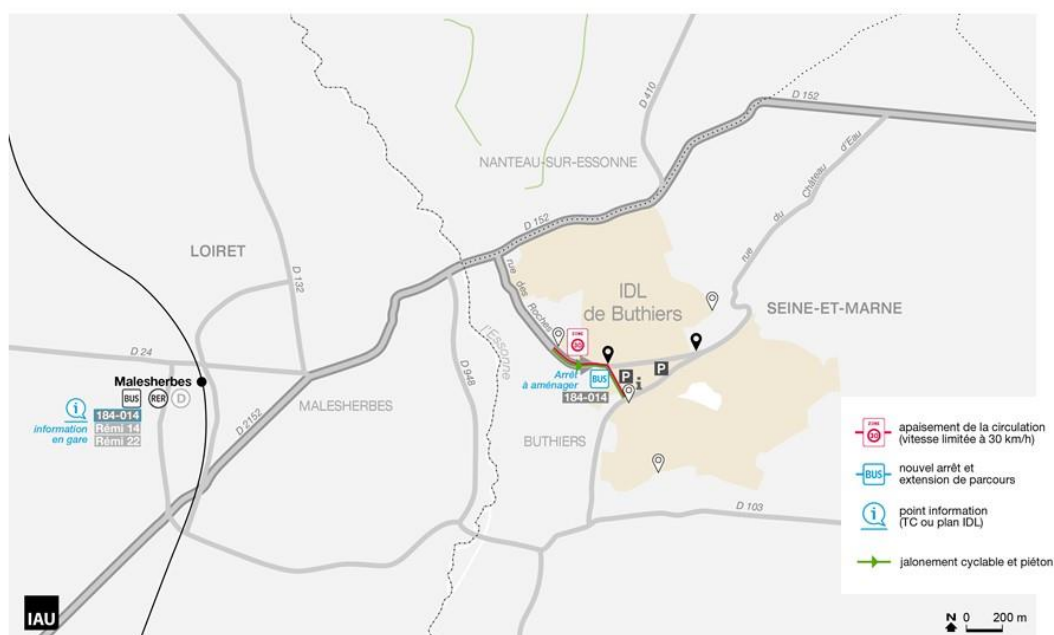
- *Aménagement de voirie :*
 - Apaiser la circulation des véhicules motorisés rue des Roches depuis l'accès du camping jusqu'à l'accueil de l'IDL

- *Stationnement et services vélos :*
 - Développer les points d'accroches vélos sur l'ensemble du site

- *Signalétique et jalonnement :*
 - Éviter la confusion sur la dénomination de l'IDL entre la mention régionale « île de loisirs » et celle du centre de détente « Buthland »
 - Assurer la continuité du jalonnement depuis la gare de Malesherbes
 - Marquer davantage les accès piétons à l'IDL
 - Mieux signaler l'équipement en libre-service dédié à l'entretien des vélos



Proposition d'amélioration de la desserte



DESSERTE DES ÎLES DE LOISIRS – CERGY-PONTOISE

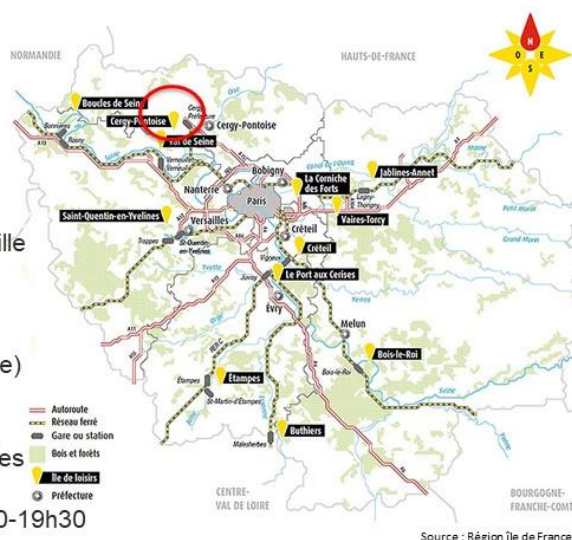
Par Jérôme Bertrand et Frédérique Prédali

Juin 2018



Caractéristiques de l'île de loisirs

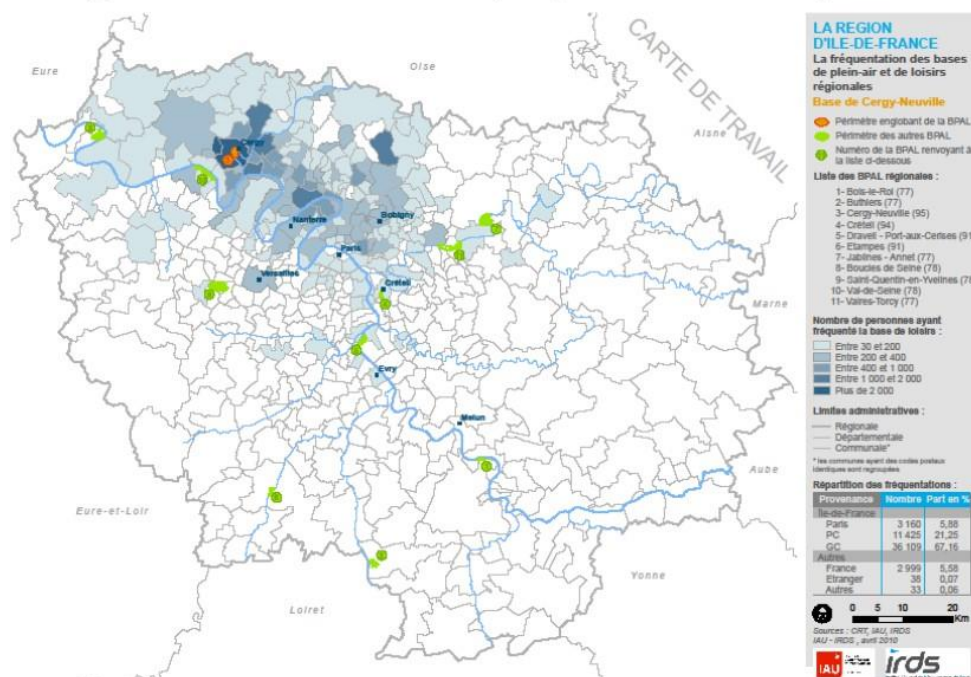
- Située à 32 km au nord-ouest de Paris, à 18 km d'Argenteuil et à 13 km de Poissy
- 250 ha dont 120 ha de plans d'eau sur les communes de Cergy et Neuville (CA de Cergy-Pontoise)
- Acteurs IDL : SMEAG (Région, CD 95 et CA Cergy-Pontoise)
- Espaces ouverts
- Entrée gratuite aux piétons et cyclistes
- Horaires de la plage (S,D,JF) : 10h30-19h30
- Parking payant (6€ par véhicule) de 9h à 19h du 30 mars au 30 septembre
- Principales activités payantes : plage, téléski, vagues à surf, stade d'eau vive, voile, accrobranche
- Hébergement : 160 lits



Fréquentation (selon l'enquête CRT 2010)

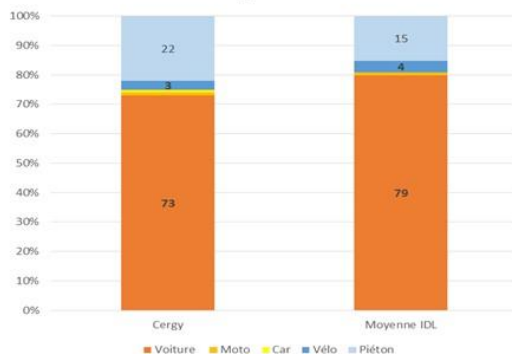
- **Fréquentation annuelle estimée à 746 000 visiteurs**
- **Fréquentation lors d'une semaine type :**
8 300 visiteurs par semaine en basse saison (6 mois)
15 000 visiteurs par semaine en moyenne saison (4 mois)
30 400 visiteurs par semaine en haute saison (2 mois)
- **Période et jour de visite :**
Haute saison (juillet-août) : 37% de la fréquentation annuelle
Un dimanche en haute saison : 29% des visites d'une semaine en été
Moment de la journée le plus fréquenté : 31% des visites entre 14h et 16h un dimanche d'été
- **Origine résidentielle :**
53% des visiteurs habitent le Val d'Oise, 13% les Yvelines
36% résident à proximité (dans une commune située à moins de 10 km)

Origine résidentielle (enquête CRT 2010)



Modes et temps d'accès (enquête CRT 2010)

- **Modes de transport :**



- **Temps de trajet (tous modes de transport) :**

Temps moyen : 23 minutes (soit la moyenne régionale)

Basse saison : 15 minutes

Moyenne saison : 23 minutes

Haute Saison : 27 minutes

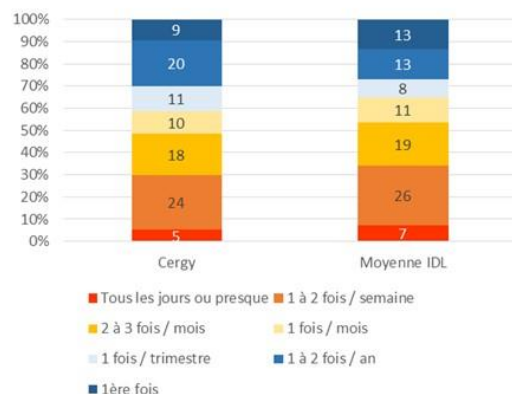
7% des visiteurs mettent plus d'une heure pour s'y rendre (soit la moyenne régionale)

Habitude de fréquentation (enquête CRT 2010)

- **Ancienneté de fréquentation :**

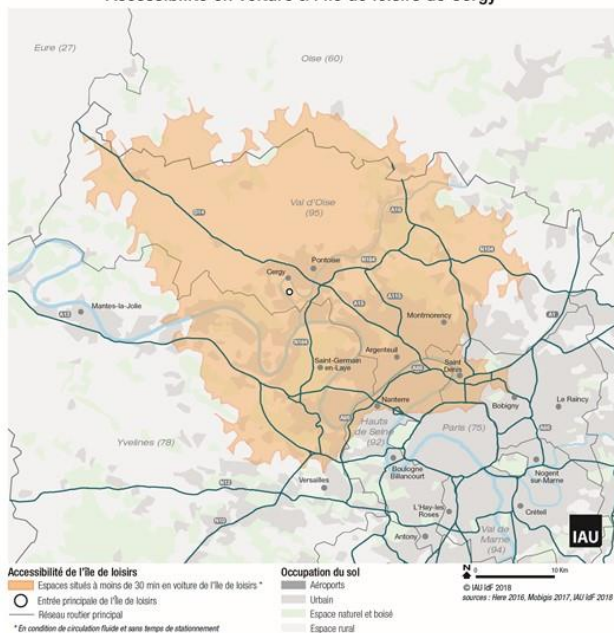
9% de primo-visiteurs sur l'année, contre 13% pour la moyenne régionale

14% de primo-visiteurs en haute saison



Accessibilité routière

Accessibilité en voiture à l'île de loisirs de Cergy



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Cergy-Pontoise

Le territoire accessible couvre en grande partie le Val d'Oise, le nord-est des Yvelines, l'ouest du 93 et le nord du 92.

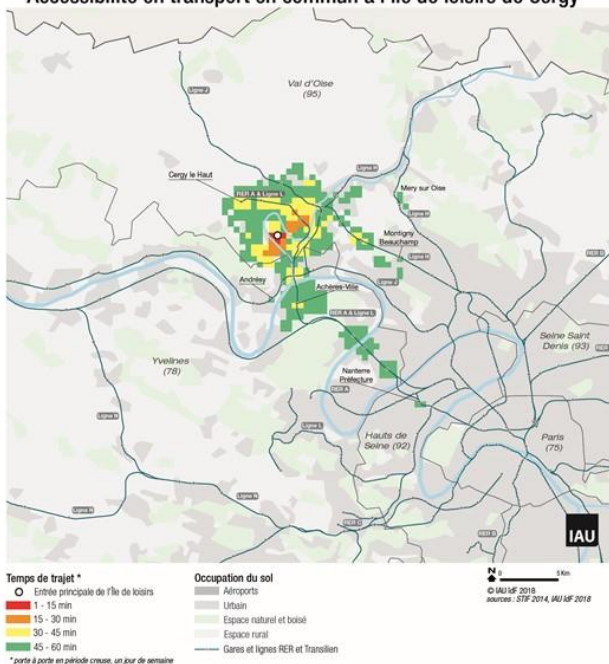
A noter que l'attractivité de cette île va au-delà de ce périmètre (carte de fréquentation).



8

Accessibilité en TC

Accessibilité en transport en commun à l'île de loisirs de Cergy



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Cergy-Pontoise

Une desserte TC structurée par la ligne A du RER et L du Transilien

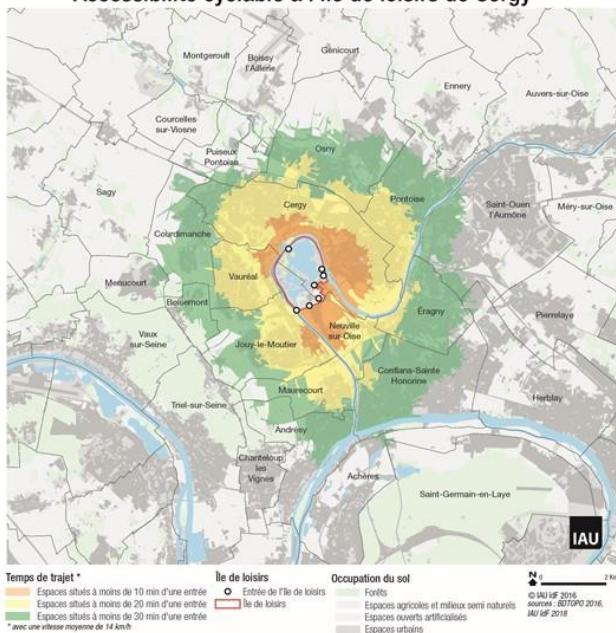
275 000 Franciliens résident à moins d'1 heure en TC, soit 104 000 ménages dont 16% ayant des bas revenus



9

Accessibilité à vélo

Accessibilité cyclable à l'île de loisirs de Cergy



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Cergy-Pontoise

L'accessibilité cyclable est limitée au nord par les coteaux de l'Oise
Un temps de rabattement à la gare d'environ 10 minutes

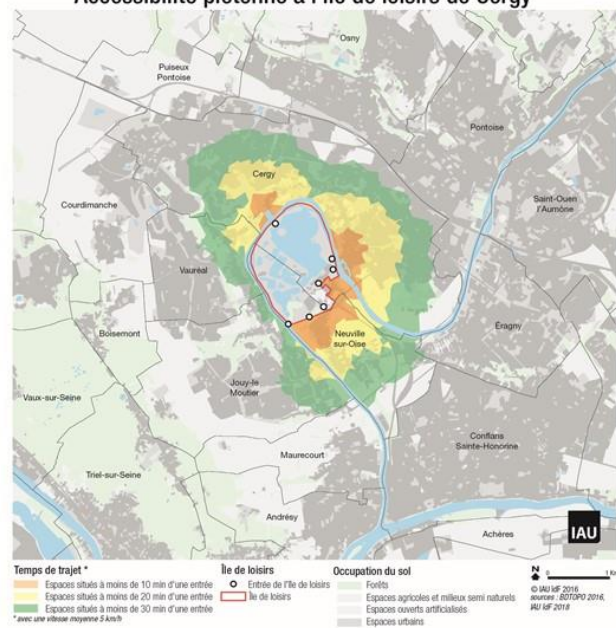
Potentiellement 205 000 Franciliens résident à moins de 30 minutes à vélo d'une entrée de l'IDL



10

Accessibilité piétonne

Accessibilité piétonne à l'île de loisirs de Cergy



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Cergy-Pontoise

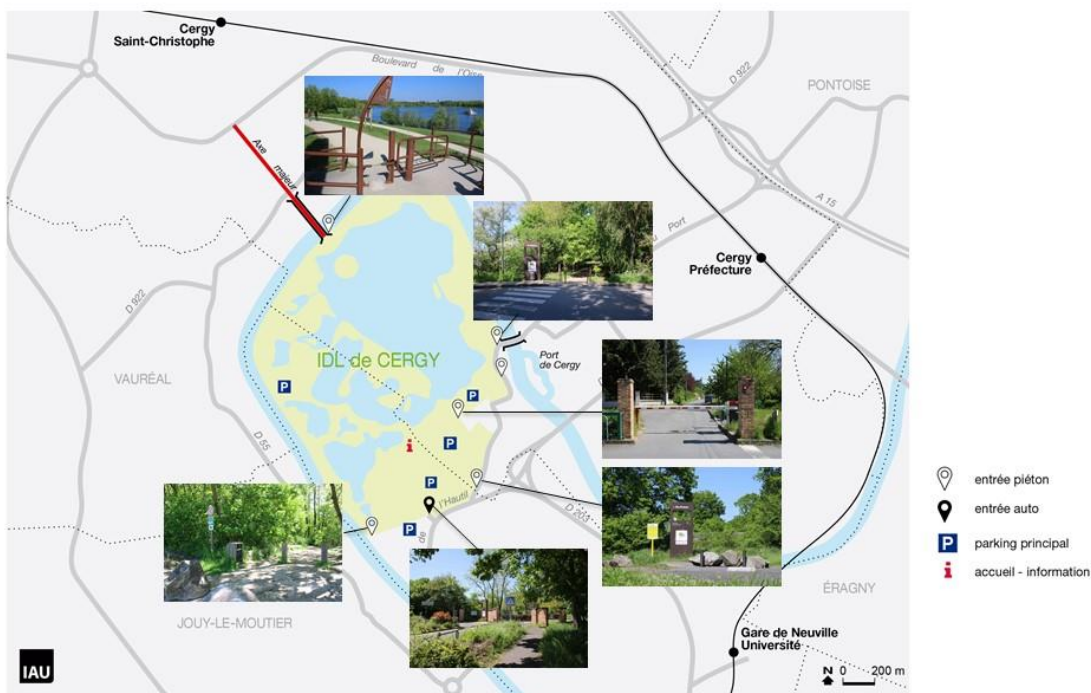
Une accessibilité piétonne dépendante des franchissements de l'Oise
Un temps de rabattement à la gare d'environ 30 minutes

Potentiellement 48 000 Franciliens résident à moins de 30 minutes de marche d'une entrée de l'IDL



11

Les entrées de l'île de loisirs



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Cergy-Pontoise

12

Desserte multimodale



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Cergy-Pontoise

Présentation du 15 Juin 2018

13

Offre en transport collectif

- **L'IDL bénéficie de l'offre bus du réseau de l'agglomération :**
 - La liaison avec le pôle majeur de Cergy-Préfecture est primordiale
 - La desserte en bus privilégie l'accès principal situé au sud de l'IDL
 - Mise en place d'une navette estivale en haute saison



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Cergy-Pontoise



14

Difficultés de desserte constatées

En voiture :

- Une capacité de stationnement importante (4 300 places) mais en cas de journée « caniculaire » des reports de stationnement sur les voies locales voisines et des conditions d'évacuation difficiles
- Signalisation routière directionnelle n'indiquant toujours pas le nom de l'IDL mais « Les étangs de Cergy-Neuville »

En transport collectif :

- Pour l'accès principal, l'arrêt de bus « île de loisirs » est relativement éloigné du cœur de l'IDL
- Pour l'accès nord, pas d'arrêt de bus au droit de l'Axe majeur
- Absence ou insuffisance de jalonnement depuis les arrêts de bus
- Pas d'information TC à l'accueil de l'IDL

À vélo :

- Discontinuité des itinéraires cyclables (boulevard de l'Hautil et du Port) et du jalonnement L'entrée nord peu facilitée en raison des limitations d'accès aux 2RM
- Les entrées cyclables depuis le village de Ham peu marquée (pas de Totem)
- Absence de station VéLO2 au sein ou à proximité de l'IDL (la plus proche celle du port)
- Stationnement insuffisant au sein de l'IDL

À pied :

- L'entrée nord peu identifiée : pas de totem, ni de plan de l'IDL, ni de jalonnement

IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Cergy-Pontoise

15

Projets pouvant influencer la desserte

Projet IDL :

- Volonté d'aménager un camping et un aire de repos et de services pour camping-car
- Restructuration du gymnase pour un usage universitaire

Projets urbains :

- Projet de Port Cergy II (extension du port de plaisance et du quartier résidentiel)
- Projet de Campus international (5 000 logements étudiants et chercheurs, valorisation des berges, ...)



