

Avril 2010

Aménagement et développement touristique

Contribution au schéma régional de développement du tourisme et des loisirs en Île-de-France 2010-2020



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE



Aménagement et développement touristique

**Contribution au schéma régional de développement
du tourisme et des loisirs en Île-de-France 2010-2020**

Avril 2010

IAU Île-de-France

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15

Tél. : 01 77 49 77 49 - Fax : 01 77 49 78 08

<http://www.iau-idf.fr>

Directeur général : François Dugeny

Département Démographie, habitat, équipements et gestion locale : Christine Corbillé, Directrice

Étude réalisée par Emmanuel Blum avec la participation d'Olivier Drouet, Jérôme Bertrand et Jean-Paul Coindet

Cartographie réalisée par Assad Alichérif et Agnès Messenet

N° d'ordonnement : 2.09.013

Crédits photo(s) de couverture : G. Lacoste / IAU ÎdF – S. Castano / IAU ÎdF – Château de Courances – C. Doutré / BaSoH / IAU ÎdF

SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
ACCESSIBILITÉ INTERNATIONALE DE L'ÎLE-DE-FRANCE	7
Une augmentation importante du trafic aérien	7
L'amélioration de la desserte TGV de l'Île-de-France, un pari d'avenir	7
Des projets d'ampleur	8
Un renforcement nécessaire de la desserte des aéroports	12
QUELLE ACCESSIBILITÉ DES SITES TOURISTIQUES EN DEHORS DE PARIS	13
Une offre en transport collectif souvent peu adaptée à la desserte de sites touristiques périphériques	13
Analyse de l'accessibilité des sites touristiques sélectionnés	14
Les projets de transport en commun dans les 20 à 30 ans à venir	29
ÉVOLUTIONS TERRITORIALES DES IMPLANTATIONS HÔTELIÈRES ENTRE 1999 et 2009	35
Une croissance importante à l'échelle régionale	35
Une croissance tirée avant tout par quelques pôles d'attraction majeurs	36
LES RENCONTRES ET ÉVÉNEMENTS PROFESSIONNELS EN ÎLE-DE-FRANCE	39
LE TOURISME FLUVIAL EN ÎLE-DE-FRANCE	41
La plaisance fluviale, une activité identitaire du tourisme fluvial mais au potentiel limité en Île-de-France	41
Le transport de voyageurs : une activité fondamentale	41
Les loisirs nautiques : l'avenir des activités fluviales en Île-de-France	42
Autour du Fleuve, un espace à ne pas oublier	42
LES PARCS NATURELS RÉGIONAUX ET LE TOURISME EN ÎLE-DE-FRANCE	45
LES PÔLES TOURISTIQUES RÉGIONAUX PRIORITAIRES EN ÎLE-DE-FRANCE	47
Une évolution des périmètres	47
Un dispositif reconnu et partagé	49
Un réseau de chargés de développement à renforcer	49
Une montée en puissance en matière d'investissements	50
Des porteurs de projets majoritairement publics	54
Des choix stratégiques à clarifier dans la politique actuelle	54
Vers une politique territoriale renouvelée ?	55
LE BASSIN PARISIEN, UN TERRITOIRE D'AVENIR POUR LE TOURISME ?	57
ANNEXES	61

INTRODUCTION

L'Île-de-France est la première destination touristique mondiale, avec ses 60 millions de visiteurs annuels, étrangers ou Français. Cette situation représente un poids économique considérable, avec un chiffre d'affaires global d'environ 17 milliards d'euros en 2008 et 600 000 emplois directs, indirects et induits.

Les activités touristiques et de loisirs ont un impact important sur la région dans son ensemble et représentent un facteur fort de métropolisation. Les territoires franciliens disposent de grands atouts, à destination des différentes clientèles, et de nombreuses collectivités locales, de la commune à la Région, en passant par les Départements et les établissements publics de coopération intercommunale, investissent en la matière.

Du fait de son impact sur l'ensemble des territoires, et des besoins des visiteurs, le tourisme apparaît aujourd'hui comme un facteur important d'aménagement du territoire régional. Les évolutions des implantations hôtelières depuis 10 ans, celles à venir de l'offre en matière d'équipements culturels et de loisirs, de centres de congrès et d'exposition ou d'hébergements, se caractérisent ainsi par leur développement au delà des limites de Paris intra-muros et doivent donc s'intégrer aux réflexions en matière d'accessibilité, de lien entre les territoires, etc.

La décennie 2000 a vu monter en puissance le fait touristique dans les politiques publiques, notamment régionales, en parallèle avec la prise de conscience croissante de l'importance du secteur dans le développement économique régional.