Projets de transport :

- Renforcement à l'été 2018 de la navette estivale 29 (extension de parcours jusqu'à la gare de Pontoise)
- Dispositif de fermeture d'accès au boulevard de l'Hautil depuis la RD 203
- Desserte navette autonome au sein du Campus international

Pistes d'amélioration de la desserte

Pour l'accès en voiture :

- La nouvelle ligne de caisses devrait faciliter le passage des véhicules entrants
- En fin de journée de haute saison, fluidifier la sortie des véhicules et faire un retour d'expérience du déploiement de la glissière mobile sur la RD 203
- Mise en place d'une nouvelle signalisation routière directionnelle au nom de l'IDL

Pour l'accès en transport collectif :

- Actions sur les arrêts de bus :
 - Créer un nouvel arrêt de la ligne 38 au niveau de la passerelle de l'axe majeur
 - Un nouvel arrêt pour la ligne 29 au sein de l'IDL et modification de son itinéraire
 - Un nouvel arrêt boulevard de l'Oise pour les lignes 36 et 45 (si modification d'itinéraire)
 - Mettre en place un jalonnement piéton depuis les arrêts jusqu'aux entrées
- Actions sur l'information voyageurs :
 - Mettre à disposition l'information de la desserte en TC (notamment un plan de localisation des arrêts et les fiches horaires, surtout celles des lignes 29 et 48) sur le site internet de l'IDL et à l'accueil de l'IDL

Pistes d'amélioration de la desserte

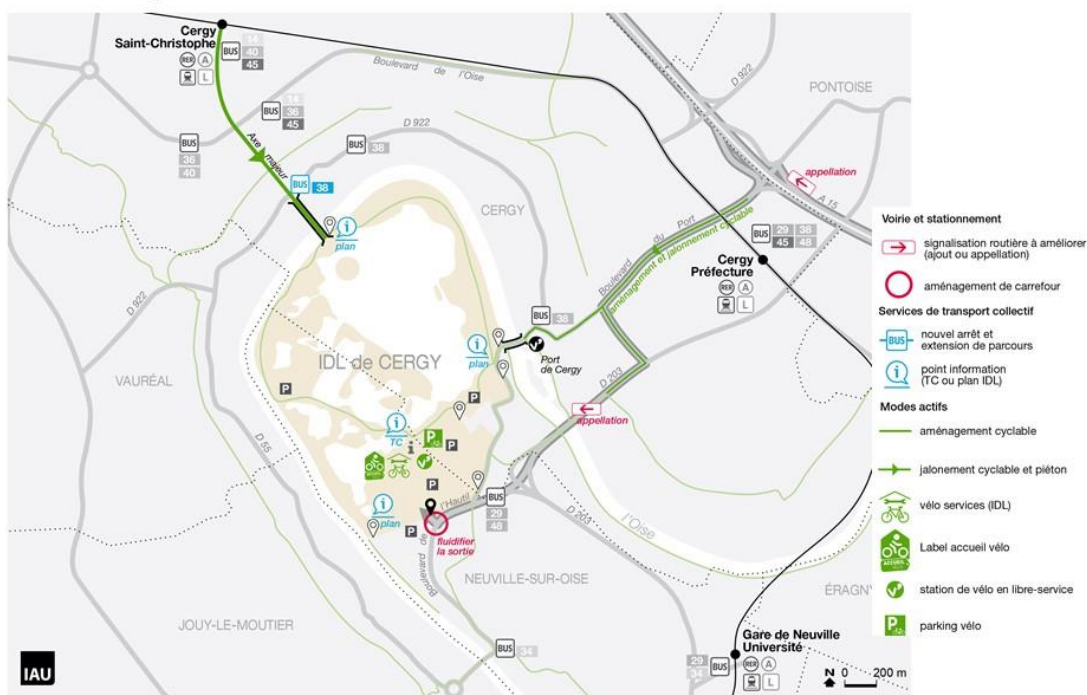
Pour l'accès à vélo et à pied :

- Aménagement de voirie :
 - Rendre prioritaire l'aménagement de l'itinéraire cyclable entre Cergy-Préfecture et l'IDL (notamment sur le boulevard du Port)

- Stationnement et services vélos :
 - Développer les possibilités de stationnement vélos au sein de l'IDL
 - Envisager une station supplémentaire de Vélo2 au sein de l'IDL au moins lors du renouvellement du marché
 - Envisager un partenariat avec un prestataire associatif pour proposer un atelier saisonnier d'entretien, réparation et de location ou bien se rapprocher du prestataire de la prochaine vélostation de Cergy-Préfecture

- Signalétique et jalonnement :
 - Assurer la continuité du jalonnement cyclable depuis Cergy-Préfecture
 - Marquer davantage les entrées Nord et Est et y installer des plans de l'IDL

Proposition d'amélioration de la desserte



DESSERTE DES ÎLES DE LOISIRS – CORNICHE DES FORTS

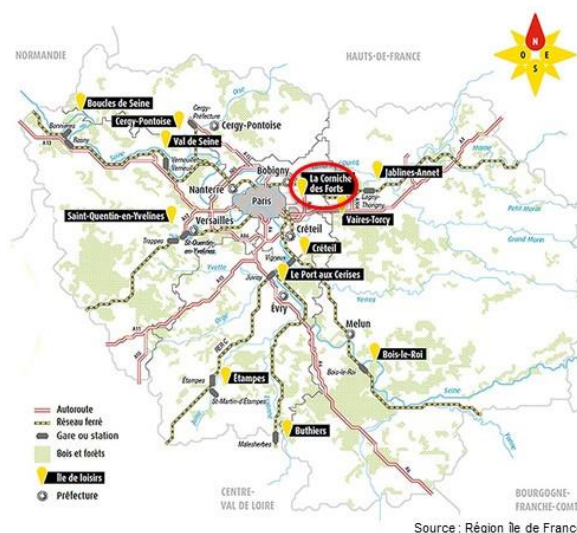
Par Jérôme Bertrand et Frédérique Prédali

Janvier 2018



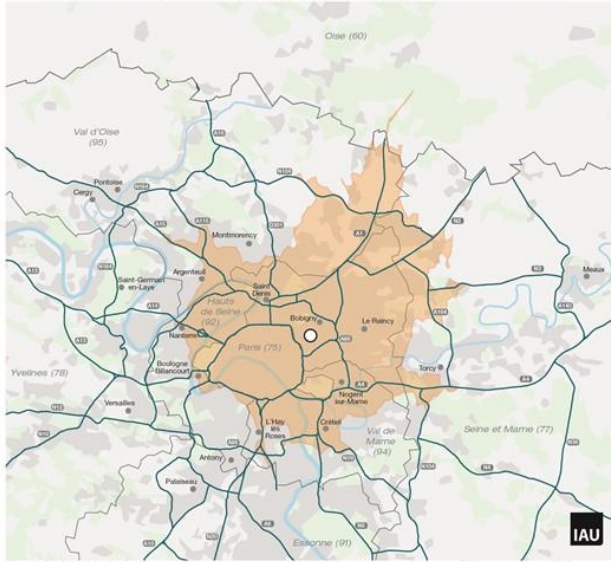
Caractéristiques de l'île de loisirs

- Située à 7 km à l'est de Paris à 3 km de Bobigny
- 64 ha dont 33 ouverts au public sur les communes de Romainville, Pantin, Les Lilas et Noisy-le-Sec (CA Est Ensemble)
- Acteurs IDL :
Aménagement : la Région
Gestion et animation : le SMEG (CD 93 et CA Est Ensemble)
- Horaires d'ouverture des parcs
- Espace ouvert à l'est de l'avenue du Colonel Fabien
- Entrée gratuite
- Pas de stationnement au sein de l'IDL
- Principales activités à ce jour : promenades, aires de jeux, jardins familiaux
- Pas d'enquête de fréquentation réalisée à ce jour sur ce site



Accessibilité routière

Accessibilité en voiture à l'île de loisirs de la Corniche des Forts



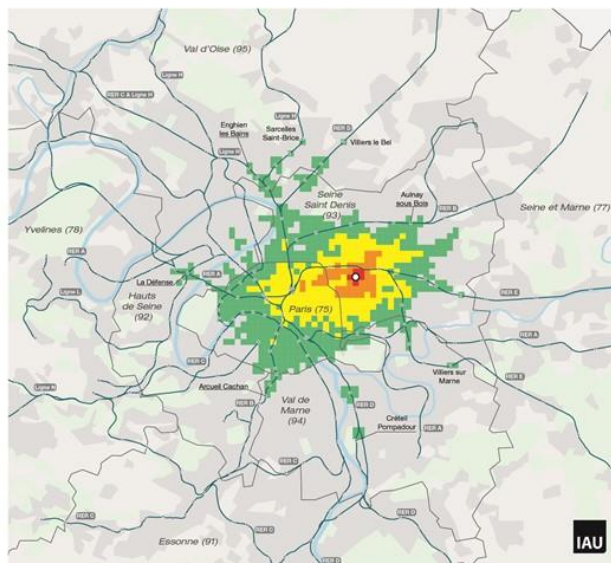
L'accessible routière est limitée par les faibles capacités de stationnement à proximité des entrées de l'IDL et dans l'environnement urbain dense aux abords de l'IDL.



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – La Corniche des Forts

3

Accessibilité en transport en commun



Une desserte TC structurée par les lignes 5 et 11 du métro et complétée finement par les lignes de bus du réseau RATP.

Compte tenu de sa localisation au cœur de la métropole, 3,1 millions de Franciliens résident à moins d'1 heure en TC, soit près de 1,4 millions ménages dont 21% ayant des bas revenus.

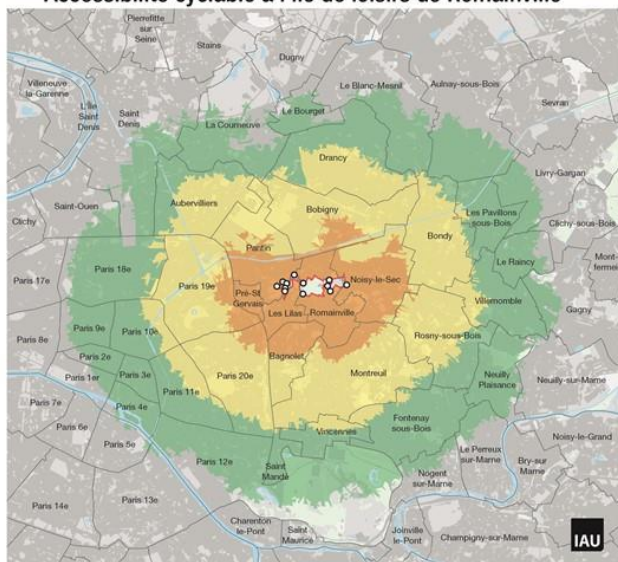


IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – La Corniche des Forts

4

Accessibilité à vélo

Accessibilité cyclable à l'île de loisirs de Romainville



L'accessibilité cyclable est favorisée par les aménagements le long du canal de l'Ourcq mais fortement pénalisée par la topographie entre le canal et le plateau de Romainville.

Le temps d'accès à vélo depuis la station de métro Mairie des Lilas est d'environ 5 minutes.

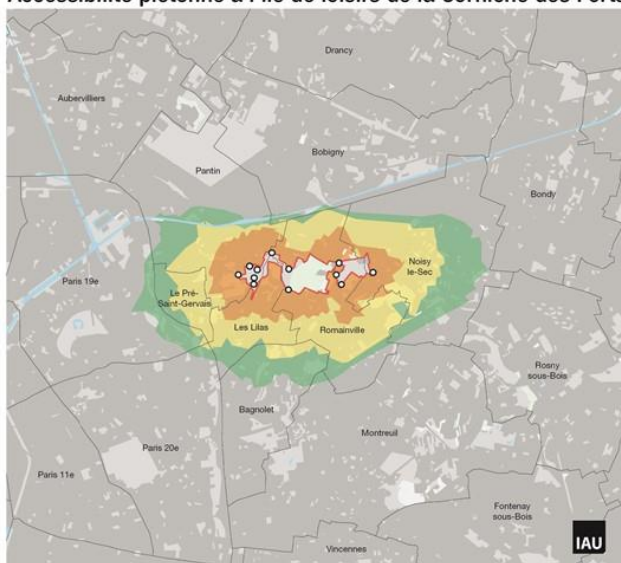
2 millions de Franciliens résident à moins de 30 minutes à vélo de l'une des entrées de l'IDL.



5

Accessibilité piétonne

Accessibilité piétonne à l'île de loisirs de la Corniche des Forts



Le territoire accessible à pied s'étend des portes de Paris jusqu'au centre de Noisy-le-Sec.

Le temps de rabattement aux stations de métro est d'environ 20 minutes.

141 000 Franciliens résident à moins de 30 minutes de marche de l'une des entrées de l'IDL.



6

Entrées de l'île de loisirs



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – La Corniche des Forts

7

Desserte multimodale



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – La Corniche des Forts

8

Offre en transport collectif

- **L'IDL bénéficie de l'offre bus de la zone dense :**
 - L'IDL est située en zone RATP où l'offre en bus est étoffée, surtout à proximité de la mairie de Romainville
 - Des parcours de ligne contraints par la topographie et la trame viaire
 - Une offre qui sera restructurée à la mise en service du prolongement de la ligne 11 du métro, du T1 et du T-Zen 3



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – La Corniche des Forts

9

Difficultés de desserte constatées

En voiture :

- Les capacités de stationnement sont très limitées compte tenu de la situation de l'IDL au cœur de la métropole

En transport collectif :

- L'IDL étant en phase de projet opérationnel, la recherche d'itinéraire reste difficile. Le référencement de l'IDL n'est pas encore possible

À vélo :

- Le dénivelé prononcé du coteau limite la pratique cyclable et contraint les liaisons nord-sud, notamment avec le canal de l'Ourcq
- Le jalonnement est quasi-inexistant
- Les sas d'entrée aux différents parcs restreignent l'accès aux vélos, alors que le stationnement vélo est situé à l'intérieur des parcs

À pied :

- Le jalonnement est quasi-inexistant
- La largeur de passage des sas sont également des obstacles pour les PMR (dont les UFR et les personnes avec poussettes)

IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – La Corniche des Forts

10

Projets pouvant influencer la desserte

Projet IDL :

- Aménagement de 8 ha en partie centrale de l'IDL (équipement sportif de type poney club, activité ludique de type chapiteau, prairies, sentier, zones de détente et de pratiques sportives, éco-pâturage et observation de la biodiversité)

Projets TC :

- Prolongement M11 (stations Serge Gainsbourg et Place Carnot) à l'horizon 2022
- Prolongement T1 (Noisy-le-Sec - Val de Fontenay, via la place Carnot) à l'horizon 2022 ?
- Prolongement du T11 Express (Le Bourget - Noisy le Sec, via Bobigny La Folie) à l'horizon 2025
- T-Zen 3 (BHNS le long de l'ex RN3) à l'horizon 2023 ?
- Téléphérique urbain Romainville – Bobigny à l'étude

Projets urbains :

- Zac de l'Horloge au nord de l'IDL (dont 1 270 logements, un éco-parc tertiaire, centre commercial, lycée)
- Renouveau urbain de la cité Gargarine (nouveaux logements, pôle éducatif, espace agricole)
- Projets à l'étude sur le Fort des Lilas et le Parc des Hauteurs

Pistes d'amélioration de la desserte

Pour l'accès en voiture :

- Veiller avec les communes à une gestion du stationnement efficace et cohérente (même politique de stationnement d'un secteur à l'autre, matérialisation des places, aménagements d'espace public ou pose de mobilier urbain limitant le stationnement à l'image de l'installation de potelets)

Pour l'accès en transport collectif :

- Une fois la date de réalisation du projet d'aménagement fixée :
 - Compléter l'information sur les sites internet de la Région et de l'IDL
 - Référencer l'IDL dans les moteurs de recherche d'itinéraire
 - Demander le changement de noms de certains arrêts de bus
 - Installer un plan de quartier aux arrêts figurant l'IDL et ses accès
 - Signalétique piétonne depuis l'IDL vers les arrêts de bus et inversement

Pistes d'amélioration de la desserte

Pour l'accès à vélo et à pied :

- Aménagements des entrées et des cheminements au sein de l'IDL :
 - Si possible, prévoir le prolongement de la passerelle jusqu'à la place de la Laïcité (moins de 150 m). Le récent parvis deviendrait alors l'entrée principale sud de l'IDL
 - Préserver la possibilité d'exproprier Point P afin de réaliser l'entrée principale nord-est de l'IDL et l'installation d'équipements structurants
 - Assurer la continuité de la liaison Est-Ouest (aménagement, lisibilité, éclairage, signalétique, mobilier)
 - Aménager les entrées avec totem, plan, même identité visuelle, même mobilier. Préserver le confort d'accès pour tous les publics (éviter si possible les SAS)
- Aménagements de voirie autour de l'IDL :
 - Apaiser la circulation automobile sur l'ensemble des voies adjacentes à l'IDL
 - Aménager les traversées piétonnes, situées à proximité de l'IDL (des plateaux piétonniers pour sécuriser la continuité de la liaison Est-Ouest, notamment au niveau de la traversée de l'avenue du Colonel Fabien)

Pistes d'amélioration de la desserte

Pour l'accès à vélo et à pied :

- Stationnement et services vélos :
 - Prévoir dans le nouvel aménagement la pose d'arceaux à proximité de chaque activité
 - Développer les stations Vélib' autour de l'IDL (actuellement une seule station supplémentaire prévue au niveau de la Mairie de Romainville)
- Signalétique et jalonnement cyclable :
 - Envisager un schéma d'ensemble de signalétique et de jalonnement de l'IDL
 - Penser la signalétique comme support de communication, d'identité, de lisibilité et d'inscription de l'IDL dans son territoire

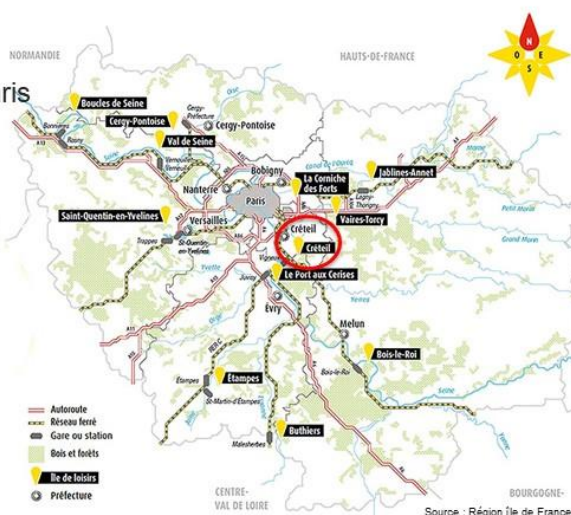
DESSERTE DES ÎLES DE LOISIRS – CRÉTEIL

Par Jérôme Bertrand et Frédérique Prédali
Janvier 2018



Caractéristiques de l'île de loisirs

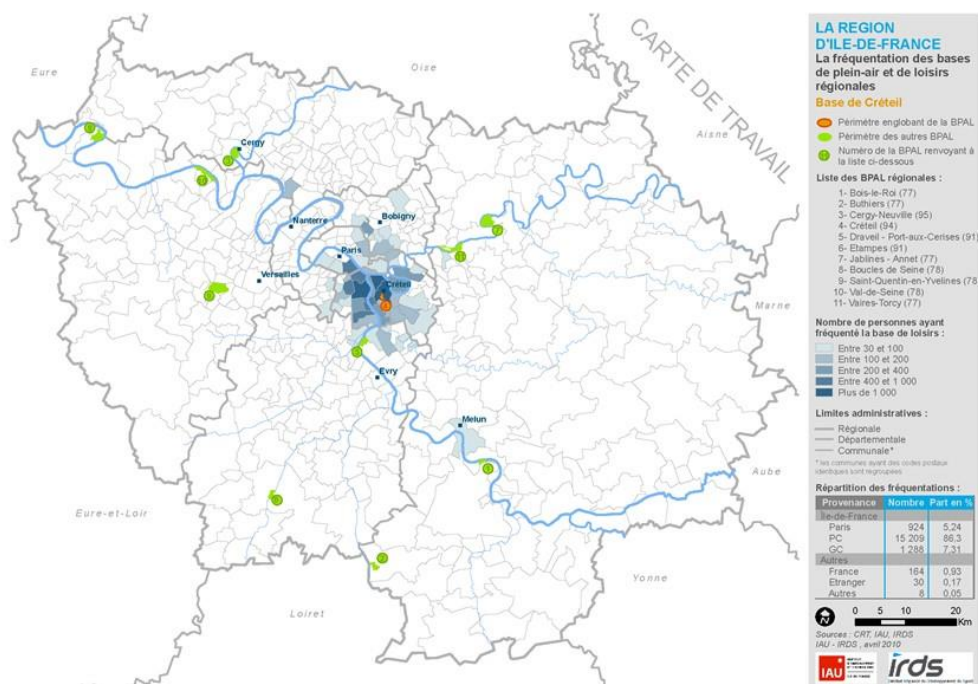
- Située à 13 km au sud-est de Paris
- 59 ha dont 40 ha de plan d'eau sur la commune de Créteil (CA Grand Paris Sud Est Avenir)
- Acteurs IDL : SMEAG (Région, CD 94 et Créteil)
- Espaces ouverts
- Horaires de l'accueil : 9h-12h / 14h-17h
- Entrée et parking gratuits
- Principales activités payantes : piscine à vagues et nautisme
- Pas d'hébergement



Fréquentation (selon l'enquête CRT 2010)

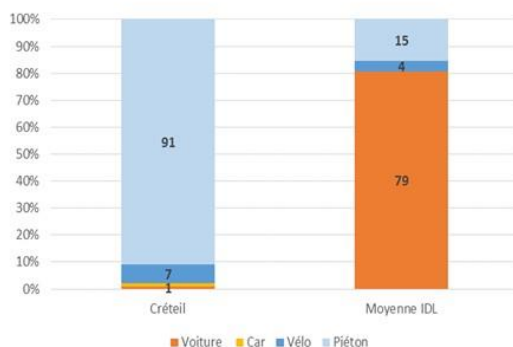
- **Fréquentation annuelle estimée à 260 000 visiteurs**
- **Fréquentation lors d'une semaine type :**
3 700 visiteurs par semaine en basse saison (6 mois)
4 700 visiteurs par semaine en moyenne saison (4 mois)
9 200 visiteurs par semaine en haute saison (2 mois)
- **Période et jour de visite :**
Haute saison (juillet-août) : 32% de la fréquentation annuelle
Un dimanche en haute saison : 24% des visites d'une semaine en été
Moment de la journée le plus fréquenté : 27% des visites après 16h un dimanche d'été
- **Origine résidentielle :**
82% des visiteurs habitent le Val de Marne
85% résident à proximité (dans une commune située à moins de 10 km)

Origine résidentielle (enquête CRT 2010)



Modes et temps d'accès (enquête CRT 2010)

- **Modes de transport :**



- **Temps de trajet (tous modes de transport) :**

Temps moyen : 19 minutes (contre 23 minutes pour la moyenne régionale)

Basse saison : 16 minutes

Moyenne saison : 19 minutes

Haute Saison : 20 minutes

5% des visiteurs mettent plus d'une heure pour s'y rendre (7% en moyenne régionale)

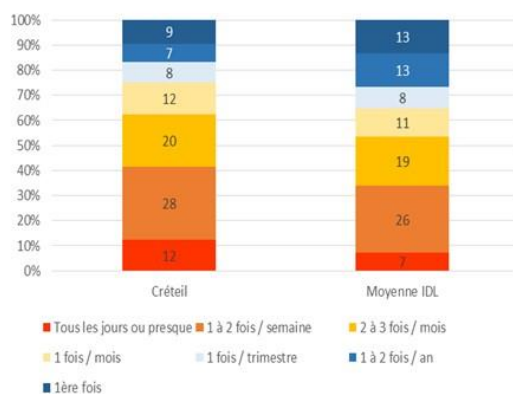
Habitude de fréquentation (enquête CRT 2010)

- **Ancienneté de fréquentation :**

9% de primo-visiteurs sur l'année, contre 13% pour la moyenne régionale

18% de primo-visiteurs en haute saison

- **Fréquence de visite :**



Satisfaction du site (enquête CRT 2010)

- **Degré de satisfaction de l'IDL :**

Signalétique sur le site : 3,6 contre 3,8 pour la moyenne IDL

Signalétique pour accéder au site : 3,6 contre 3,9 pour la moyenne IDL

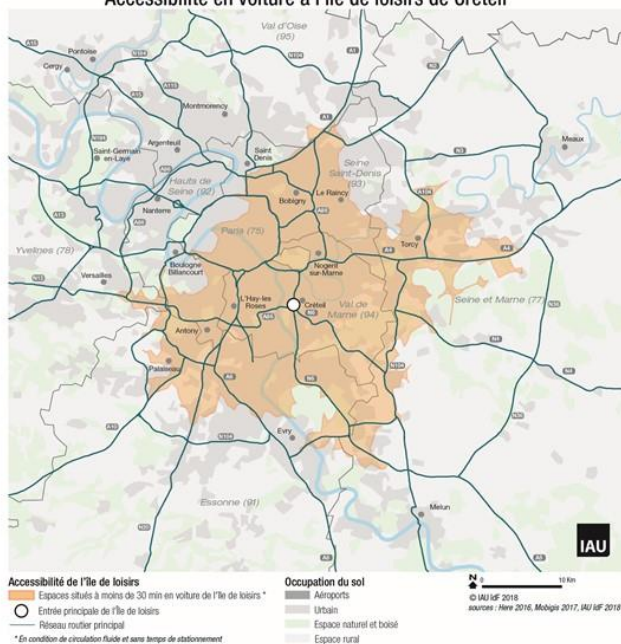
Stationnement : 3,3 contre 3,8 pour la moyenne IDL

- **Améliorations souhaitées :**

6% des réponses concernent la limitation des accès au site pour les deux-roues motorisés

Accessibilité routière

Accessibilité en voiture à l'île de loisirs de Créteil



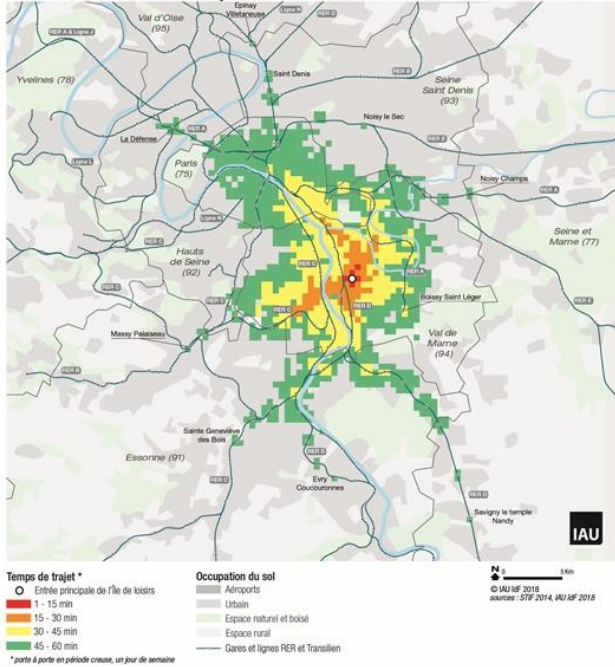
Le territoire accessible à moins de 30 minutes couvre l'ensemble du Val de Marne, le Nord Essonnien, une grande partie de Marne-la-Vallée, de Paris et de la Seine-Saint-Denis

La desserte est structurée par l'A86, la RN6 et la RN19



Accessibilité en transport en commun

Accessibilité en transport en commun à l'île de loisirs de Créteil



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Créteil

Une desserte TC structurée par la ligne 8 du Métro, la ligne D du RER et le TVM.

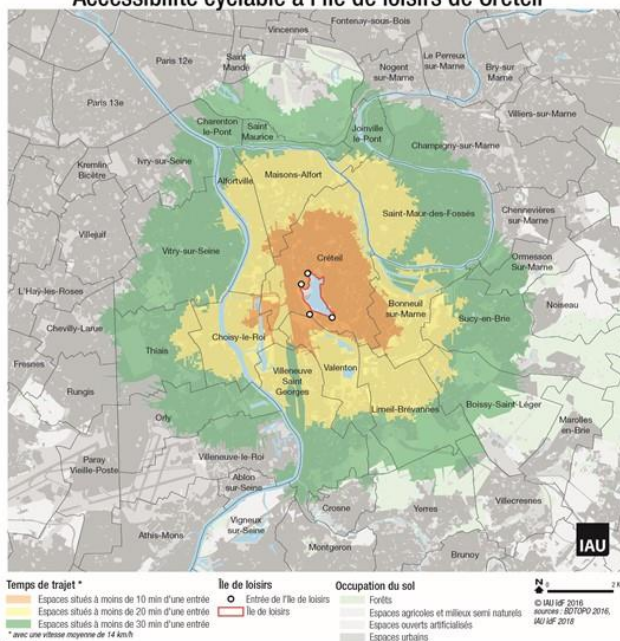
Du fait de sa situation métropolitaine, 3 millions de Franciliens résident à moins d'1 heure en TC, soit près de 1,4 million de ménages dont 18% ayant des bas revenus.



9

Accessibilité à vélo

Accessibilité cyclable à l'île de loisirs de Créteil



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Créteil

L'accessibilité cyclable est parfois limitée par les coupures urbaines (infrastructures routières et ferroviaires et la Seine).

Le temps d'accès à la gare Créteil Pompadour (RER D) est d'environ 5 minutes.

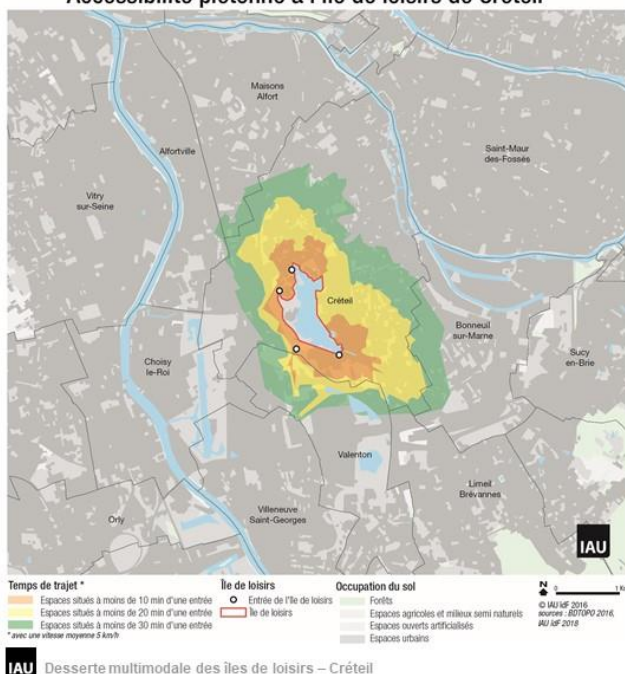
663 000 Franciliens résident à moins de 30 minutes à vélo de l'une des entrées de l'IDL.



10

Accessibilité piétonne

Accessibilité piétonne à l'île de loisirs de Créteil



Le territoire accessible à pied est limité à l'ouest par les voies rapides. La passerelle de la Tégéval favorise l'accessibilité piétonne vers le sud.

Il faut moins de 10 minutes de marche pour rejoindre la station Pointe du lac (M8).

69 000 Franciliens résident à moins de 30 minutes de marche de l'une des entrées de l'IDL.



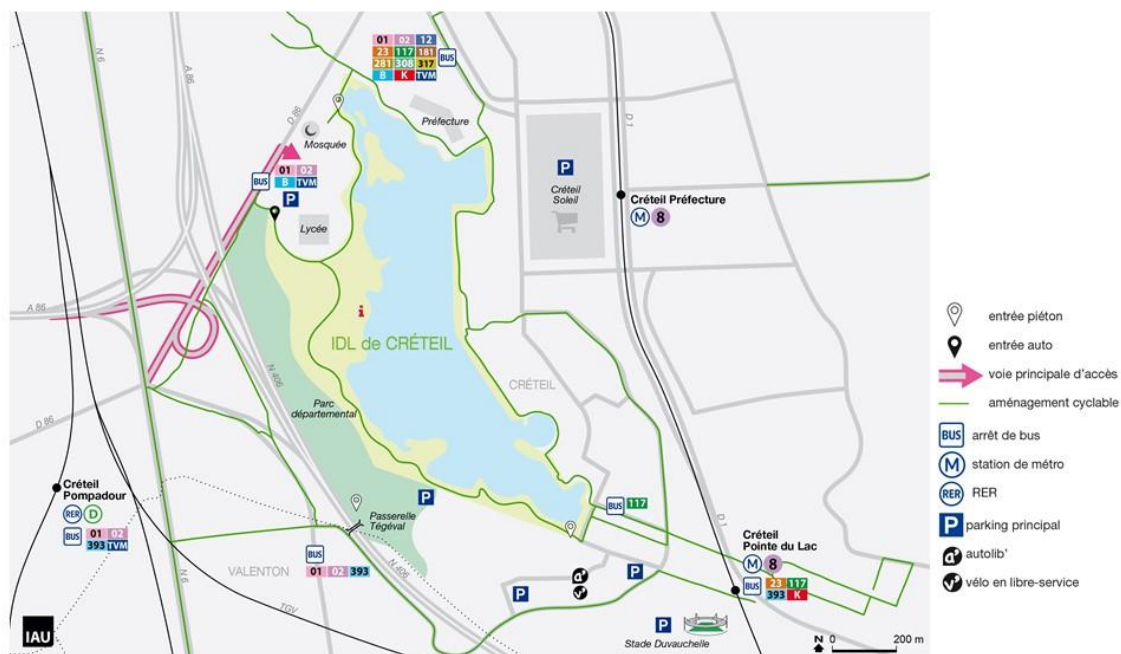
11

Entrées principales de l'île de loisirs



12

Desserte multimodale



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Créteil

13

Offre en transport collectif

- **Une offre en bus étoffée et structurée par deux BHNS :**
 - De nombreuses lignes de bus (RATP et Transdev) desservent le secteur de Créteil Préfecture
 - Les lignes de bus à haut niveau de service (TVM et 393) permettent d'assurer la liaison entre l'IDL et le réseau ferré (RER D et Métro 8)



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Créteil



14

Difficultés de desserte constatées

En voiture :

- Une capacité de stationnement relativement limitée et rapidement saturée en haute saison

En transport collectif :

- Un manque de lisibilité de la richesse de l'offre bus (Ratp et Transdev)

À vélo :

- Coupures importantes liées aux voies rapides à proximité de l'IDL (A86, RN406, RD1)
- Interdiction d'emprunter les voies réservées aux bus

À pied :

- Absence ou insuffisance de jalonement depuis les arrêts TC
- En raison des coupures, besoin de prendre un bus depuis la gare RER D

Projets pouvant influencer la desserte

Projet IDL :

- Pas de projet particulier financé

Projet urbain :

- Pas de projet urbain à proximité actuellement identifié

Projets de transports :

- M15 à Créteil l'Échat à l'horizon 2025
- Câble A à l'horizon 2022 (engagement financier en cours de négociation)



Pistes d'amélioration de la desserte

Pour l'accès en véhicule motorisé :

- Une réflexion sur les capacités en stationnement de l'IDL les week-ends et l'été est à envisager en partenariat avec la ville de Créteil
(plusieurs pistes peuvent être avancées : mutualisation d'espace avec le lycée Léon Blum, le stade Duvauchelle, utilisation des parkings du centre social Créteil Soleil)
- Prévoir du stationnement deux-roues motorisés aux entrées de l'IDL

Pour l'accès en transport collectif :

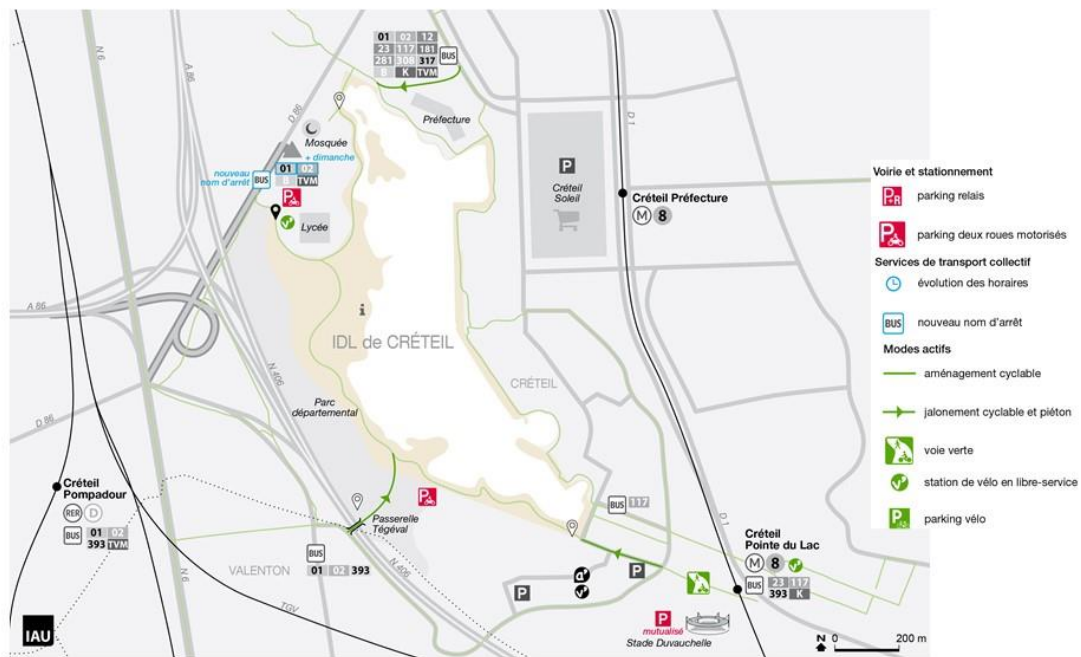
- Actions sur les itinéraires et les arrêts de bus :
 - Lever l'interdiction de trafic local (ITL) sur Créteil à partir de l'arrêt Lycée du Lac pour les lignes Transdev
 - Demander l'harmonisation des noms d'arrêt de bus avec la mention « île de loisirs »
- Actions sur l'offre bus en fin semaine :
 - Demander l'étude de la mise en place des services le dimanche pour les lignes O1 et O2 exploitées par Transdev
- Actions sur l'information voyageurs :
 - Compléter l'information sur l'offre de services de transport (y compris le vélo en libre-service) sur les sites internet (Région et IDL)

Pistes d'amélioration de la desserte

Pour l'accès à vélo et à pied :

- Aménagements de voirie :
 - Réaménager la mise en sécurité de la traversée piétonne au droit des arrêts de bus situés sur la RD 86 (déplacer les plateaux aux droits des passages et accentuer les rampants)
 - Autoriser une circulation mixte piéton-vélo entre la place des Alizés et les arrêts de bus Pointe du Lac
- Stationnement et services vélos :
 - Proposer à la ville de Créteil d'adhérer à Vélib' Métropole, en prévoyant plusieurs stations autour de l'IDL
 - Envisager un partenariat avec un prestataire associatif pour proposer un atelier d'entretien, réparation, location et stationnement sécurisé (coordination avec le CD 94 dans le cadre de la Tégéval)
- Signalétique et jalonnement cyclable :
 - Assurer la continuité du jalonnement cyclable et piéton (coordination avec le CD 94 dans le cadre de la Tégéval)
 - Mettre en place un jalonnement piéton à partir des arrêts de bus, notamment Val Pompadour et Pointe du Lac
 - Veiller à compléter la signalétique interne à l'IDL (temps de marche vers les activités, indication des sorties à privilégier pour accéder aux TC, ...)

Proposition d'amélioration de la desserte



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Créteil

DESSERTTE DES ÎLES DE LOISIRS – ÉTAMPES

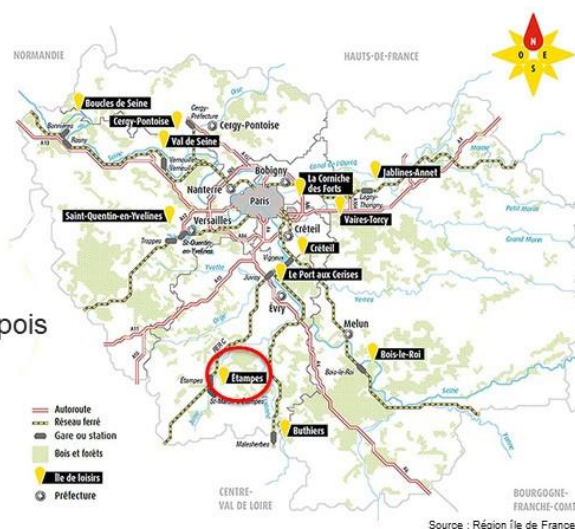
Par Jérôme Bertrand et Frédérique Prédali

Juin 2018



Caractéristiques de l'île de loisirs

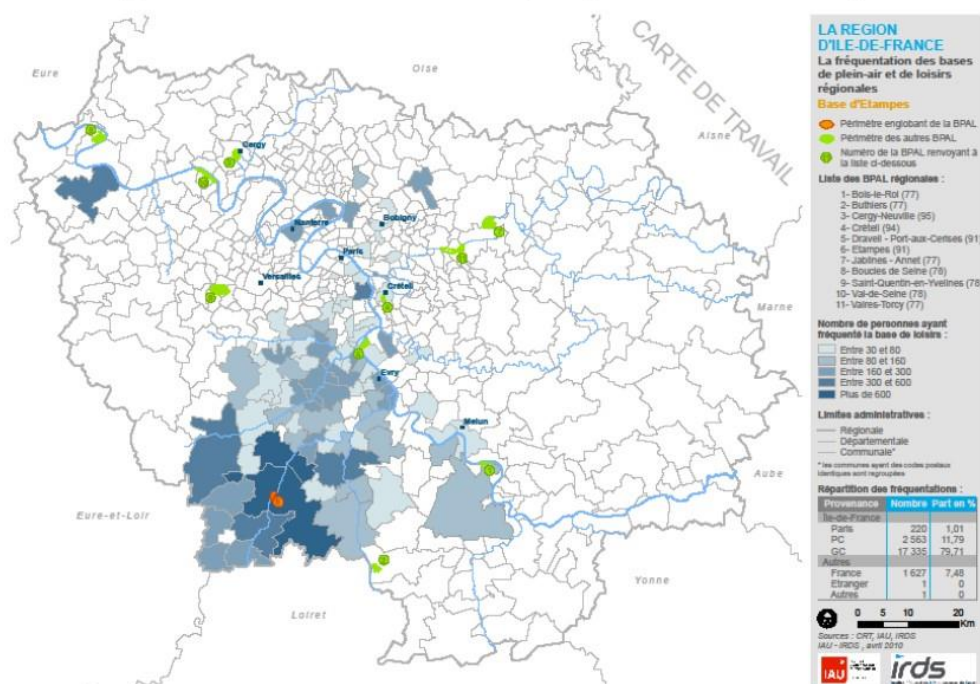
- Située à 53 km au sud de Paris, à 40 km d'Évry et à 20 km de Dourdan
- 78 ha dont 5 ha de plan d'eau sur la commune d'Étampes
- Acteurs IDL : SMEAG (Région, CD 91 et CC de l'Étampois Sud Essonne)
- Horaires haute saison : 8h-22h
- Horaires de la piscine : 11h-18h
- Entrées et parkings gratuits
- Principales activités payantes : piscine, poney-club, luge, accrobranche, patinoire et brocantes
- Hébergement : 58 lits et un camping de 100 places



Fréquentation (selon l'enquête CRT 2010)

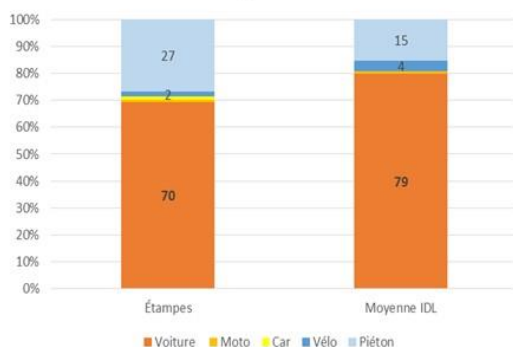
- **Fréquentation annuelle estimée à 287 000 visiteurs**
- **Fréquentation lors d'une semaine type :**
3 000 visiteurs par semaine en basse saison (6 mois)
5 000 visiteurs par semaine en moyenne saison (4 mois)
13 700 visiteurs par semaine en haute saison (2 mois)
- **Période et jour de visite :**
Haute saison (juillet-août) : 43% de la fréquentation annuelle
Un dimanche en haute saison : 22% des visites d'une semaine en été
Moment de la journée le plus fréquenté : 33% des visites entre 14h et 16h un dimanche d'été
- **Origine résidentielle :**
82% des visiteurs habitent l'Essonne et 8% en dehors de l'Île-de-France
42% résident à proximité (dans une commune francilienne à moins de 10 km)

Origine résidentielle (enquête CRT 2010)



Modes et temps d'accès (enquête CRT 2010)

- **Modes de transport :**



- **Temps de trajet (tous modes de transport) :**

Temps moyen : 22 minutes (23 min pour la moyenne d'accès des IDL)

Basse saison : 19 minutes

Moyenne saison : 19 minutes

Haute Saison : 26 minutes

6% des visiteurs mettent plus d'une heure pour s'y rendre (7% la moyenne régionale)

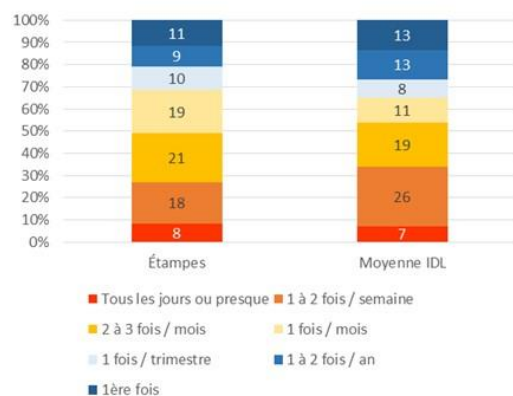
Habitude de fréquentation (enquête CRT 2010)

- **Ancienneté de fréquentation :**

11% de primo-visiteurs sur l'année, contre 13% pour la moyenne régionale

19% de primo-visiteurs en haute saison

- **Fréquence de visite :**



Satisfaction du site (enquête CRT 2010)

- **Facilité à trouver le site :**

Seul 1% des primo-visiteurs n'ont pas trouvé facilement
(la moyenne régionale est à 11%)

- **Degré de satisfaction de l'IDL :**

Signalétique sur le site : 4,0 (contre 3,8 pour la moyenne des IDL)

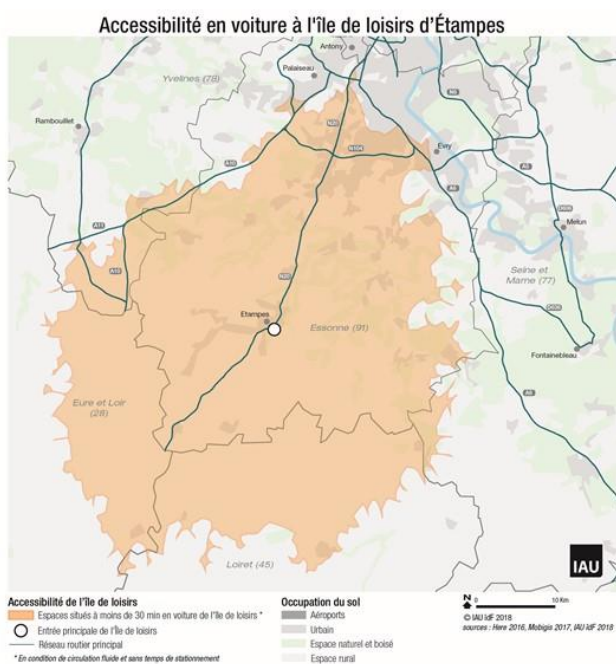
Signalétique pour accéder au site : 4,1 (contre 3,9 pour la moyenne des IDL)

Stationnement : 4,0 (contre 3,8 pour la moyenne des IDL)

- **Améliorations souhaitées pour la desserte :**

Pas de remarque particulière exprimée

Accessibilité routière

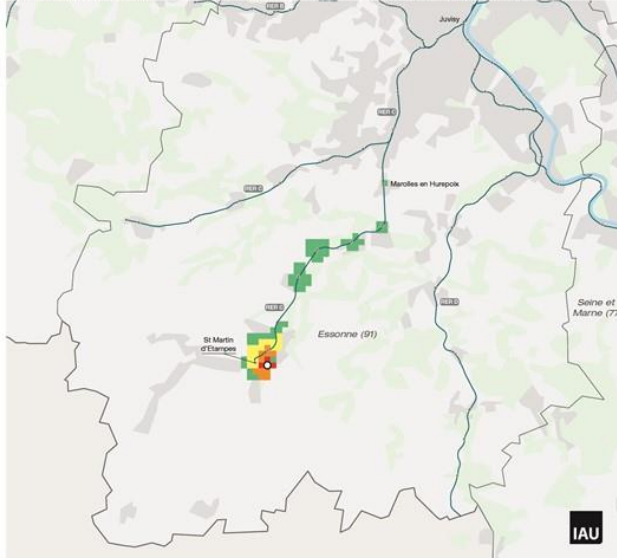


Le territoire accessible couvre la quasi-totalité de l'Essonne et au sud une partie de l'Eure-et-Loir et du Loiret.



Accessibilité en transport en commun

Accessibilité en transport en commun à l'île de loisirs d'Étampes



Une desserte TC structurée par la ligne C du RER.

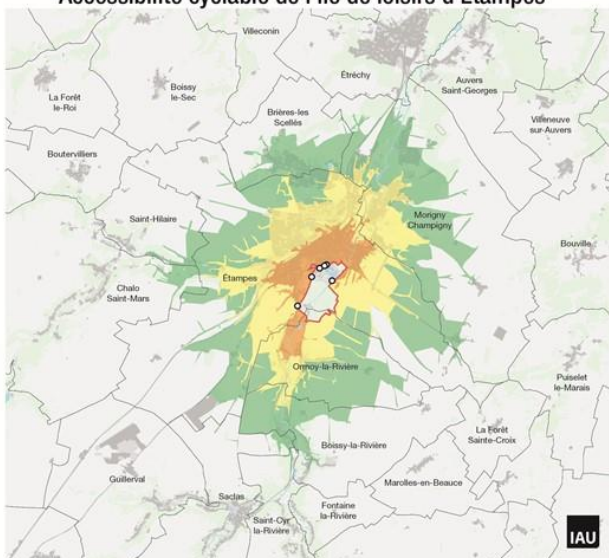
31 000 Franciliens résident à moins d'1 heure en TC, soit 12 600 ménages dont 20% ayant des bas revenus



9

Accessibilité à vélo

Accessibilité cyclable de l'île de loisirs d'Étampes



L'accessibilité cyclable couvre l'agglomération urbaine de l'Étampois. Elle peut être limitée par les coteaux des vallées de la Juine et de la Louette.