Qu'il s'agisse des réalisations récentes de lignes TGV (TGV Est...) ou de l'extension des terminaux à Roissy, expliquant en partie l'augmentation importante du nombre de passagers passant par Roissy (40% d'augmentation) ou par les TGV (avec un quasi doublement du trafic), de la montée en puissance du comité régional du tourisme, ou encore de la politique des pôles touristiques régionaux (40,5 millions d'euros investis, en 8 ans, dont 13 millions du conseil régional, ces éléments révèlent l'importance des investissements publics dans cette période, et sont à mettre en parallèle avec l'augmentation des capacités hôtelières entre 2000 et 2010 (+7% d'établissements et +20% de chambres) synonymes d'investissements privés importants. Tous ces indicateurs prouvent cette dynamique du tourisme francilien.

Sa poursuite est nécessaire pour maintenir l'attractivité de l'Île-de-France à l'échelle mondiale. Pour réussir, un tel scénario aura besoin du maintien de l'investissement public au bénéfice des activités touristiques, en lien avec les investisseurs privés potentiels. Implanter 20 000 à 30 000 chambres hôtelières supplémentaires, ce qui semble nécessaire au regard du diagnostic réalisé dans le cadre des réflexions menées autour du prochain schéma régional de développement du tourisme et

des loisirs, nécessitera du foncier pour les accueillir, sans faire l'impasse sur leur accessibilité, notamment en transports en commun, en lien avec les équipements culturels, touristiques ou récréatifs. Le développement des transports en commun en Île-de-France, inscrit dans le plan de mobilisation ou dans le projet de schéma directeur de la région Île-de-France, votés par le conseil régional, ou encore dans le projet de loi sur le Grand Paris porté par le Gouvernement, doit nécessairement inclure la question touristique dans la réflexion.

A l'occasion de l'élaboration du schéma régional de développement du tourisme et des loisirs en Île-de-France 2010-2020, l'IAU Île-de-France, répondant à la demande du conseil régional et du comité régional du tourisme, aborde ces questions sous la forme d'une série de notes autour des questions d'accessibilité locale mais aussi internationale, d'évolutions territoriales des implantations hôtelières, de réflexions autour de certaines thématiques (tourisme fluvial, tourisme d'affaires) ou de certains territoires (les parcs naturels régionaux), d'évaluation de la politique des pôles touristiques régionaux. Enfin, un élargissement des problématiques touristiques à la dimension Bassin parisien est proposé.

ACCESSIBILITÉ INTERNATIONALE DE L'ÎLE-DE-FRANCE



© C. Doutré / BaSoH / IAU idF

L'Île-de-France dispose, afin d'accueillir les millions de touristes qui la fréquentent, de deux des plus grands aéroports européens et de plusieurs gares TGV, en plein développement.

L'évolution des trafics depuis 1999 montre clairement la montée en puissance des aéroports et gares franciliennes et leur importance dans l'accessibilité à la région.

Une augmentation importante du trafic aérien

Le trafic aérien à destination de l'Île-de-France a connu une augmentation considérable entre 1999 et 2009. Elle a accueilli près de 20 millions de passagers supplémentaires, Roissy Charles de Gaulle en ayant été le principal lieu de réception. Ainsi Orly est passé de 25,3 millions de passagers en 1999 à 26,2 millions en 2009, et Roissy Charles de Gaulle de 43,5 millions à 60,9 millions.

Ces passagers supplémentaires proviennent d'ailleurs essentiellement de l'Union européenne et des autres pays du monde pour Roissy mais également pour Orly, où la part des vols en provenance d'autres régions françaises (collectivités d'outre mer comprises) a chuté de 65,1% à 45,9% en dix ans, les vols à destination de l'UE montant en puissance.

Les motifs du déplacement étaient en 2004 les suivants :

- pour Roissy Charles de Gaulle : 73% motif personnel / loisirs / vacances, 27% motif affaires ;
- pour Orly : 70% motif personnel / loisirs / vacances, 30% motif affaires.

Et cette tendance devrait en toute logique se poursuivre dans les années à venir. Ainsi le nouveau Plan d'exposition au bruit de Roissy Charles de Gaulle, validé en 2007, a été établi sur la base d'hypothèses de croissances importantes : Roissy pourrait accueillir ainsi 680 000 mouvements (551 000 en 2008), et 95 millions de passagers à l'horizon 2025.