Un temps de rabattement à la gare de moins de 10 minutes

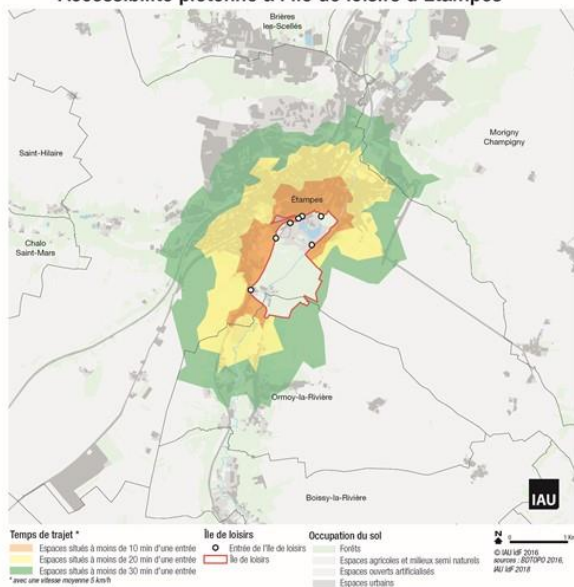
Potentiellement 30 000 Franciliens résident à moins de 30 minutes à vélo d'une entrée de l'IDL



10

Accessibilité piétonne

Accessibilité piétonne à l'île de loisirs d'Étampes



Une accessibilité piétonne au centre d'Étampes rendue possible par les différents passages sous la RN 20. Un temps de rabattement à la gare d'environ 20 minutes.

Potentiellement 21 000 Franciliens résident à moins de 30 minutes de marche d'une entrée de l'IDL.



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Étampes

11

Entrées de l'île de loisirs



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Étampes

12

Desserte multimodale



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Étampes

13

Offre en transport collectif

- **Une offre en bus riche mais complexe à appréhender :**
 - Des lignes de bus locales aux parcours en boucle ou dissymétriques au sein de la ville d'Étampes. Un réseau local où se superpose des lignes départementales (y compris du Loiret) ou des services à vocation scolaire perturbant également la compréhension de l'offre disponible.
 - Un plan de secteur pas encore actualisé depuis la restructuration du réseau Ormont de janvier 2018.



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Étampes



14

Difficultés de desserte constatées

En voiture :

- Une capacité de stationnement a priori satisfaisante (estimation à 600 places). Y a-t-il des remontées de file en cas d'épisode caniculaire ou en cas de brocante ?
- Une signalisation routière directionnelle qui manque au rond point du centre commercial et qui est absente ou insuffisante pour les accès « Luge », « Hébergement » et « Poney Club »

En transport collectif :

- Une offre bus illisible ou complexe à comprendre. Une offre où se mêlent des lignes locales, départementales ou à vocation scolaire
- Pour l'accès principal, l'arrêt « Base de loisirs » est desservi uniquement dans un seul sens. En provenance du centre d'Étampes, nécessité de descendre à l'arrêt Salle des fêtes
- Pour les accès « Luge », « Hébergement » et « Poney Club », aucune desserte en bus
- Pas d'information TC à l'accueil de l'IDL

À vélo :

- Très peu d'aménagement cyclable dans l'agglomération hormis la vallée de la Juine
- Stationnement insuffisant au sein de l'IDL

À pied :

- Les entrées secondaires (RD 49 et bas canal) sont difficilement identifiables et peu aménagées
- Aucune possibilité d'accès depuis le centre hospitalier, pourtant bien desservie par les bus

Projets pouvant influencer la desserte

Projets IDL :

- Remise à niveau des principaux équipements

Projets urbains :

- Pas de projet d'aménagement à proximité. L'opération immobilière la plus proche se situe au nord-ouest d'Étampes (secteur du Bois Bourdon) avec environ 250 logements

Projets TC :

- Schéma directeur du RER C à l'horizon 2030 : amélioration de l'exploitation des différentes branches et de la régularité de service

Pistes d'amélioration de la desserte

Pour l'accès en voiture :

- Compléter la signalisation routière directionnelle pour les entrées secondaires
- Rendre l'accès payant ?
- Mutualisation avec le parking du centre commercial situé de l'autre côté de la RN 20

Pour l'accès en transport collectif :

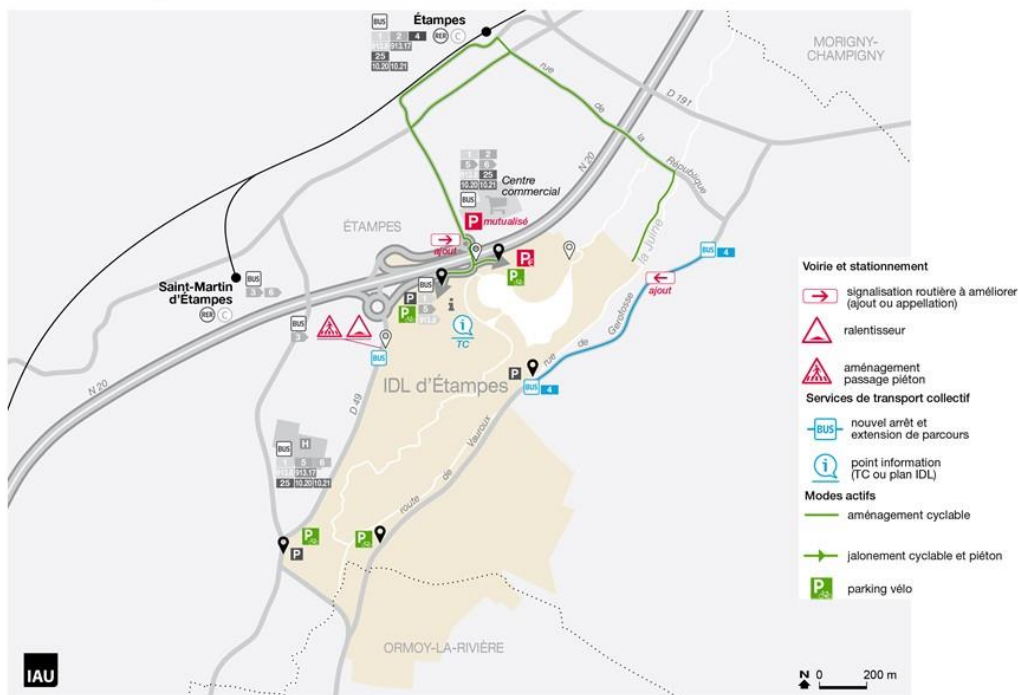
- Actions sur les arrêts et les parcours des bus :
 - Création d'un nouvel arrêt pour l'accès « Luge », desservant aussi un complexe sportive de la ville d'Étampes. Besoin de prolonger le circuit de la ligne 4
 - Étudier la possibilité de réaliser un arrêt (dans les deux sens) sur la RD 49 à proximité de l'entrée piétonne. Les lignes se rendant à l'hôpital pourraient ainsi le desservir.
 - Mise en place d'un jalonnement depuis l'arrêt « Salle des fêtes » jusqu'à l'entrée
- Actions sur l'information voyageurs :
 - Réalisation d'un plan de secteur regroupant l'ensemble des lignes de bus (de tous les opérateurs) pour rendre plus lisible l'offre sur le territoire Étampois
 - Mettre à disposition l'information de la desserte sur le site internet et à l'accueil de l'IDL

Pistes d'amélioration de la desserte

Pour l'accès à vélo et à pied :

- Aménagement de voirie :
 - Développer les aménagements et itinéraires cyclables au sein de l'agglomération d'Étampes
 - Sécuriser les traversées piétonnes au droits des entrées de l'IDL en réduisant la vitesse de circulation (ralentisseur sous forme de plateau ou coussin)
- Stationnement et services vélos :
 - Développer les possibilités de stationnement vélos au sein de l'IDL
 - Envisager un partenariat avec un prestataire associatif pour proposer un atelier d'entretien, réparation et de location soit au sein de l'IDL, soit au niveau de la gare d'Étampes
- Signalétique et jalonnement cyclable :
 - Mettre en place un jalonnement cyclable au moins depuis les 2 gares d'Étampes
 - Marquer davantage les entrées secondaires et y installer des plans de l'IDL

Proposition d'amélioration de la desserte



DESSERTE DES ÎLES DE LOISIRS – JABLINES-ANNET

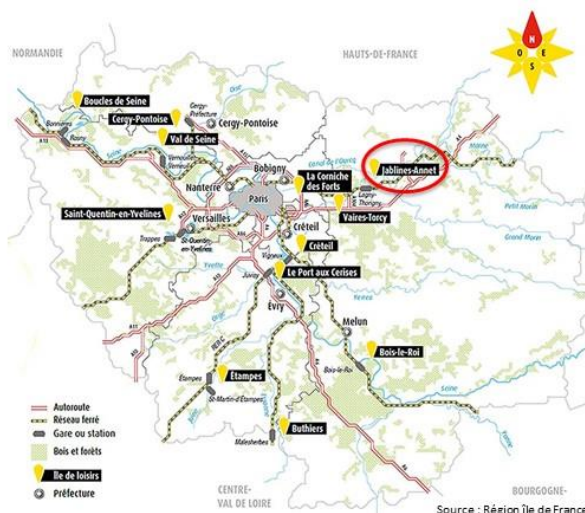
Par Jérôme Bertrand et Frédérique Prédali

Juin 2018



Caractéristiques de l'île de loisirs

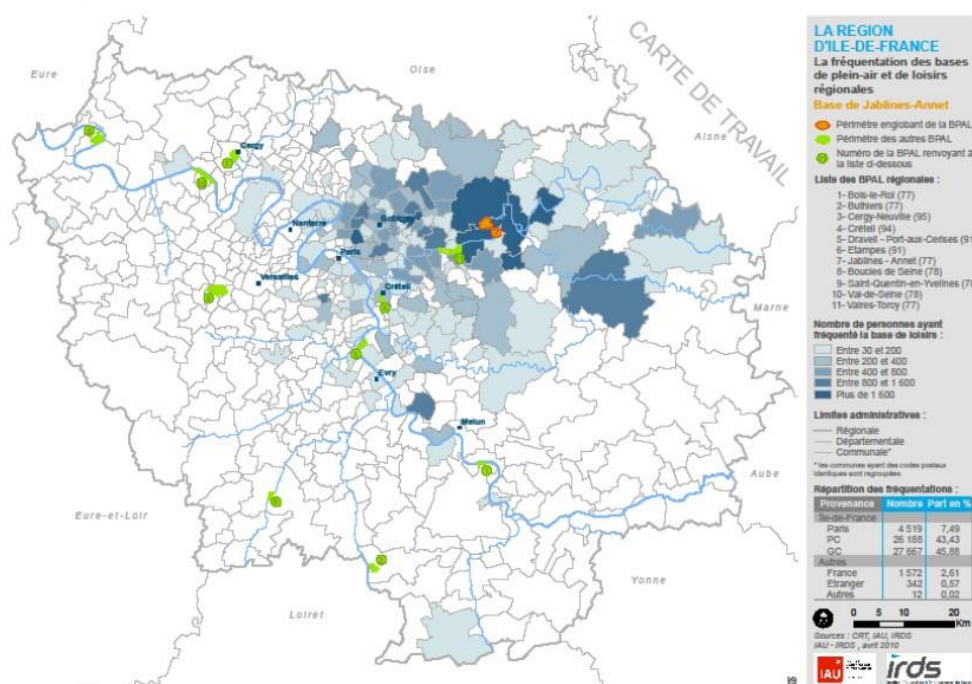
- Située à 35 km à l'est de Paris, à 17 km de Meaux et à 12 km de Disneyland
- 447 ha dont 175 ha de plans d'eau sur les communes de Jablines et d'Annet
- Site classé Natura 2000
- Acteurs IDL : SMEAG (Région, CD 77, Jablines, Annet)
- Horaires en haute saison : 10h-18h30 (celles de la baignade)
- Entrée payante en haute saison donnant accès à la baignade : 7 € plein tarif, 4 € tarif réduit (enfant, personne handicapée, demandeur d'emplois)
- Principales activités payantes : centre équestre, télésiège, nautisme
- Hébergement : 60 lits, camping-caravaning (150 places), camping groupes (150 places)



Fréquentation (selon l'enquête CRT 2010)

- **Fréquentation annuelle estimée à 668 000 visiteurs**
- **Fréquentation lors d'une semaine type :**
2 300 visiteurs par semaine en basse saison (6 mois)
11 000 visiteurs par semaine en moyenne saison (4 mois)
47 000 visiteurs par semaine en haute saison (2 mois)
- **Période et jour de visite :**
Haute saison (juillet-août) : 63% de la fréquentation annuelle
Un dimanche en haute saison : 37% des visites d'une semaine en été
Moment de la journée le plus fréquenté : 29% des visites entre 14h et 16h un dimanche d'été
- **Origine résidentielle :**
37% des visiteurs habitent la Seine-et-Marne, 31% la Seine-Saint-Denis
17% résident à proximité (dans une commune située à moins de 10 km)

Origine résidentielle (enquête CRT 2010)



Satisfaction du site (enquête CRT 2010)

- **Facilité à trouver le site :**

10% des primo-visiteurs n'ont pas trouvé facilement
(la moyenne régionale est à 11%)

- **Degré de satisfaction de l'IDL :**

Signalétique sur le site : 4 contre 3,8 pour la moyenne IDL

Signalétique pour accéder au site : 4,1 contre 3,9 pour la moyenne IDL

Stationnement : 3,8 (moyenne IDL)

- **Améliorations souhaitées pour la desserte :**

6% des réponses concernent le stationnement (plus de places et parking aménagés) => *Depuis les parkings principaux ont été aménagés*

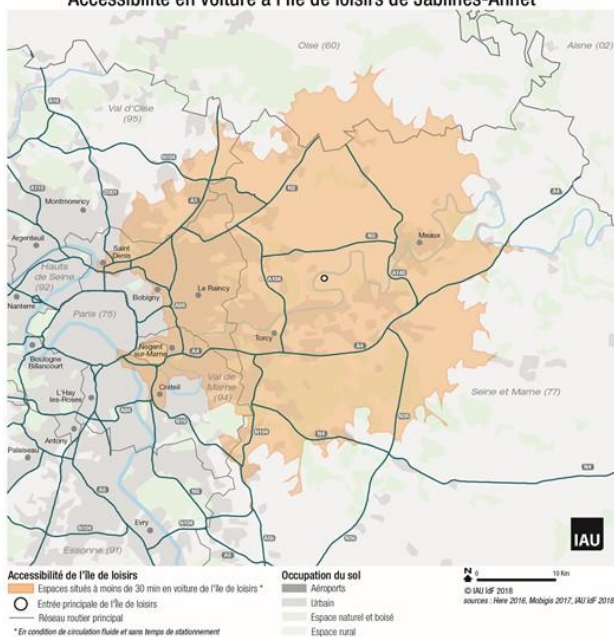


IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Jablines-Annet

7

Accessibilité routière

Accessibilité en voiture à l'île de loisirs de Jablines-Annet



Le territoire accessible couvre en grande partie le Nord de la Seine-et-Marne (dont l'ensemble de Marne-la-Vallée), l'Est de la Seine-Saint-Denis et le Nord du Val-de-Marne

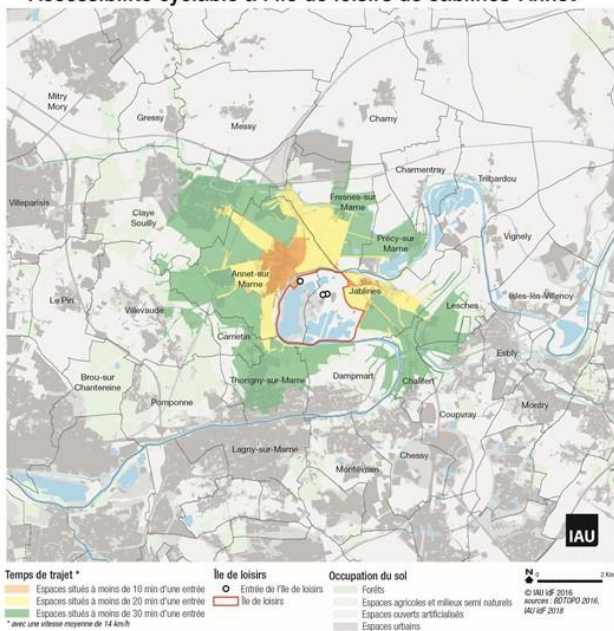


IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Jablines-Annet

8

Accessibilité à vélo

Accessibilité cyclable à l'île de loisirs de Jablines-Annet



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Jablines-Annet

L'accessibilité cyclable peut-être limitée par les coteaux de la Marne

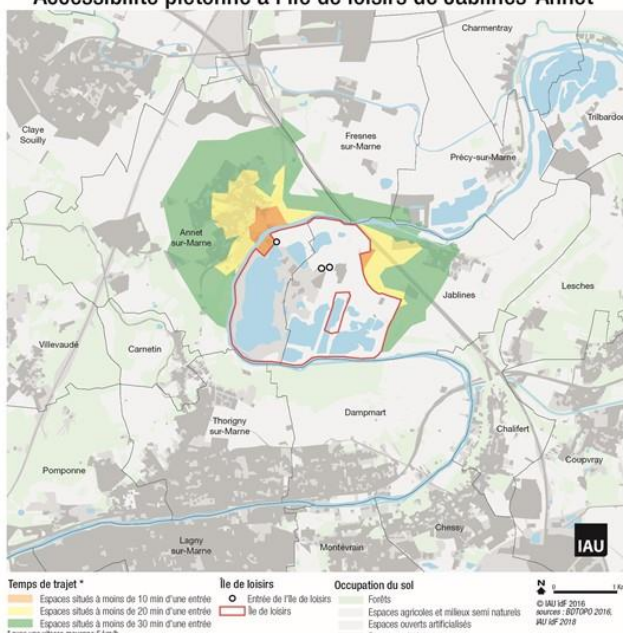
Potentiellement 19 000 Franciliens résident à moins de 30 minutes à vélo d'une entrée de l'IDL



9

Accessibilité piétonne

Accessibilité piétonne à l'île de loisirs de Jablines-Annet



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Jablines-Annet

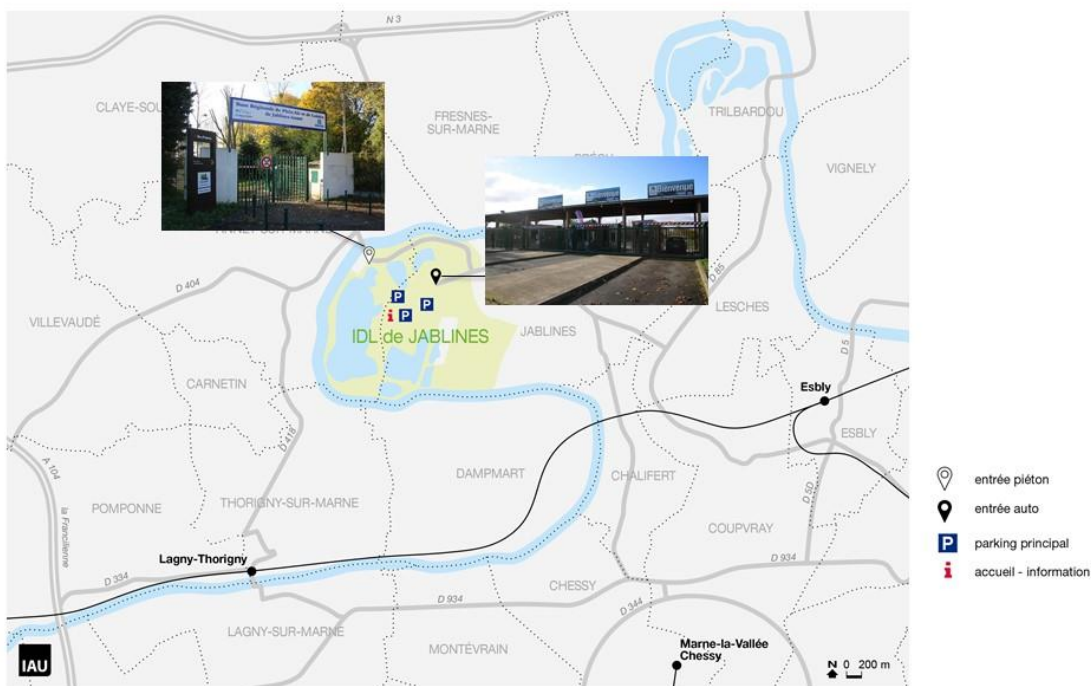
Une accessibilité piétonne dépendante du franchissement de la Marne

Potentiellement 4 000 Franciliens résident à moins de 30 minutes de marche d'une entrée de l'IDL



10

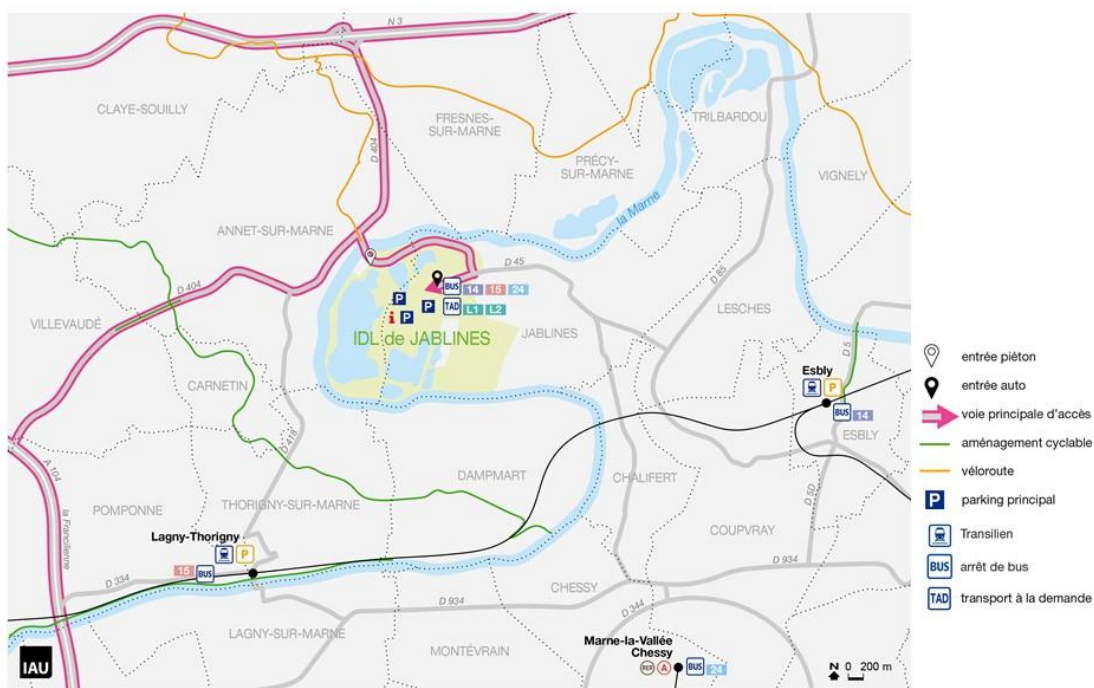
Les entrées de l'île de loisirs



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Jablines-Annet

11

Desserte multimodale



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Jablines-Annet

12

Offre en transport collectif

- **L'IDL est éloignée de l'offre TC dense de Lagny-Thorigny :**
 - Une desserte régionale surtout assurée par la ligne P du Transilien et la ligne A du RER. Les liaisons bus avec les gares sont réalisées avec les lignes 14 (Esbly), 15 (Lagny Thorigny) et 24 (Chessy)
 - Mais l'IDL est pratiquement inaccessible aux heures creuses et en fin de semaine



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Jablines-Annet

13

Difficultés de desserte constatées

En voiture :

- Une capacité de stationnement importante 2 100 places + 2 000 places de délestage en cas de forte fréquentation. Cependant des remontées de file importantes sur la RD 45 en situation « caniculaire », peut-être des passages en caisse pas assez fluide.
- Absence du panneau directionnelle à la sortie de la Francilienne

En transport collectif :

- Une offre supplémentaire surtout depuis 2015, cependant, elle répond surtout aux besoins de mobilité des touristes du camping et des hébergements de l'IDL pour passer la journée à Disneyland. Une offre peu adaptée pour les visiteurs de l'IDL

À vélo :

- Pas d'itinéraire cyclable pour assurer des liaisons avec les gares ni pour rejoindre les grands itinéraires (canal de l'Ourcq – véloroute V52 Paris-Strasbourg, aqueduc de la Dhuis, bords de Marne, ...)
- Coupure du pont d'Annet et RD45 sans aménagement et vitesse excessive

À pied :

- Cheminement peu confortable depuis Annet
- Distance entre l'arrêt de bus et le cœur de l'IDL (environ 10 minutes à pied)

IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Jablines-Annet

14

Projets pouvant influencer la desserte

Projet IDL :

- Parking pour les cars du camping de groupe récemment réalisé
- Activité d'accrobranche à l'étude

Projet urbain :

- Projet urbain partenarial à Chalifert de 140 logements
- ZAC de Coupvray (61 ha) environ 1 200 logements
- ZAC Les Vallières de 360 logements à Thorigny

Projet routier :

- Contournement de Jablines (déviation de la RD 45), a priori pas encore financé



Pistes d'amélioration de la desserte

Pour l'accès en voiture :

- Si possible, amélioration du débit des passages en caisse
- Amélioration de la signalisation directionnelle :
 - Quelques petites discontinuités dans le guidage surtout depuis l'Est et sur l'A104 (panneau manquant à la sortie 8)
 - Des mentions parfois différentes (Jablines / Jablines - Annet)

Pour l'accès en transport collectif :

- Actions sur l'offre bus le mercredi et en fin semaine :
 - Ajouter des courses permettant de passer la journée sur l'IDL (au moins des nouvelles possibilités horaires pour les lignes virtuelles de TAD)
- Actions sur l'information voyageurs :
 - Communication plus massive sur l'offre de transport et notamment les lignes de TAD (site web de l'IDL, dépliant d'information et fiches horaires TC à l'accueil de l'IDL)

Pistes d'amélioration de la desserte

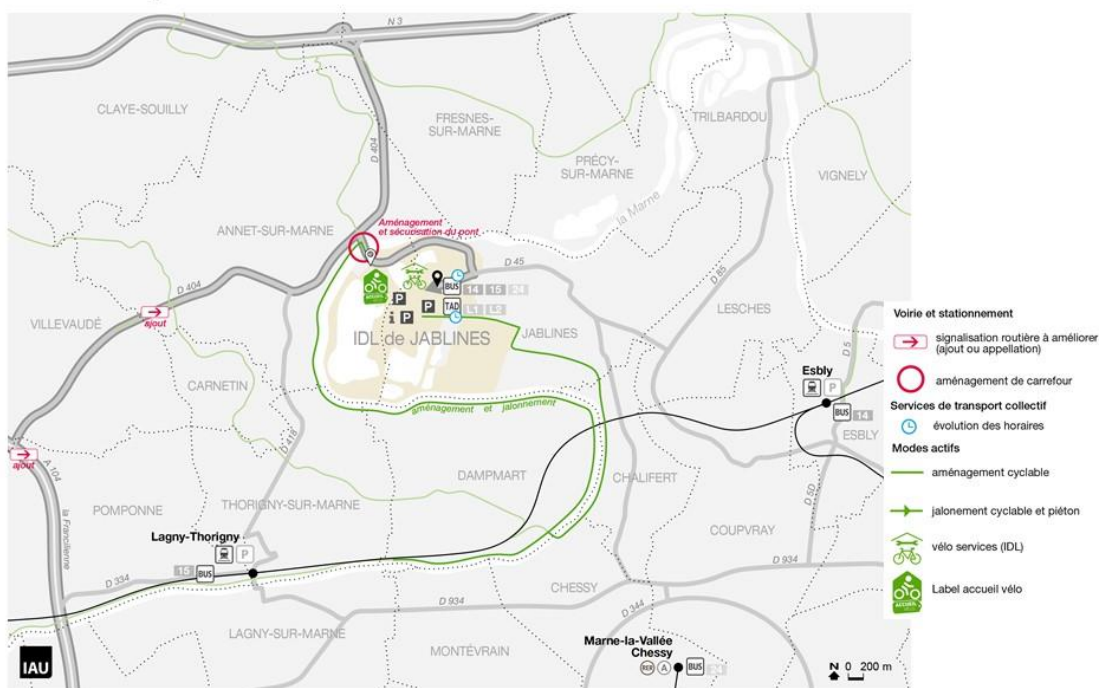
Pour l'accès à vélo et à pied :

- Aménagements cyclables :
 - Réalisation des itinéraires cyclables prévus au schéma directeur cyclable de Marne et Gondoire
 - Aménagement des liaisons vers les grands itinéraires cyclables
 - Résorption de la coupure du pont d'Annet (nouvelle passerelle ou encoorbellement sur le pont existant)



- Stationnement et services vélos :
 - Profiter de la localisation de l'IDL à proximité des grands itinéraires cyclables pour faire de l'IDL un lieu d'étape touristique et d'accueil pour les cyclistes (offre de service avec hébergement, entretien, réparation et location de vélos)

Proposition d'amélioration de la desserte



DESSERTTE DES ÎLES DE LOISIRS – PORT AUX CERISES

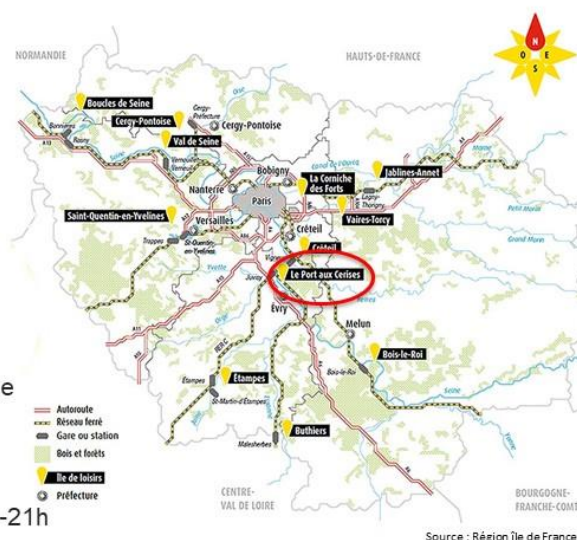
Par Jérôme Bertrand et Frédérique Prédali

Juillet 2018



Caractéristiques de l'île de loisirs

- Située à 20 km au sud de Paris et à 10 km d'Évry
- 200 ha dont 40 ha de plans d'eau sur les communes de Draveil et de Vigneux-sur-Seine (CA Val d'Yerres Val de Seine)
- Acteurs IDL :
SMEAG : Région, CD 91, Draveil, Vigneux-sur-Seine et Juvisy-sur-Orge
DSP Gestion des activités : UCPA
- Entrée gratuite
- Horaires d'accès (haute saison) : 7h-21h
- Horaire de la piscine : 11h-19h
- Parkings gratuits
- Principales activités payantes : Piscine, poney, accrobranche et petit train
- Port de plaisance – Pas d'hébergement

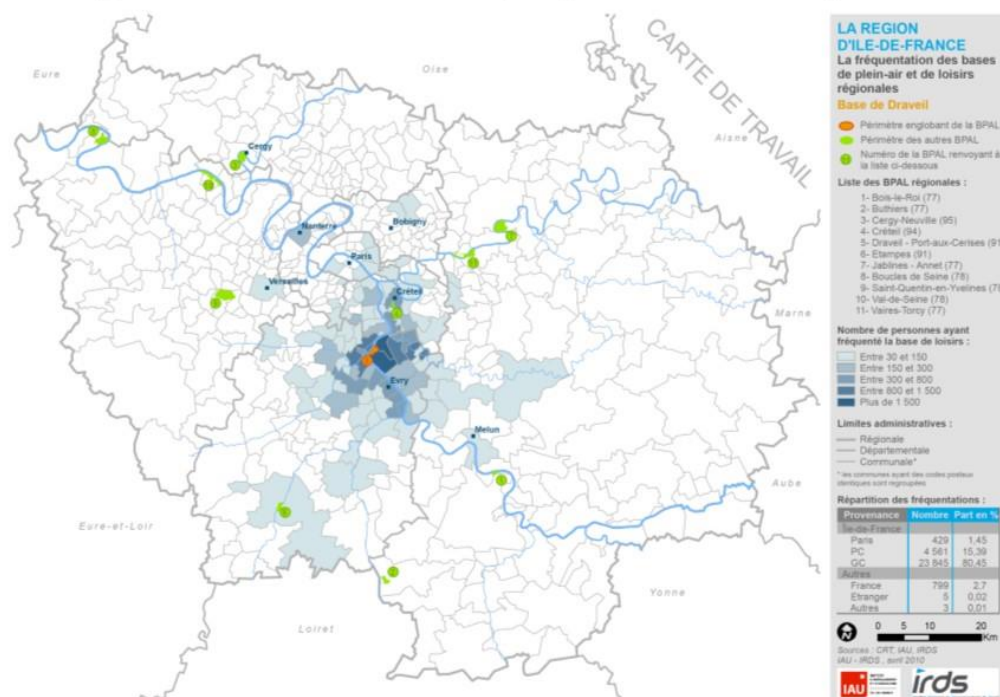


Source : Région Île de France

Fréquentation (selon l'enquête CRT 2010)

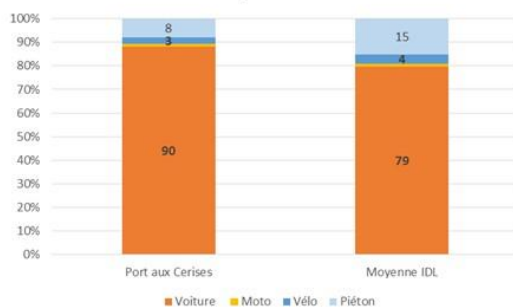
- **Fréquentation annuelle estimée à 432 000 visiteurs**
- **Fréquentation lors d'une semaine type :**
3 500 visiteurs par semaine en basse saison (6 mois)
13 100 visiteurs par semaine en moyenne saison (4 mois)
13 000 visiteurs par semaine en haute saison (2 mois)
- **Période et jour de visite :**
Haute saison (juillet-août) : 27% de la fréquentation annuelle
Un dimanche en haute saison : 34% des visites d'une semaine en été
Moment de la journée le plus fréquenté : 37% des visites entre 14h et 16h un dimanche d'été
- **Origine résidentielle :**
63% des visiteurs habitent l'Essonne, 12% le Val de Marne et 8% Paris
77% résident à proximité (dans une commune située à moins de 10 km)

Origine résidentielle (enquête CRT 2010)



Modes et temps d'accès (enquête CRT 2010)

- **Modes de transport :**



- **Temps de trajet (tous modes de transport) :**

Temps moyen : 19 minutes (la moyenne régionale est à 23 minutes)

Basse saison : 17 minutes

Moyenne saison : 18 minutes

Haute Saison : 20 minutes

Seuls 3% des visiteurs mettent plus d'une heure pour s'y rendre (7% en moyenne)

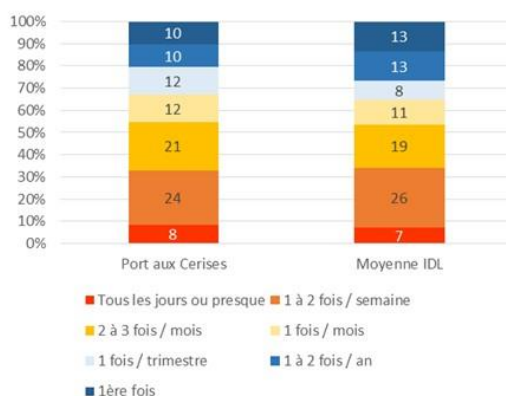
Habitude de fréquentation (enquête CRT 2010)

- **Ancienneté de fréquentation :**

10% de primo-visiteurs sur l'année

12% de primo-visiteurs en haute saison (juillet-août)

- **Fréquence de visite :**



Satisfaction du site (enquête CRT 2010)

- **Facilité à trouver le site :**

17% des primo-visiteurs n'ont pas trouvé facilement
(la moyenne régionale est à 11%)

- **Degré de satisfaction du site :**

Signalétique sur le site : 3,7 contre 3,8 pour la moyenne régionale
Signalétique pour accéder au site : 3,8 (la moyenne régionale est à 3,9)
Stationnement : 3,6 (la moyenne régionale est à 3,8)

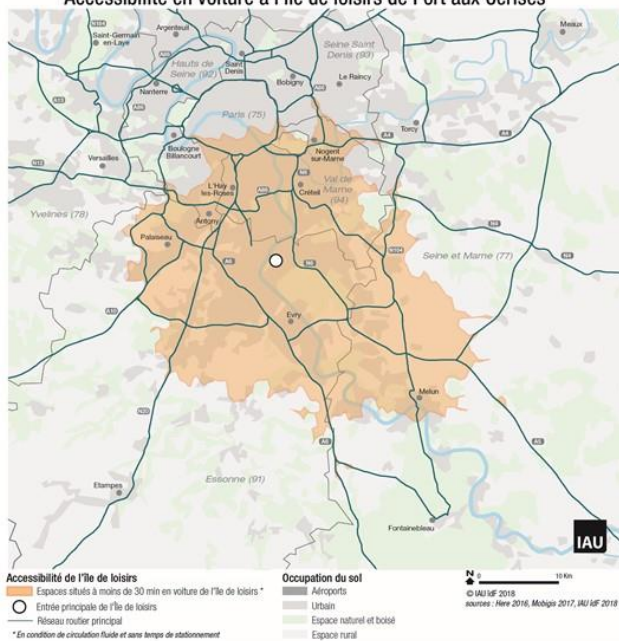
- **Améliorations souhaitées pour la desserte :**

9% des réponses concernent le stationnement :
plus de parkings, stationnement plus aisé,
vrais parkings aménagés (goudronnés
et marquage)



Accessibilité routière

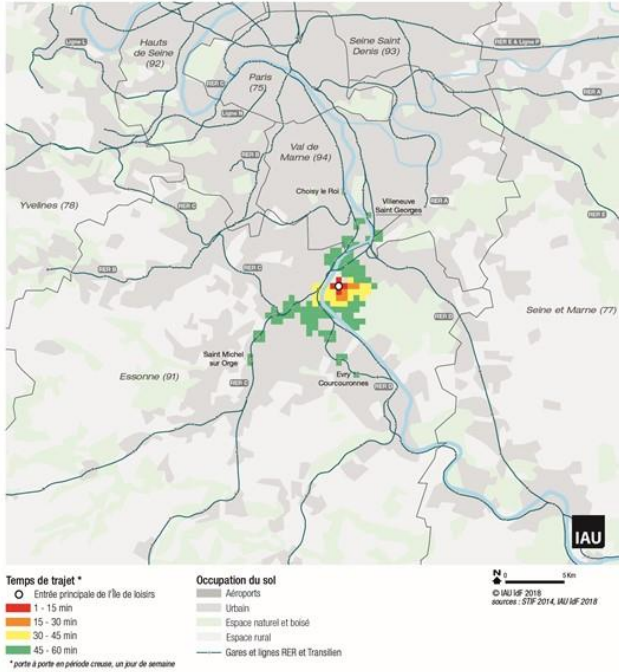
Accessibilité en voiture à l'île de loisirs de Port aux Cerises



Le territoire accessible couvre en grande partie le nord de l'Essonne et le Val de Marne. La RN6 et la RN7 facilitent l'accès de l'IDL depuis les pôles urbains de Créteil, d'Évry et de Melun.



Accessibilité en TC



Une desserte TC structurée par les lignes C et D du RER.

150 000 Franciliens résident à moins d'1 heure en TC, soit 58 000 ménages dont 18% ayant des bas revenus.

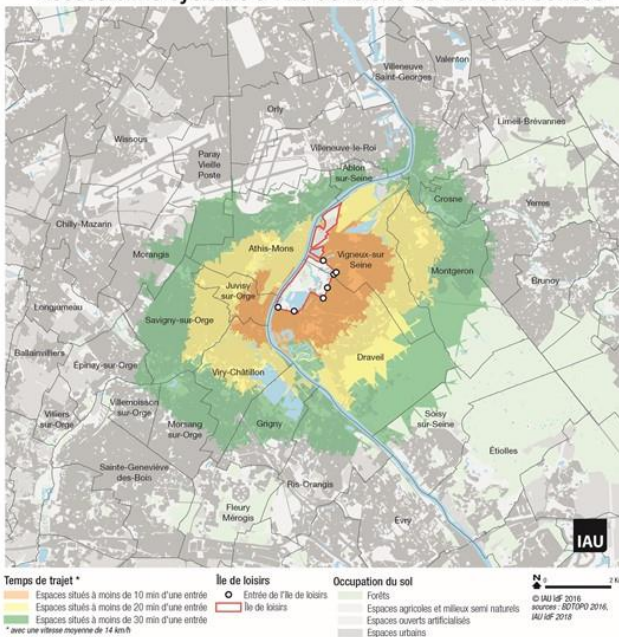


IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Port aux Cerises

9

Accessibilité à vélo

Accessibilité cyclable à l'île de loisirs de Port aux Cerises



L'accessibilité cyclable est limitée à l'ouest par les coteaux de la vallée de l'Orge et le franchissement de la Seine.

Un temps de rabattement à la gare de Juvisy ou de Vigneux d'environ 10 minutes depuis le centre de l'IDL.

Potentiellement 264 000 Franciliens résident à moins de 30 minutes à vélo d'une entrée de l'IDL.

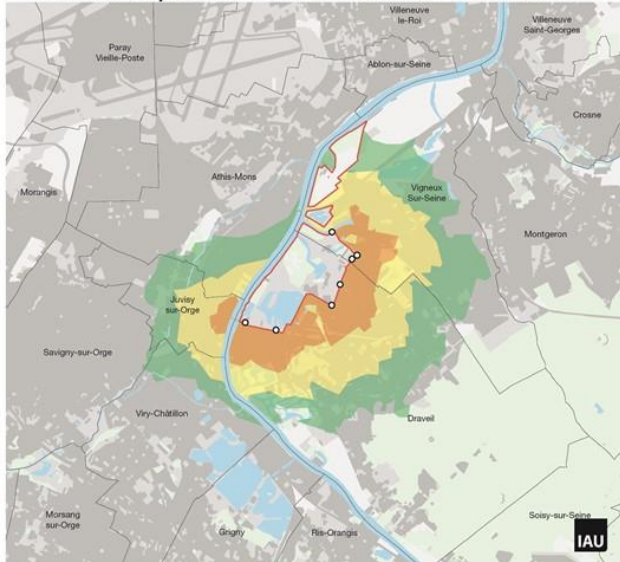


IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Port aux Cerises

10

Accessibilité piétonne

Accessibilité piétonne à l'île de loisirs de Port aux Cerises



Temps de trajet *
 - Espaces situés à moins de 10 min d'une entrée
 - Espaces situés à moins de 20 min d'une entrée
 - Espaces situés à moins de 30 min d'une entrée
 *avec une vitesse moyenne 5 km/h

Île de loisirs
 - Entrée de l'île de loisirs
 - Île de loisirs

Occupation du sol
 - Forêts
 - Espaces agricoles et milieux semi naturels
 - Espaces ouverts artificialisés
 - Espaces urbains

IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Port aux Cerises

Une accessibilité piétonne facilitée par l'insertion urbaine de l'IDL. Le temps de rabattement à la gare de Juvisy ou de Vigneux est d'environ 30 minutes depuis le centre de l'IDL et de 10 minutes depuis l'entrée la plus proche.

Potentiellement 63 000 Franciliens résident à moins de 30 minutes de marche d'une entrée de l'IDL.

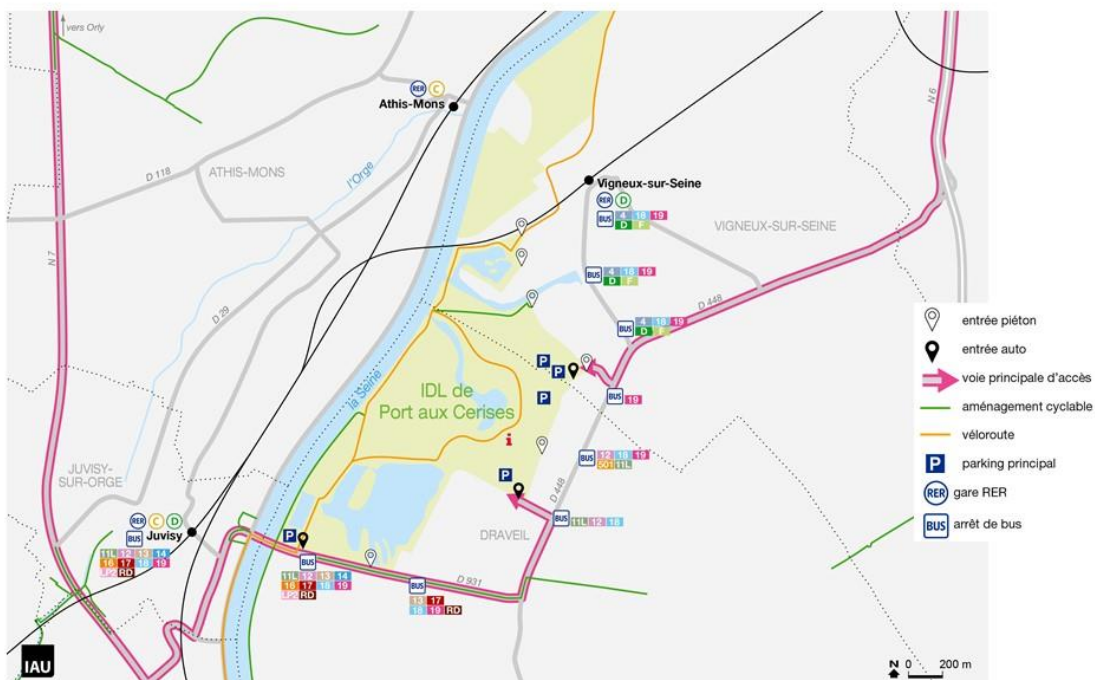


Les entrées de l'île de loisirs



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Port aux Cerises

Desserte multimodale



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Port aux Cerises

13

Offre en transport collectif

- **Une offre bus inadaptée aux besoins des visiteurs de l'IDL :**
 - Une offre du réseau Seine Sénart étoffée mais difficilement lisible (plusieurs troncs communs, boucles, jours de service différents)
 - Une offre calée sur les besoins des actifs ou des scolaires
 - Une faible offre en période creuse et en fin de semaine, notamment les dimanches



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Port aux Cerises



14

Difficultés de desserte constatées

En voiture :

- Une capacité de stationnement importante (de l'ordre 1 600 places) mais déséquilibrée (1 000 places côté baignade mais « seulement » 400 places pour le secteur centre où se concentrent le plus d'activités).
- En cas d'épisode « caniculaire », des reports de stationnement sur la voirie locale et des conditions d'évacuation difficiles sont constatées
- Une signalisation routière directionnelle à la lecture complexe en raison de la répartition des activités au sein de l'IDL (avec les mentions différentes Baignade - Centre – Port).
- Un changement récent de mention sur les panneaux : de « Base régionale de loisirs » à « le Port aux Cerises »



En transport collectif :

- Une offre bus inadaptée à la demande en heure creuse ou en fin de semaine
- Des arrêts de bus parfois peu repérables et peu confortables (simple poteau)
- Pas d'information TC à l'accueil de l'IDL ?

Difficultés de desserte constatées

À vélo :

- Un manque d'aménagements cyclables sur les RD 448, RD 931 et RD 933, sur la voirie de Draveil et de Vigneux
- Des coupures sur les grands itinéraires cyclables (le long de la Seine) et celle engendrée par la configuration du pont de Juvisy (RD 931)
- Un jalonnement cyclable insuffisant

À pied :

- Une absence de jalonnement piéton pour les entrées nord et Sully



Projets pouvant influencer la desserte

Projet IDL :

- La finalisation du clôturage de l'IDL, la poursuite de la mise en accessibilité des allées piétonnes de l'IDL et celle du développement de l'installation d'arceaux vélos
- La réhabilitation du skateparc
- La reconfiguration du parking du Port de plaisance en Parc Relais labellisé (+ 200 places et tarification pour les actifs pendulaires en semaine)

Projets urbains :

- Nombreuses opérations de la promotion immobilière résidentielle sur Athis-Mons, Juvisy et Vigneux-sur-Seine
- Deux importantes opérations de rénovation urbaine de quartier politique de la ville sur Draveil et Vigneux-sur-Seine

Projets de transport :

- Prolongement de la ligne 7 du Tramway à la gare de Juvisy (mise en service 2022-2023)
- Pôle multimodal de Juvisy en travaux (mise en service en 2020)
- Schémas directeurs des RER C et D (horizon 2030)
- Nouveau franchissement de Seine entre Vigneux et Athis-Mons pour assurer une liaison est-ouest dans le nord essonnien (opération inscrite dans le plan routes régional)
- Expérimentation d'une navette autonome au sein de l'IDL (concurrence au petit train ?)

Pistes d'amélioration de la desserte

Pour l'accès en voiture :

- Revoir la signalisation routière directionnelle et le référencement des applications GPS pour orienter davantage les flux vers les parkings du secteur Baignade ?
- Mettre en place une tarification pour le stationnement du secteur Centre ?
- Boucler le financement du projet de Parc Relais du parking du secteur Port

Pour l'accès en transport collectif :

- Étudier la mise en service d'une nouvelle ligne de bus permettant de faire la navette entre les gares de Juvisy et de Vigneux en période creuse et en fin de semaine
- Soutenir l'expérimentation d'une navette autonome au sein de l'IDL avec comme objectif de déployer ce type d'expérimentation sur d'autres IDL
- Mieux communiquer sur l'offre bus à l'accueil et sur le site internet de l'IDL et d'autre part à l'accueil voyageurs en gare de Juvisy (y compris mise à disposition de dépliants des activités de l'IDL)

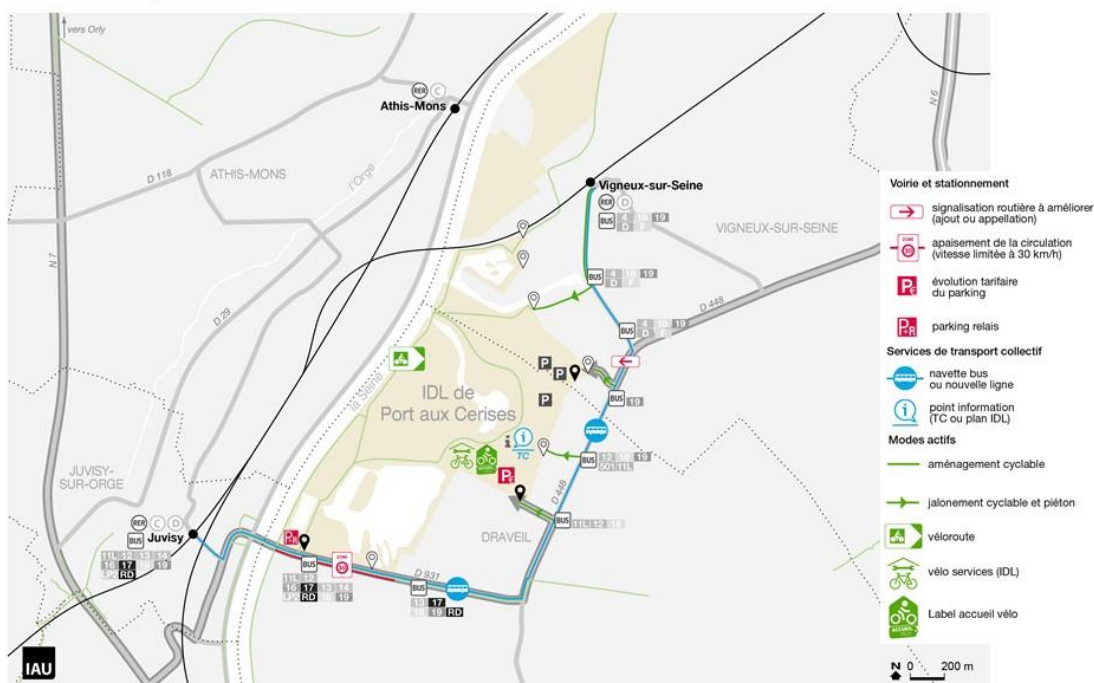
Pistes d'amélioration de la desserte

Pour l'accès à vélo et à pied :

- Aménagement de voirie :
 - Apaiser la vitesse de circulation sur la RD 931 (gabarit à 2x2 voies propice à l'élévation des vitesses) et sécuriser davantage les traversées piétonnes
 - Réaliser des aménagements cyclables sur les RD 448, RD 931 et RD 933
 - Aménager complètement l'itinéraire de l'Eurovéloroute (actuellement tracé provisoire)
- Stationnement et services vélos :
 - Envisager un partenariat avec un prestataire associatif pour proposer un atelier saisonnier d'entretien, réparation, de stationnement sécurisé et de location de vélos
 - Obtenir éventuellement le label accueil vélo dans le cadre de l'Eurovéloroute 3 pour mieux faire connaître les possibilités de détente et d'hébergement de l'IDL
- Signalétique et jalonnement :
 - Rendre continue le jalonnement cyclable depuis les gares de Juvisy et de Vigneux-sur-Seine
 - Réaliser un jalonnement piétonnier depuis les gares et les arrêts de bus



Proposition d'amélioration de la desserte



DESSERTE DES ÎLES DE LOISIRS – SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

Par Jérôme Bertrand et Frédérique Prédali
Janvier 2018



Caractéristiques de l'île de loisirs

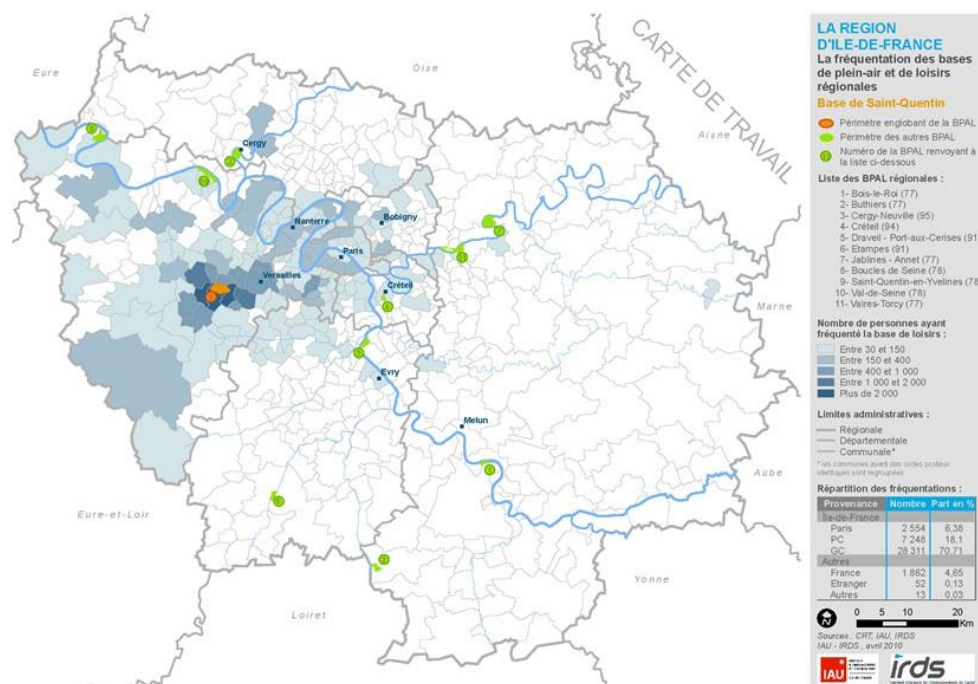
- Située à 27 km au sud-ouest de Paris, à 23 km de Rambouillet et à 12 km de Versailles
- 600 ha dont 120 ha de plan d'eau sur les communes de Trappes et de Montigny-le-Bretonneux
- Site en partie classé Natura 2000
- Acteurs IDL : le SMEAG (Région, CD 78 et CA de Saint-Quentin en Yvelines)
- Horaires haute saison :
Porte du Parc : 7h30-22h
Porte de la Digue : 8h15-20h15
- Entrée payante pour les véhicules, à l'unité 5€ (3 accès gratuits pour les habitants de la CASQY), carte de 10 entrées à 25 €, abonnement haute saison à 22 € et annuel à 66 €
- Principales activités payantes : golf, équitation, accrobranche, voile, ferme pédagogique
- Hébergement : 84 lits et possibilité de mini-camps



Fréquentation (selon l'enquête CRT 2010)

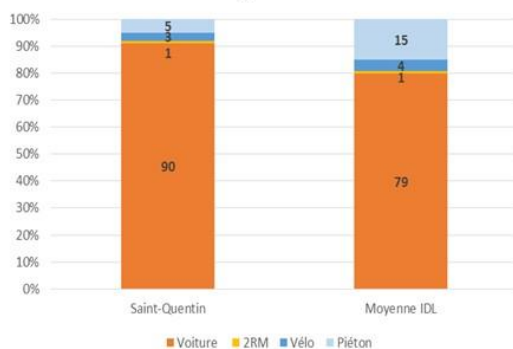
- **Fréquentation annuelle estimée à 582 000 visiteurs**
- **Fréquentation lors d'une semaine type :**
6 400 visiteurs par semaine en basse saison (6 mois)
14 100 visiteurs par semaine en moyenne saison (4 mois)
19 500 visiteurs par semaine en haute saison (2 mois)
- **Période et jour de visite :**
Haute saison (juillet-août) : 30% de la fréquentation annuelle
Un dimanche en haute saison : 25% des visites d'une semaine en été
Moment de la journée le plus fréquenté : 33% des visites entre 12h et 14h un dimanche d'été
- **Origine résidentielle :**
63% des visiteurs habitent les Yvelines, 12% les Hauts-de-Seine et 8% à Paris
54% résident à proximité (dans une commune à moins de 10 km)

Origine résidentielle (enquête CRT 2010)



Fréquentation (enquête CRT 2010)

- **Modes de transport**



- **Temps de trajet (tous modes de transport) :**

Temps moyen : 21 minutes (23 min pour la moyenne d'accès des IDL)

Basse saison : 15 minutes

Moyenne saison : 22 minutes

Haute Saison : 23 minutes

3% des visiteurs mettent plus d'une heure pour s'y rendre (7% la moyenne régionale)

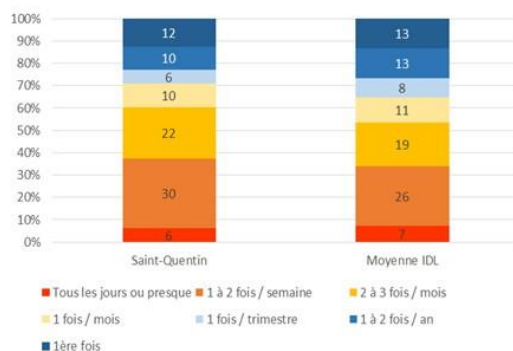
Habitude de fréquentation (enquête CRT 2010)

- **Ancienneté de fréquentation :**

12% de primo-visiteurs sur l'année, contre 13% pour la moyenne régionale

19% de primo-visiteurs en haute saison

- **Fréquence de visite :**



Satisfaction du site (enquête CRT 2010)

- **Facilité à trouver le site :**

7% des primo-visiteurs répondent « pas facilement » contre 11% pour l'ensemble des IDL

- **Degré de satisfaction de l'IDL :**

Signalétique sur le site : 3,6 contre 3,8 pour la moyenne IDL

Signalétique pour accéder au site : 3,8 contre 3,9 pour la moyenne IDL

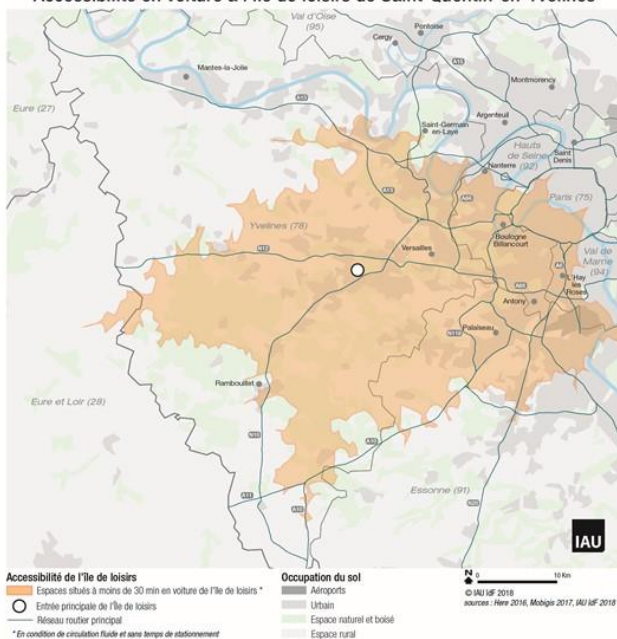
Stationnement : 4,1 contre 3,8 pour la moyenne IDL

- **Améliorations souhaitées :**

Pas de demande particulière concernant la desserte

Accessibilité routière

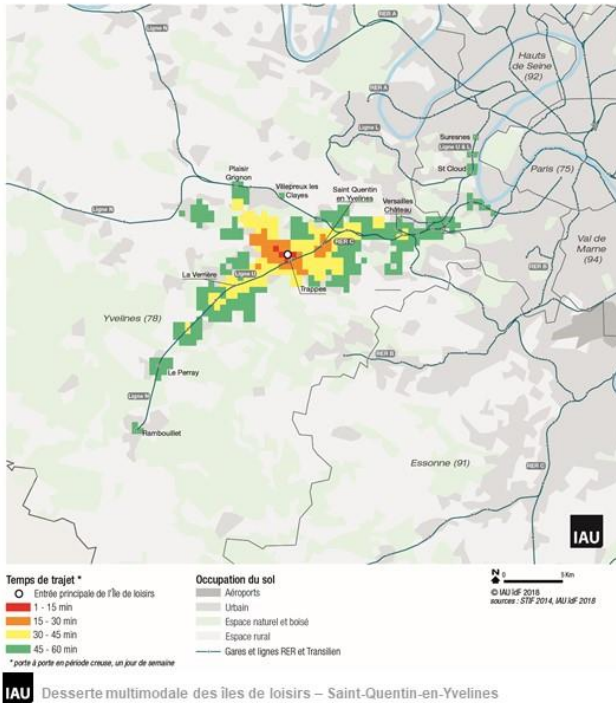
Accessibilité en voiture à l'île de loisirs de Saint-Quentin-en-Yvelines



L'accessibilité en voiture est structurée par les voies rapides (A86/N12, N10/A12). Le territoire accessible à moins de 30 minutes couvre une grande partie des Yvelines, le sud des Hauts-de-Seine et le nord de l'Essonne.



Accessibilité en transport en commun



Une desserte TC structurée par les lignes C du RER, N et U du Transilien.

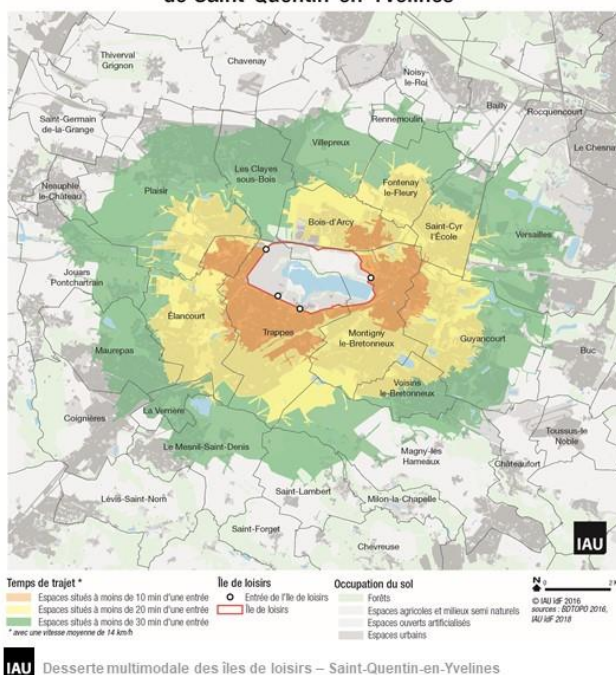
332 000 Franciliens résident à moins d'1 heure en TC, soit 131 000 ménages dont 12% ayant des bas revenus



9

Accessibilité à vélo

Accessibilité cyclable à l'île de loisirs de Saint-Quentin-en-Yvelines



L'accessibilité cyclable couvre en grande partie l'agglomération de SQY. Mais la pratique est limitée par le franchissement des voies rapides à proximité.

Le temps de parcours depuis la gare de SQY est de 5 à 15 minutes, selon les entrées de l'IDL.

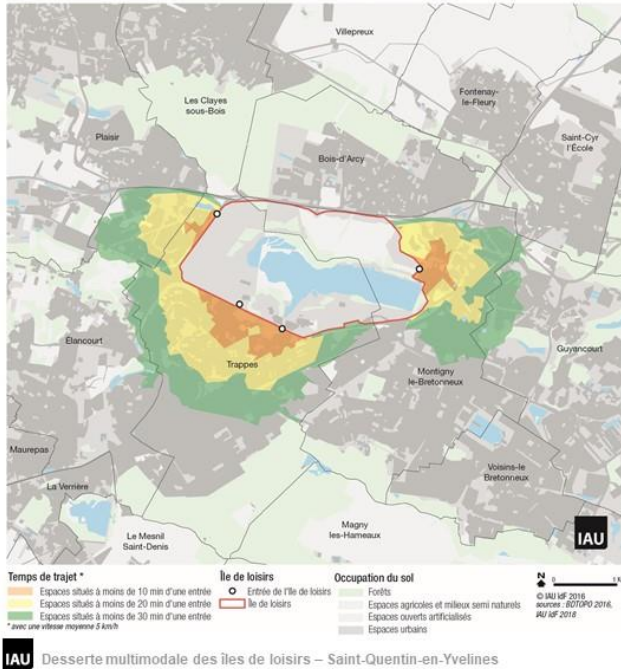
Potentiellement 252 000 Franciliens résident à moins de 30 minutes à vélo d'une entrée de l'IDL



10

Accessibilité piétonne

Accessibilité piétonne à l'île de loisirs de Saint-Quentin-en-Yvelines



Une accessibilité piétonne limitée par les coupures constituées par les voies rapides et par le manque d'une entrée au nord de l'IDL.

Le temps de rabattement à la gare de SQY est de 15 minutes depuis la porte de la Digue et près d'une heure depuis la porte du Parc.

Potentiellement 50 000 Franciliens résident à moins de 30 minutes de marche d'une entrée de l'IDL.



11

Entrées de l'île de loisirs



12

Difficultés de desserte constatées

En voiture :

- En cas de pic de fréquentation, des remontées de file sur la RD 912
- Un jalonnement routier peu fréquent sur les axes primaires

En transport collectif :

- Une offre bus conséquente en semaine mais peu développée le dimanche
- L'offre bus desservant l'IDL est polarisée uniquement sur la gare de SQY-Montigny et éclatée sur les 3 gares routières

À vélo :

- Discontinuité des aménagements en raison de la coupure formée par la RN10 et le faisceau ferré
- Pas de connexion possible au nord de l'IDL, notamment vers Bois d'Arcy

À pied :

- Un environnement routier encore trop marqué et « insécurisant » (trafic important, vitesse élevée, traversées difficiles, coupures)
- De longues distances à parcourir pour aller du nord au sud de l'IDL (contour de l'étang)

Projets pouvant influencer la desserte

Projet IDL :

- Pas de projet financé pour le moment



Agence AEI

Projets de transports :

- Requalification de la RN 10 à Trappes à l'horizon 2021 (dénivellation et couverture aux carrefours intermédiaires, reconfiguration des carrefours aux extrémités de la section aménagée)
- Restructuration du réseau SQYbus en septembre 2018, qui amènera le renforcement de l'offre de 3 lignes de bus (10, 78, 475)

Projets urbains :

- Zac La Croix Bonnet à Bois d'Arcy au nord de l'IDL (quartier résidentiel de 1 500 logements et une zone d'activités)
- Zac de l'Aérostas à Trappes au sud de l'IDL (PRU d'environ 680 logements)
- Secteur d'étude Boubas Louise Michel au sud-ouest de l'IDL (quartier mixte sur un foncier SNCF à désenclaver, 1 500 logement prévus)

Pistes d'amélioration de la desserte

Pour l'accès en voiture :

- Prévoir si possible un jalonnement routier plus présent en amont sur les principaux axes (A12, N10, A86, N12)

Pour l'accès en transport collectif :

- Actions sur les itinéraires et les arrêts de bus :
 - Demander le prolongement (200 m) de la ligne 419 du réseau SQYbus jusqu'à la Porte de la Digue de l'IDL et au Vélodrome
- Actions sur l'offre bus en fin semaine :
 - Demander une offre de service le dimanche pour au moins une ligne desservant le sud de l'IDL à partir de la gare de SQY-Montigny
- Actions sur l'information voyageurs :
 - Compléter l'information de la desserte en TC sur les sites internet (Région et IDL) en y indiquant les gares routières des lignes de bus qui se rabattent sur la gare de SQY-Montigny

Pistes d'amélioration de la desserte

Pour l'accès à vélo et à pied :

- Aménagements de voirie :
 - Requalifier la RD 912 pour apaiser la vitesse de circulation, sécuriser l'aménagement cyclable, sécuriser les traversées piétonnes (plateau traversant) et rendre plus confortables les cheminements depuis les arrêts de bus
 - Aménager un plateau piétonnier sur la RD 10 au droit de la gare routière nord pour rendre possible la traversée de cette voie
- Aménagements internes à l'IDL :
 - Créer une nouvelle entrée au nord au niveau de l'échangeur avec la RN 12 pour relier Bois d'Arcy à l'IDL et à l'agglomération de Saint-Quentin en Yvelines
 - Rendre si possible plus carrossable ou roulant les chemins longeant le golf et les terres agricoles
- Desserte interne de l'IDL :
 - Envisager une expérimentation d'une navette autonome pour relier les différentes parties de l'IDL compte tenu des distances importantes et de l'étendue du plan d'eau
 - Étudier la possibilité de proposer en haute saison un bac pour passer d'une rive du lac à l'autre

Pistes d'amélioration de la desserte

Pour l'accès à vélo et à pied (suite):

- Stationnement et services vélos :
 - Installer des arceaux au sein de l'IDL
 - Promouvoir les services proposés au sein de la gare de SQY-Montigny (Vélostation et agence de mobilité) : site web, brochures, accueil, ...
- Signalétique et jalonnement cyclable :
 - Compléter et rendre continu le jalonnement cyclable depuis la gare de SQY-Montigny, depuis le quartier de la Clef Saint-Pierre et depuis Bois d'Arcy si un nouvel accès est créé.
 - Installer une signalétique à l'entrée ouest facilitant l'orientation au sein de l'IDL
 - Améliorer le jalonnement piéton depuis les arrêts de bus et inversement

Proposition d'amélioration de la desserte



DESSERTE DES ÎLES DE LOISIRS – VAIRES-TORCY

Par Jérôme Bertrand et Frédérique Prédali

Janvier 2018



Caractéristiques de l'île de loisirs

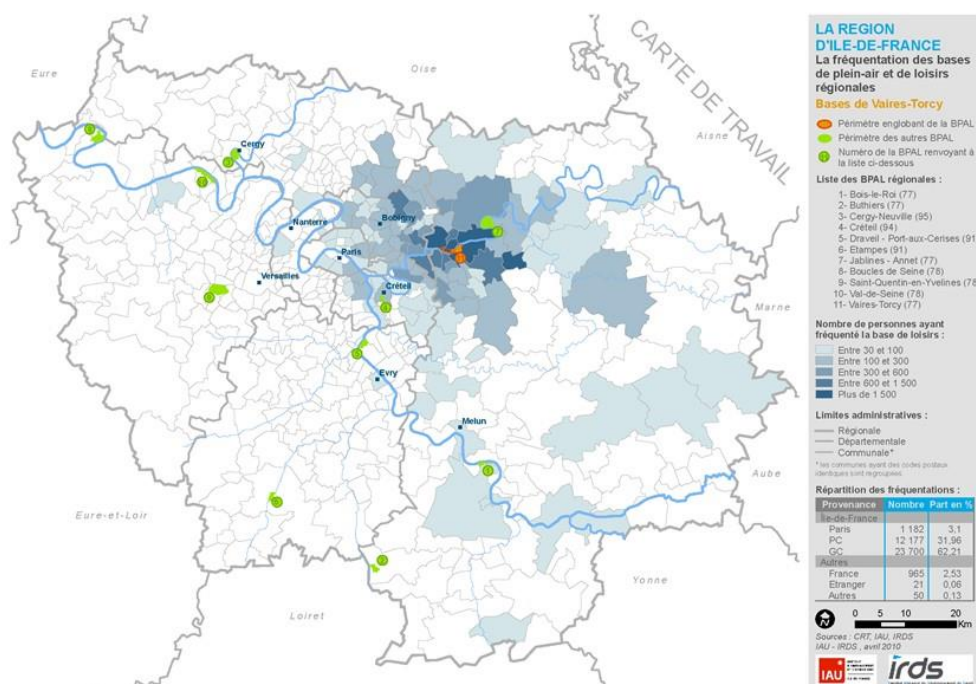
- Située à 30 km à l'est de Paris, à 25 km de Meaux, à 20 km de Bobigny et de Créteil
- 350 ha essentiellement sur les communes de Vaires et de Torcy (CA de Paris Vallée de la Marne)
- Site de Vaires, futur site olympique Paris 2024
- Acteurs IDL : pas de SMEAG
Aménagement : la Région
Gestion des activités en DSP : UCPA
- Horaires de la baignade : 10h-19h
- Entrée et parking gratuits
- Principales activités payantes : baignade, poney-club, golf, nautisme, tennis-badminton-squash, fitness-musculation
- Hébergement : 140 lits en cours d'aménagement et 80 lits sous tentes en campement



Fréquentation (selon l'enquête CRT 2010)

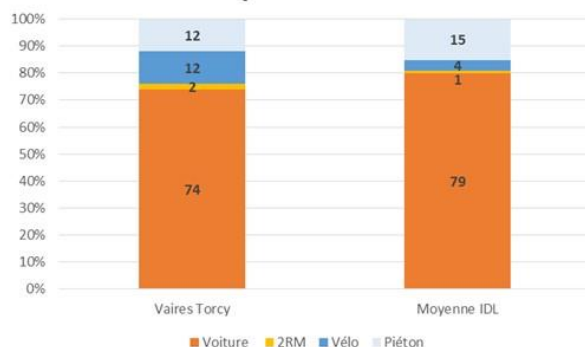
- **Fréquentation annuelle estimée à 612 000 visiteurs**
- **Fréquentation lors d'une semaine type :**
10 000 visiteurs par semaine en basse saison (6 mois)
12 500 visiteurs par semaine en moyenne saison (4 mois)
15 700 visiteurs par semaine en haute saison (2 mois)
- **Période et jour de visite :**
Haute saison (juillet-août) : 23% de la fréquentation annuelle
Un dimanche en haute saison : 25% des visites d'une semaine en été
Moment de la journée le plus fréquenté : 42% des visites entre 14h et 16h un dimanche d'été
- **Origine résidentielle :**
61% des visiteurs habitent la Seine-et-Marne et 20% la Seine-Saint-Denis
62% résident à proximité (dans une commune à moins de 10 km)

Origine résidentielle (enquête CRT 2010)



Modes et temps d'accès (enquête CRT 2010)

- Modes de transport :**



- Temps de trajet (tous modes de transport) :**

Temps moyen : 19 minutes (23 min pour la moyenne d'accès des IDL)

Basse saison : 17 minutes

Moyenne saison : 18 minutes

Haute Saison : 22 minutes

2% des visiteurs mettent plus d'une heure pour s'y rendre (7% la moyenne régionale)

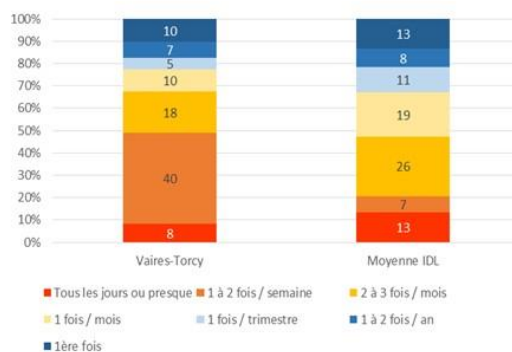
Habitude de fréquentation (enquête CRT 2010)

- Ancienneté de fréquentation :**

10% de primo-visiteurs sur l'année, contre 13% pour la moyenne régionale

19% de primo-visiteurs en haute saison

- Fréquence de visite :**



Satisfaction du site (enquête CRT 2010)

- **Facilité à trouver le site :**

17% des primo-visiteurs répondent « pas facilement » contre 11% pour l'ensemble des IDL

- **Degré de satisfaction de l'IDL :**

Signalétique sur le site : 3,6 contre 3,8 pour la moyenne IDL

Signalétique pour accéder au site : 3,6 contre 3,9 pour la moyenne IDL

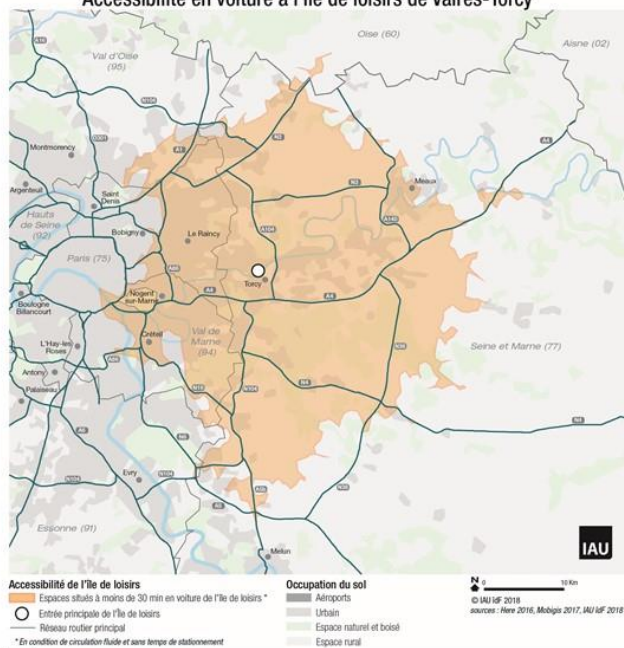
Stationnement : 3,5 contre 3,8 pour la moyenne IDL

- **Améliorations souhaitées :**

6% des réponses concernent les espaces de stationnement (aménagement et capacités)

Accessibilité routière

Accessibilité en voiture à l'île de loisirs de Vaires-Torcy

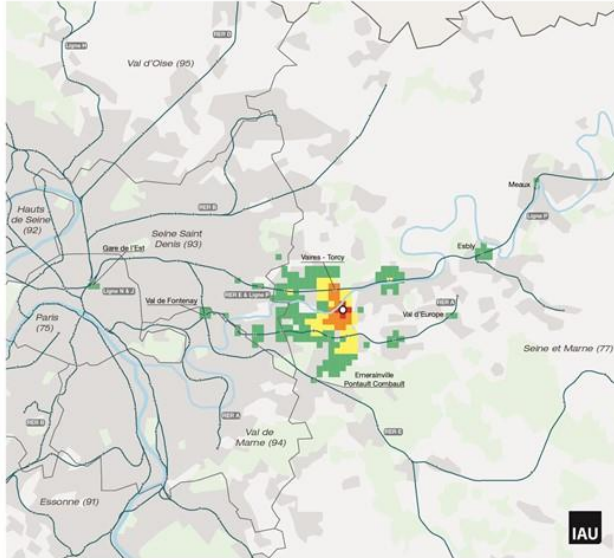


Le territoire accessible couvre les secteurs de Marne-la-Vallée jusqu'à Meaux ainsi que les parties Est de la Seine-Saint-Denis et du Val de Marne.

Les voies rapides A4 et A104 (La Francilienne) structure la desserte routière de l'IDL.



Accessibilité en transport en commun



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Vaires-Torcy

Une desserte TC structurée par la ligne P du Transilien et le réseau de bus du bassin Chellois et du secteur centre de Marne-la-Vallée.

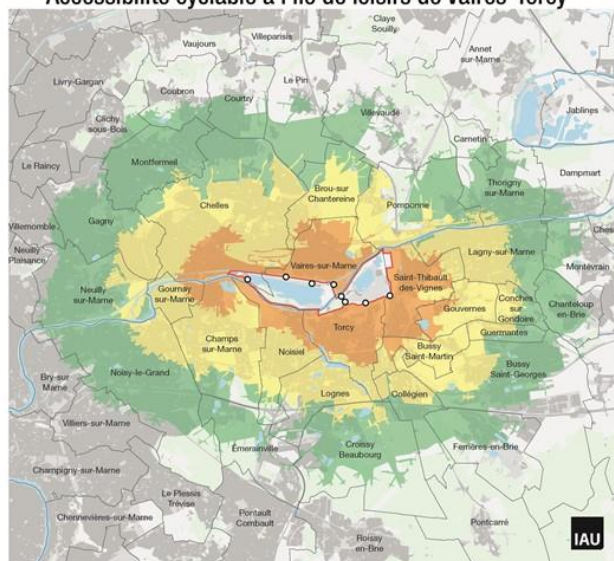
572 000 Franciliens résident à moins d'1 heure en TC, soit 233 000 ménages dont 18% ayant des bas revenus.



9

Accessibilité à vélo

Accessibilité cyclable à l'île de loisirs de Vaires-Torcy



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Vaires-Torcy

L'accessibilité cyclable s'appuie à la fois sur les aménagements de long de la Marne et sur la trame verte et bleu de Marne-la-Vallée. Cependant les coteaux peuvent limiter l'accessibilité depuis la partie sud de Marne-la-Vallée.

Un temps de rabattement à la gare de Vaires-Torcy inférieur à 10 min.

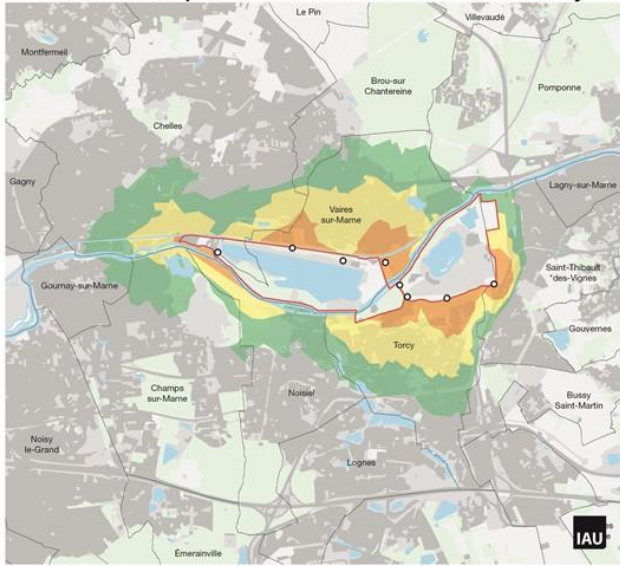
Potentiellement 405 000 Franciliens résident à moins de 30 minutes à vélo d'une entrée de l'IDL.



10

Accessibilité piétonne

Accessibilité piétonne à l'île de loisirs de Vaires-Torcy



Une accessibilité piétonne relativement aisée depuis Vaires-sur-Marne.

Un temps de rabattement à la gare de Vaires-Torcy d'environ 15 minutes depuis l'entrée principale du site de Vaires, mais de 45 minutes depuis la baignade située sur le site de Torcy.

Potentiellement 43 000 Franciliens résident à moins de 30 minutes de marche d'une entrée de l'IDL.



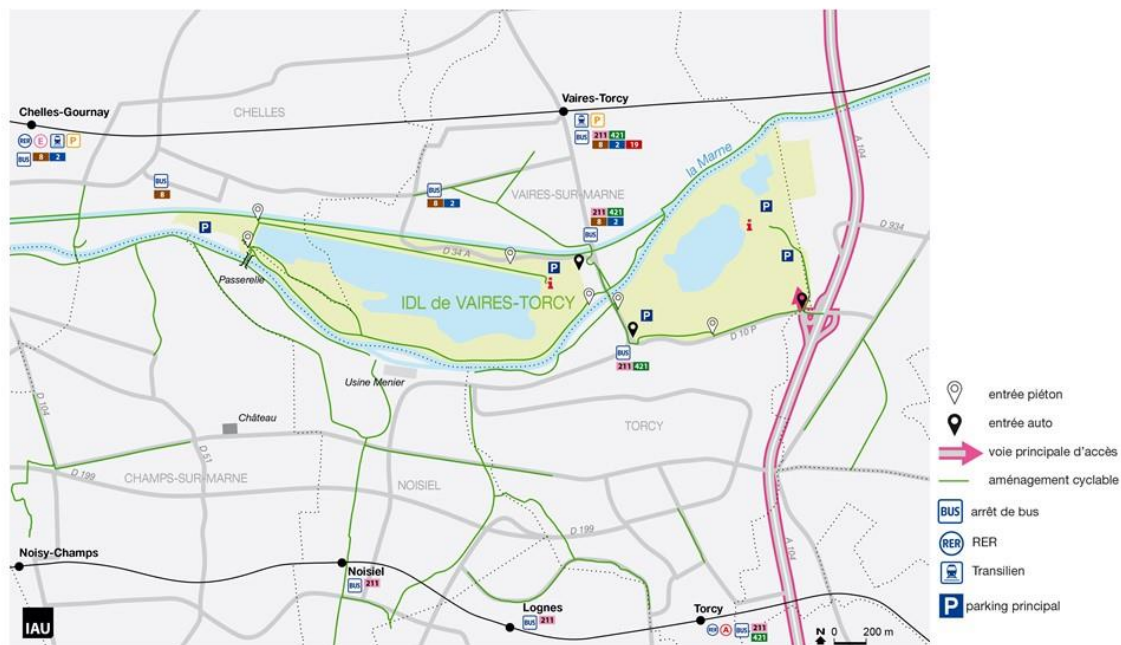
IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Vaires-Torcy

11

Entrées de l'île de loisirs



Desserte multimodale



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Vaires-Torcy

13

Offre en transport collectif

- **L'IDL se trouve à la jonction de plusieurs réseaux de bus :**
 - Au Nord pour le site de Vaires, deux lignes du réseau Apolo 7 et le service TAD « La Navette »
 - Entre les deux sites de l'IDL, deux lignes du réseau RATP
 - En bordure Est du site de Torcy, trois lignes du réseau Pep's



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Vaires-Torcy

14

Difficultés de desserte constatées

En voiture :

- Actuellement l'accès au site de Vaires est limité en raison du chantier
- En cas de forte fréquentation, l'accès au site de Torcy (baignade) est contraint par la capacité du carrefour au niveau de l'échangeur avec l'A104
- Les portiques aux entrées du site de Torcy peuvent être contraignants, notamment pour les véhicules à grand gabarit (cars, secours, ...)

En transport collectif :

- Des réseaux urbains de bus encore trop « cloisonnés »
- Des arrêts un peu trop éloignés des accès et de l'activité baignade la plus fréquentée

À vélo :

- Discontinuité des aménagements et des connexions avec le canal de Chelles et la Marne
- Peu d'aménagements spécifiques sur la voirie sur Vaires et Chelles

À pied :

- Un environnement routier encore trop marqué et « insécurisant » (trafic important, vitesse élevée, traversées difficiles, coupures)

Projets pouvant influencer la desserte

Projet IDL :

- Nouveaux équipements et aménagements sur le site de Vaires (pôle sportif aviron-kayak, stade d'eau vive avec une capacité d'accueil de 2 000 places assises, nouvel espace pour les activités de raquette et fitness, nouveaux hébergements, accès reconfiguré et nouveau parking de 600 places)

Projets TC :

- M15 à Noisy-Champs à l'horizon 2025 (gare située à 8 km de l'IDL)
- M16 à Noisy-Champs et à Chelles à l'horizon 2030
- Nouvelle gare routière à la gare de Vaires-Torcy
- Révision du réseau « Apolo 7 » (changement de nom des lignes, C devient 2 et F devient 8, amélioration de la fréquence en semaine, ...)

Projet urbain :

- Zac des Coteaux de la Marne au sud du site de Torcy (près de 600 logements, une résidence sociale de 46 logements, une centaine de chambres d'hôtel, un centre du SDIS 77)

Pistes d'amélioration de la desserte

Pour l'accès en voiture :

- Prévoir un jalonnement routier plus homogène pour le niveau intercommunal (ex : Base de loisirs de Vaires – Torcy) et cohérent pour le niveau local en indiquant les activités principales (ex : Base de loisirs – Baignade et golf / Base de loisirs – Poney club et cirque / Base de loisirs – Stade nautique)
- Fermer à terme l'accès donnant sur la D34A (trop accidentogène)
- Repenser l'accès à la baignade et au golf pour le site de Torcy tout en préservant l'accès actuel uniquement pour les secours (deux pistes : par l'accès Poney club en aménageant la route de Vaires longeant l'étang ou nouvel accès à aménager à l'est par la rue de la Marne à Saint-Thibault)

Accès nord D34A



Accès VP au site de Torcy



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Vaires-Torcy

17

Pistes d'amélioration de la desserte

Pour l'accès en transport collectif :

- Actions sur les itinéraires et les arrêts de bus :
 - Examiner les possibilités d'un nouvel arrêt pour la ligne 19 Seine et Marne Express au niveau de l'entrée rue de Chèvre pour le site Torcy
 - Étudier le déplacement de l'arrêt « Canal » ou réaliser un nouvel arrêt au plus près de l'entrée principale du site olympique de Vaires
 - Demander le prolongement de la ligne 211 Ratp jusqu'à la gare de Chelles
 - Étudier le changement de parcours le week-end de la ligne 25 Pep's pour desservir le site de Torcy (arrêt rue de Chèvre)
- Actions sur l'offre bus en fin semaine ou période creuse :
 - Rendre possible l'usage du TAD (La Navette) à partir des gares de Chelles ou de Vaires-Torcy pour se rendre au moins sur le site de Vaires les dimanches
- Actions sur l'information voyageurs :
 - Demander la réalisation d'un plan de bus comportant les lignes de tous les réseaux
 - Améliorer le référencement des sites de l'IDL sur Vianavigo, Ratp et Transilien
 - Compléter l'information de la desserte en TC sur les sites internet (Région et UCPA)

IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Vaires-Torcy

18

Pistes d'amélioration de la desserte

Pour l'accès à vélo et à pied :

- Aménagements :
 - Configurer et sécuriser l'accès de la ruelle aux loups permettant d'assurer la connexion avec le canal de Chelles et la continuité des cheminements piétons (élargissement si possible du franchissement du canal et mise en sécurité de la traversée de la RD34A)
 - Apaiser la circulation automobile (surtout sur la D34A et la D10P)
 - Réaliser des itinéraires cyclables continus de part et d'autre de la Marne et faciliter le passage d'une rive à l'autre (projet de passerelle ?) et la liaison entre les 2 sites de l'IDL
 - Développer les aménagements cyclables pour relier aisément les gares de Vaires-Torcy et de Chelles-Gournay
 - Créer un accès par voie fluviale par la réalisation d'un ponton sur la Marne

Accès ruelle aux loups



Franchissement du canal de Chelles



Lieu pour une passerelle entre les deux sites

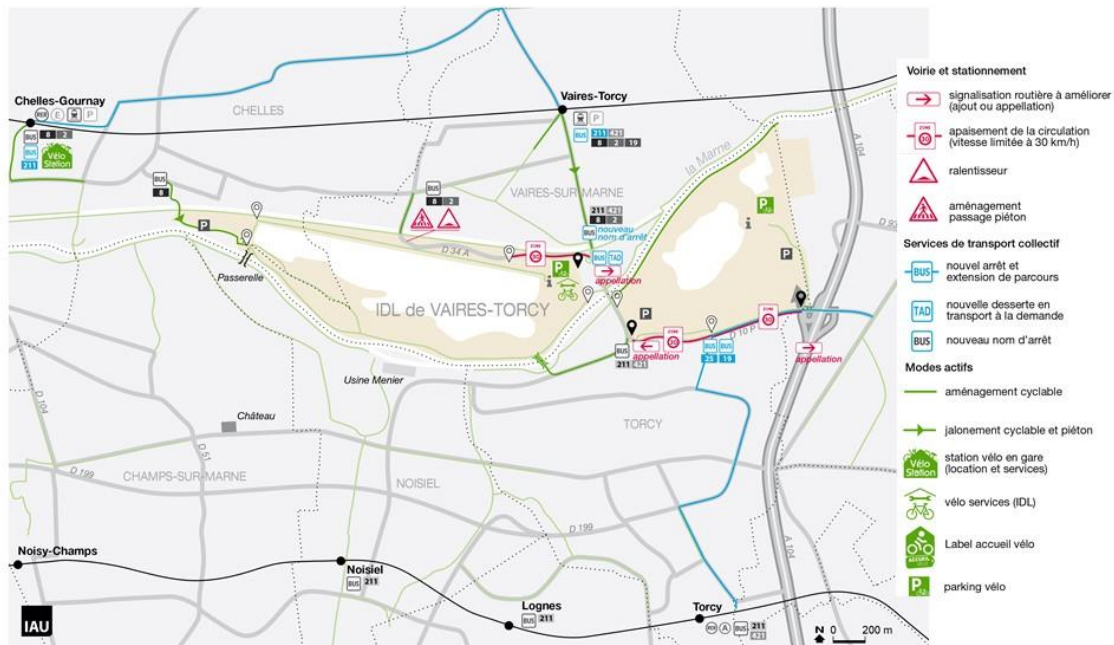


Pistes d'amélioration de la desserte

Pour l'accès à vélo et à pied :

- Stationnement et services vélos :
 - Installer des arceaux à proximité de chaque activité sur les sites de Torcy et de Vaires
 - Un local à vélo est-il prévu avec les nouveaux hébergements sur le site de Vaires ?
 - Envisager un partenariat avec un prestataire associatif pour proposer un atelier d'entretien, réparation, location et formation
 - Étudier la possibilité de créer une vélostation en gare de Chelles
 - Communiquer sur les services et l'offre de stationnement une fois mis en place
- Signalétique et jalonnement cyclable :
 - Mettre en œuvre le projet de jalonnement cyclable de l'étude de 2012
 - Penser à un schéma de jalonnement à l'échelle du pôle touristique de la Marne
 - Jalonnement piéton à partir des arrêts de bus (revoir peut-être les noms des arrêts)
 - Veiller à mettre en place une signalétique interne à l'IDL (temps de marche vers les activités, indication des sorties à privilégier pour accéder aux TC, ...)

Proposition d'amélioration de la desserte



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Vaires-Torcy

21

DESSERTTE DES ÎLES DE LOISIRS – VAL DE SEINE

Par Jérôme Bertrand et Frédérique Prédali
Juillet 2018



Caractéristiques de l'île de loisirs

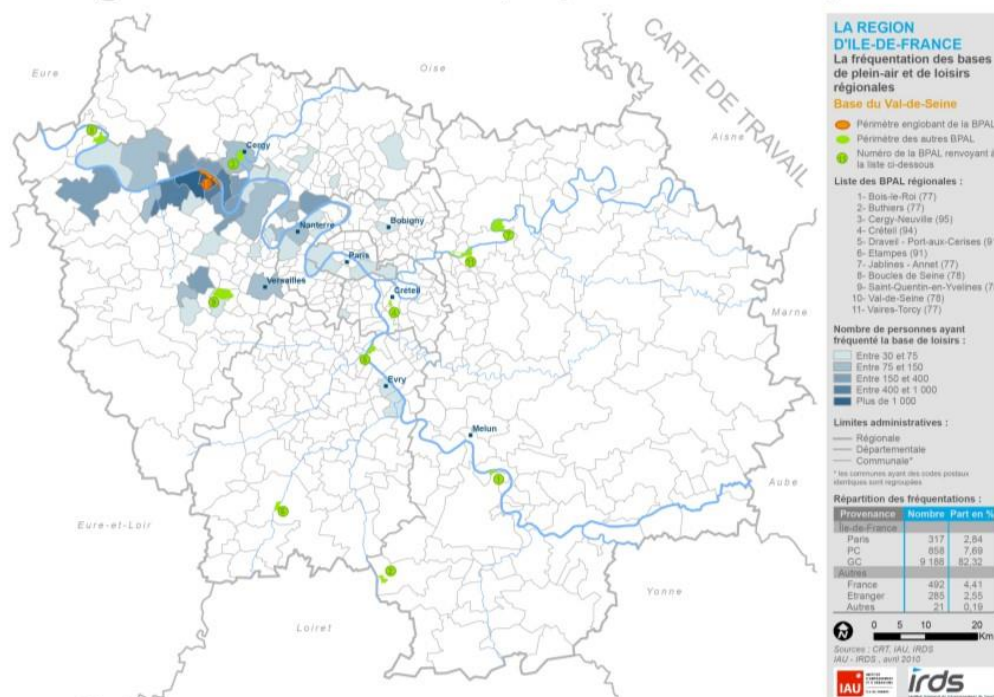
- Située à 35 km à l'ouest de Paris, à 10 km de Poissy et à 5 km des Mureaux
- 257 ha dont 135 ha de plans d'eau sur les communes de Verneuil et Vernouillet (CU GPS&O)
- Acteurs IDL :
SMEAG : Région, CD 78, GPS&O et Les Mureaux
- Entrée payante en haute saison donnant accès à la baignade
- Tarif 2018 à la personne : 5,50 € si 14 ans et + / 3,90 € entre 4 et 13 ans
- Horaires d'accès payant (secteur Rouillard) : 9h-18h
- Principales activités payantes : centre équestre, voile et pêche
- Port de plaisance et hébergement : 138 lits, un camping de 86 places et 5 bungalows



Fréquentation (selon l'enquête CRT 2010)

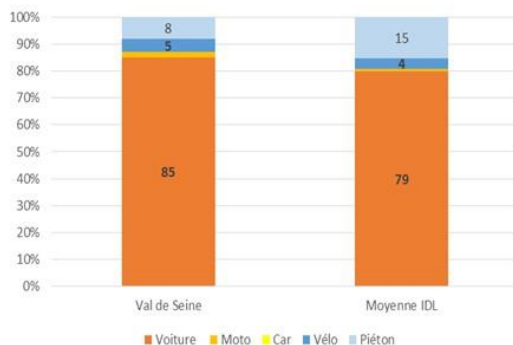
- **Fréquentation annuelle estimée à 159 000 visiteurs**
- **Fréquentation lors d'une semaine type :**
 - 1 500 visiteurs par semaine en basse saison (6 mois)
 - 4 000 visiteurs par semaine en moyenne saison (4 mois)
 - 5 600 visiteurs par semaine en haute saison (2 mois)
- **Période et jour de visite :**
 - Haute saison (juillet-août) : 32% de la fréquentation annuelle
 - Un dimanche en haute saison : 38% des visites d'une semaine en été
 - Moment de la journée le plus fréquenté : 33% des visites entre 12h et 14h un dimanche d'été
- **Origine résidentielle :**
 - 75% des visiteurs habitent les Yvelines, 6% le Val d'Oise
 - 63% résident à proximité (dans une commune située à moins de 10 km)

Origine résidentielle (enquête CRT 2010)



Modes et temps d'accès (enquête CRT 2010)

- Modes de transport :**



- Temps de trajet (tous modes de transport) :**

Temps moyen : 18 minutes (contre 23 minutes pour la moyenne régionale)

Basse saison : 13 minutes

Moyenne saison : 15 minutes

Haute Saison : 30 minutes

5% des visiteurs mettent plus d'une heure pour s'y rendre (7% la moyenne régionale)

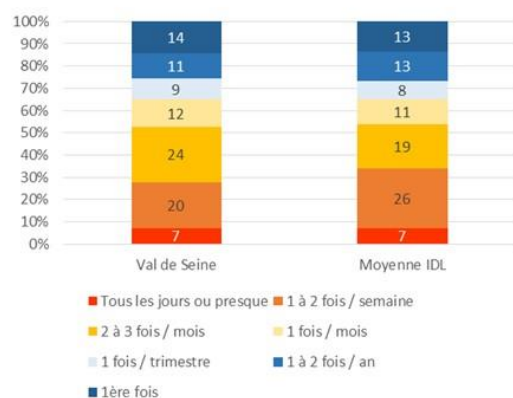
Habitude de fréquentation (enquête CRT 2010)

- Ancienneté de fréquentation :**

14% de primo-visiteurs sur l'année

35% de primo-visiteurs en haute saison (juillet-août)

- Fréquence de visite :**



Satisfaction du site (enquête CRT 2010)

- **Facilité à trouver le site :**

25% des primo-visiteurs n'ont pas trouvé facilement
(la moyenne régionale est à 11%)

- **Degré de satisfaction du site :**

Signalétique sur le site : 3,8 (équivalent à la moyenne régionale)

Signalétique pour accéder au site : 4,0 (la moyenne régionale est 3,9)

Stationnement : 4,1 (la moyenne régionale est à 3,8)

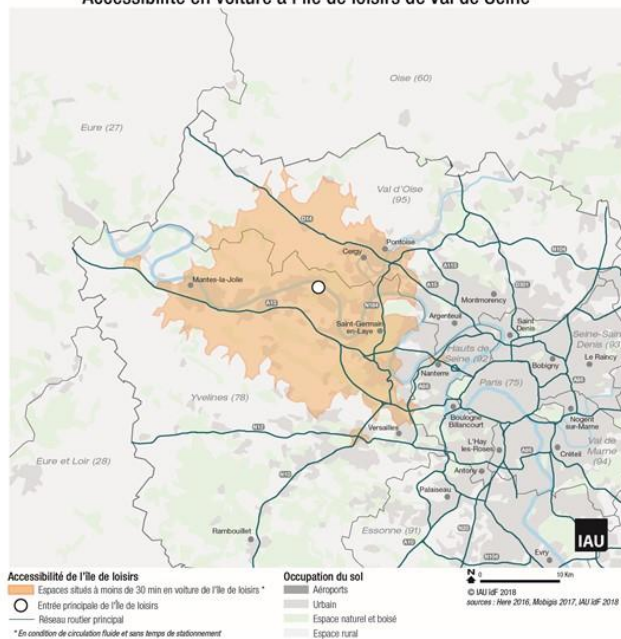
- **Améliorations souhaitées pour la desserte :**

10% des réponses portent sur les tarifs des entrées

4% des réponses concernent l'entretien des pistes et chemins (12% pour les visiteurs en basse saison)

Accessibilité routière

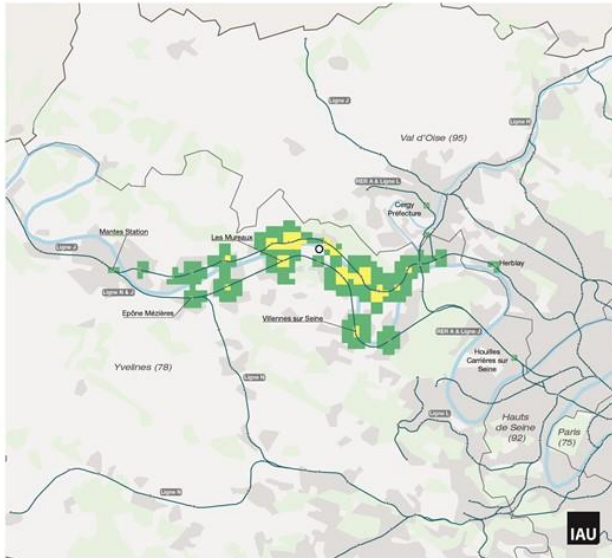
Accessibilité en voiture à l'île de loisirs de Val de Seine



Le territoire accessible couvre essentiellement les secteurs urbanisés de la Seine-Aval et de l'agglomération de Cergy.



Accessibilité en transport en commun



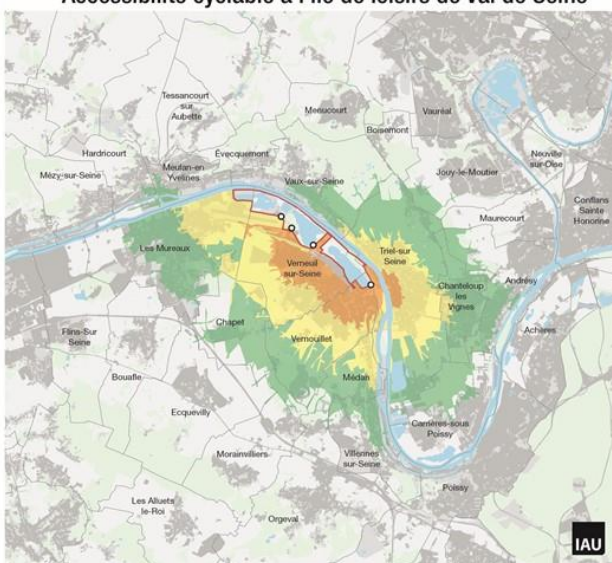
Une desserte TC structurée par la ligne J du Transilien

172 000 Franciliens résident à moins d'1 heure en TC, soit 64 000 ménages dont 15% ayant des bas revenus



Accessibilité à vélo

Accessibilité cyclable à l'île de loisirs de Val de Seine



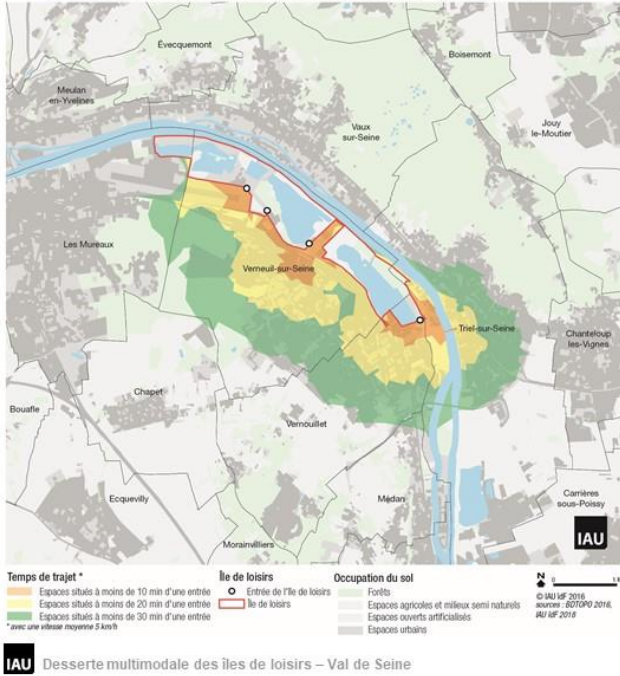
L'accessibilité cyclable est limitée au nord par les coteaux de la rive droite de la Seine et par les franchissements de Seine. Depuis le secteur « Baignade », le temps de rabattement à la gare de Vernouillet-Verneuil est d'environ 10 minutes.

Potentiellement 85 000 Franciliens résident à moins de 30 minutes à vélo de l'une des entrées de l'IDL.



Accessibilité piétonne

Accessibilité piétonne à l'île de loisirs de Val de Seine



Une accessibilité piétonne limitée par les franchissements de Seine et par les coupures urbaines (faisceau ferré, aérodrome, zone d'activités). Depuis le secteur « Baignade », le temps d'accès à une gare est d'environ 40 minutes.

Potentiellement 30 000 Franciliens résident à moins de 30 minutes de marche l'une des entrées de l'IDL.



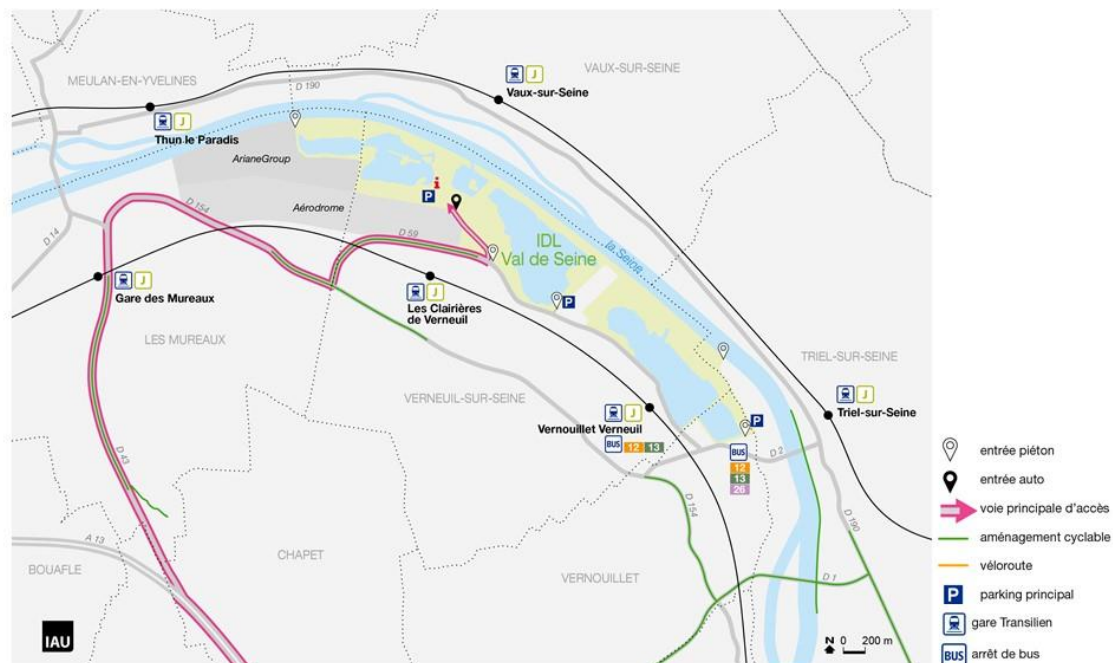
11

Les entrées de l'île de loisirs



12

Desserte multimodale

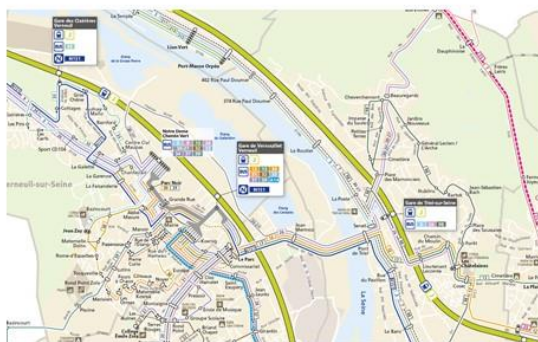


IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Val de Seine

13

Offre en transport collectif

- **Une IDL à l'écart de l'offre en bus :**
 - Une offre de bus sur le territoire relativement conséquente qui permet d'assurer les rabattements des voyageurs vers la gare de Vernouillet-Verneuil et la desserte du lycée et du collège Notre Dame de Verneuil.
 - Seule l'extrémité Est de l'étang du Gallardon est desservie par 3 lignes de bus (arrêt Jean Mermoz sur la RD 2), dont 2 lignes qui se rabattent sur la gare de Vernouillet-Verneuil.



IAU Desserte multimodale des îles de loisirs – Val de Seine

14

Difficultés de desserte constatées

En voiture :

- Le déploiement d'activités sur plus de 4 km de long et la répartition des activités sur 3 secteurs différents complexifient la compréhension de la signalisation routière directionnelle. Par exemple, au rond-point donnant accès à l'activité « voile » de l'IDL, les panneaux mentionnent à l'ouest l'IDL avec l'idéogramme accueil et à l'est l'IDL avec l'idéogramme pêche.



En transport collectif :

- Les secteurs Rouillard et Grosse Pierre qui concentrent l'essentiel des activités de l'IDL ne sont pas desservis par des lignes de bus alors même que le centre bus du réseau de bassin (exploité par Transdev) se situe à proximité de l'entrée principale de l'IDL.

Difficultés de desserte constatées

À vélo :

- L'absence d'un itinéraire praticable de manière continue en bordure de Seine qui pourrait relier l'ensemble des secteurs d'activités
- Un aménagement cyclable le long du chemin du Rouillard peu confortable, nécessitant de changer de plusieurs fois de côté, avec des traversées non sécurisées au regard du trafic et de la vitesse de circulation des véhicules motorisés.
- Le stationnement vélo semble peut-être insuffisant au sein de l'IDL

À pied :

- Les distances entre les gares et les principales activités de l'IDL sont allongées en raison des nombreuses coupures urbaines et l'absence de franchissement du faisceau ferré alors même que la gare des Clairières de Verneuil se trouve à 650 m à vol d'oiseau de la barrière de péage de l'IDL.
- Il manque une continuité d'aménagement confortable le long de la Seine, propice à la promenade.

Projets pouvant influencer la desserte

Projet IDL :

- Réhabilitation du parking principal du secteur Rouillard



Projet urbain :

- Projet immobilier sur la « Pointe de Verneuil », un terrain d'une dizaine d'hectares situé entre les étangs de la Grosse Pierre et du Gallardon. L'opération de l'aménageur UrbanEra (filiale de Bouygues Immobilier) prévoit la réalisation d'une marina avec environ 150 anneaux et 350 logements) à l'horizon 2024.

Projets de transport :

- La prolongation vers l'ouest de la ligne E du RER avec une mise en service prévue en 2024 et un doublement de la fréquence des trains. L'attractivité résidentielle du secteur est susceptible de s'amplifier.
- Projet de réalisation de la véloroute V33 « la Seine à vélo » sous maîtrise d'ouvrage du CD 78
- Projet de la déviation de la RD 154 à Verneuil (opération financée par le plan route régional)

Pistes d'amélioration de la desserte

Pour l'accès en voiture :

- Une nouvelle signalisation routière directionnelle plus explicite en proposant de remplacer la mention « Base de loisirs du Val de Seine » au niveau du point de choix par :
 - « île de loisirs – nom de l'activité principale du secteur », soit par exemples « île de loisirs – baignade » ou « île de loisirs – voile »
 - « « île de loisirs Val de Seine » pour uniquement orienter vers l'entrée principale et indiquer les autres secteurs par le seul nom de l'étang correspondant sans faire mention de l'île de loisirs (les totems et la nouvelle signalétique marquant déjà l'IDL).



Pour l'accès en transport collectif :

- S'appuyer sur le projet immobilier et la proximité du centre bus pour lancer une étude de faisabilité de la desserte en bus des secteurs Rouillard et Grosse Pierre de l'IDL
- Lancer une étude d'opportunité pour une navette fluviale entre les Mureaux et Poissy

Pistes d'amélioration de la desserte

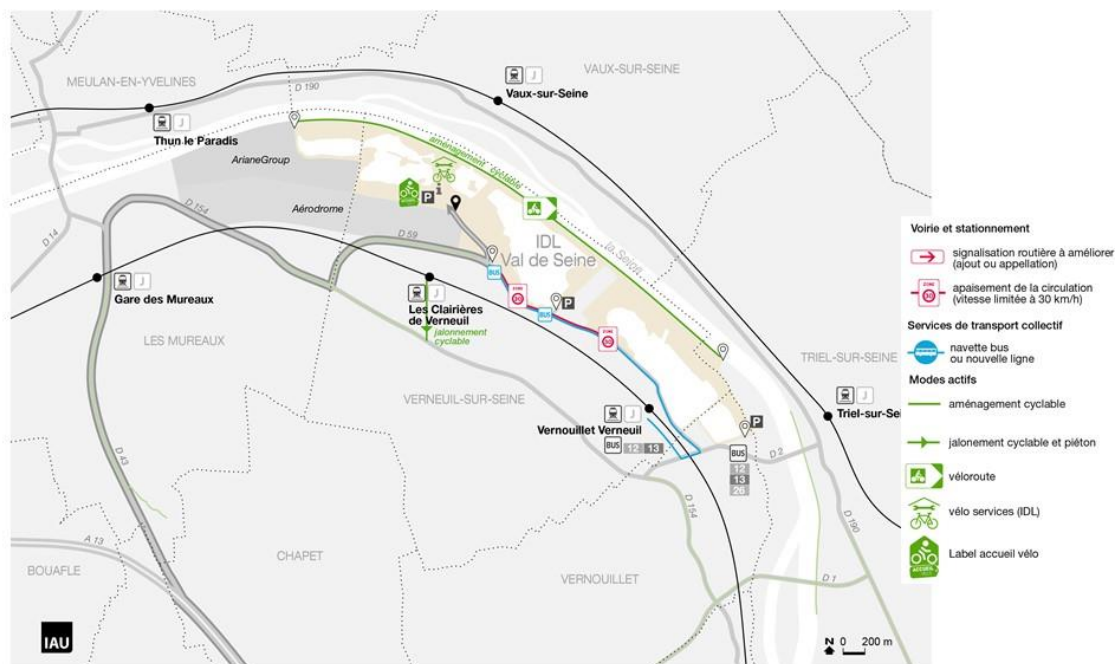
Pour l'accès à vélo et à pied :

- Aménagement de voirie ou d'espace de promenade :
 - Apaiser la vitesse de circulation des véhicules et sécuriser les traversées piétonnes sur le chemin du Rouillard
 - Faciliter la réalisation de la véloroute la Seine à vélo le long des berges de Seine.
 - Aménager les berges de Seine comme un véritable lieu de promenade pour tous

- Stationnement et services vélos :
 - Développer au sein de l'IDL les possibilités de stationnement vélos, d'entretien, réparation et de location de vélos surtout dans le cadre de la véloroute
 - Faire de l'IDL un lieu d'accueil, d'informations, d'étape, de détente ou voire d'hébergement pour les usagers de la véloroute

- Signalétique et jalonnement cyclable :
 - Assurer la continuité du jalonnement cyclable depuis les gares

Proposition d'amélioration de la desserte





INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME



L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE
EST UNE FONDATION RECONNUE D'UTILITÉ PUBLIQUE PAR DÉCRET DU 2 AOÛT 1960.

15, RUE FALGUIÈRE - 75740 PARIS CEDEX 15 - TÉL. : 01 77 49 77 49