Pour Orly par contre, la situation n'évoluerait pas fondamentalement, le trafic étant limité à 250 000 créneaux par an. La croissance du trafic est donc liée à celle de l'emport moyen. Le trafic passagers ne devrait donc guère dépasser 30 à 32 millions de passagers.

Toutefois, il importe de ne pas oublier un troisième aéroport qui, même s'il n'est pas situé dans les limites administratives de la région Île-de-France, joue un rôle croissant dans la desserte touristique francilienne, et notamment grâce aux low-costs, l'aéroport de Beauvais-Tillé.

Cet aéroport a vu son trafic fortement augmenter, passant de 420 000 passagers en 2001 à 2,5 millions en 2009. D'ailleurs, un lien ferré entre cet aéroport et Paris Nord, par l'intermédiaire de Roissy – Charles de Gaulle est envisagé dans le projet de schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF).

Aéroport	Mouvements (2008)	Passagers (2008)	Projections 2025
Roissy – Charles de Gaulle	551 000	60 900 000	95 000 000
Orly	230 000	26 200 000	32 000 000
Beauvais-Tillé	18 000	2 490 000	-

Sources : Aéroports de Paris et Aéroport de Beauvais Tillé

L'amélioration de la desserte TGV de l'Île-de-France, un pari d'avenir



© C. Doutré / BaSoH / IAU idF

L'autre élément marquant de la dernière décennie en matière de transports nationaux et internationaux est la croissance du trafic des trains à grande vitesse

et le développement du réseau, notamment avec l'ouverture du TGV Est et le développement du réseau Thalys notamment.

On note ainsi une augmentation importante du trafic TGV dans la majorité des gares franciliennes. On est passé ainsi d'un total de plus de 48 millions de voyageurs en 1999 à plus de 94 millions en 2009.

Les gares parisiennes viennent bien entendu en tête du classement, avec près de 87 millions de voyageurs en 2009, répartis entre la gare de l'Est (10,5 millions), la gare du Nord (19 millions), la gare Montparnasse (26,4 millions) et la gare de Lyon (31 millions environ).

Mais les autres gares TGV régionales ont aussi connu une augmentation importante de leur trafic. Ainsi la gare de Roissy Charles de Gaulle, qui recevait 1,5 millions de voyageurs en 1999, en reçoit aujourd'hui 3,5 millions. Celle de Marne la Vallée est passée de 1,4 millions à 2,5 millions. Et celle de Massy TGV de 740 000 à 1,4 millions.

Et les projections à l'horizon 2020 réalisées par la SNCF sur ces différentes gares indiquent une montée forte en puissance de ce mode de transport dans la desserte de l'Île-de-France.

Ces projections estiment à plus de 22% la croissance du trafic dans les gares parisiennes, et à un doublement, au minimum, du trafic des autres gares franciliennes, ce qui ferait passer leur part de 7,9% aujourd'hui à 13,1% du trafic en 2020.

Ces éléments montrent l'importance qu'a le TGV dans la fréquentation de l'Île-de-France, et sa montée en puissance dans les années à venir.

Des projets d'ampleur¹

En tant que « hub » aérien et ferroviaire, l'Île-de-France dispose d'une accessibilité internationale et européenne que se partagent l'avion et le train, et dont la structure est en train d'évoluer avec l'essor des lignes à grande vitesse (LGV).

En effet, qu'il s'agisse du projet de SDRIF ou de la loi relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, de nombreux projets d'amélioration du réseau LGV sont inscrits dans les textes, à l'échelle interrégionale, nationale voire européenne.

Plusieurs logiques sont à l'œuvre.

La première consiste à renforcer le réseau national actuel, avec sa logique de rayonnement à partir de Paris. C'est ainsi ce qui est porté par exemple à l'occasion de la loi relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

Gares TGV	Trafic 2009	Projections trafic 2020
Paris Gare de Lyon	30 865 000	37 600 000
Paris Montparnasse	26 361 000	32 700 000
Paris Gare du Nord*	19 112 000	23 200 000
Paris Est	10 547 000	12 500 000
Total gares Paris	86 885 000	106 000 000
Aéroport Roissy Charles de Gaulle TGV	3 428 000	6 300 000
Marne la Vallée	2 490 000	4 500 000
Massy TGV	1 357 000	2 200 000
Orly TGV**	-	2 300 000
Massy-Palaiseau	29 000	100 000
Versailles Chantiers	53 000	300 000
Mantes la Jolie	36 000	200 000
Total autres gares Île-de-France	7 412 000	16 000 000
TOTAL ÎLE-DE-FRANCE	94 297 000	122 000 000

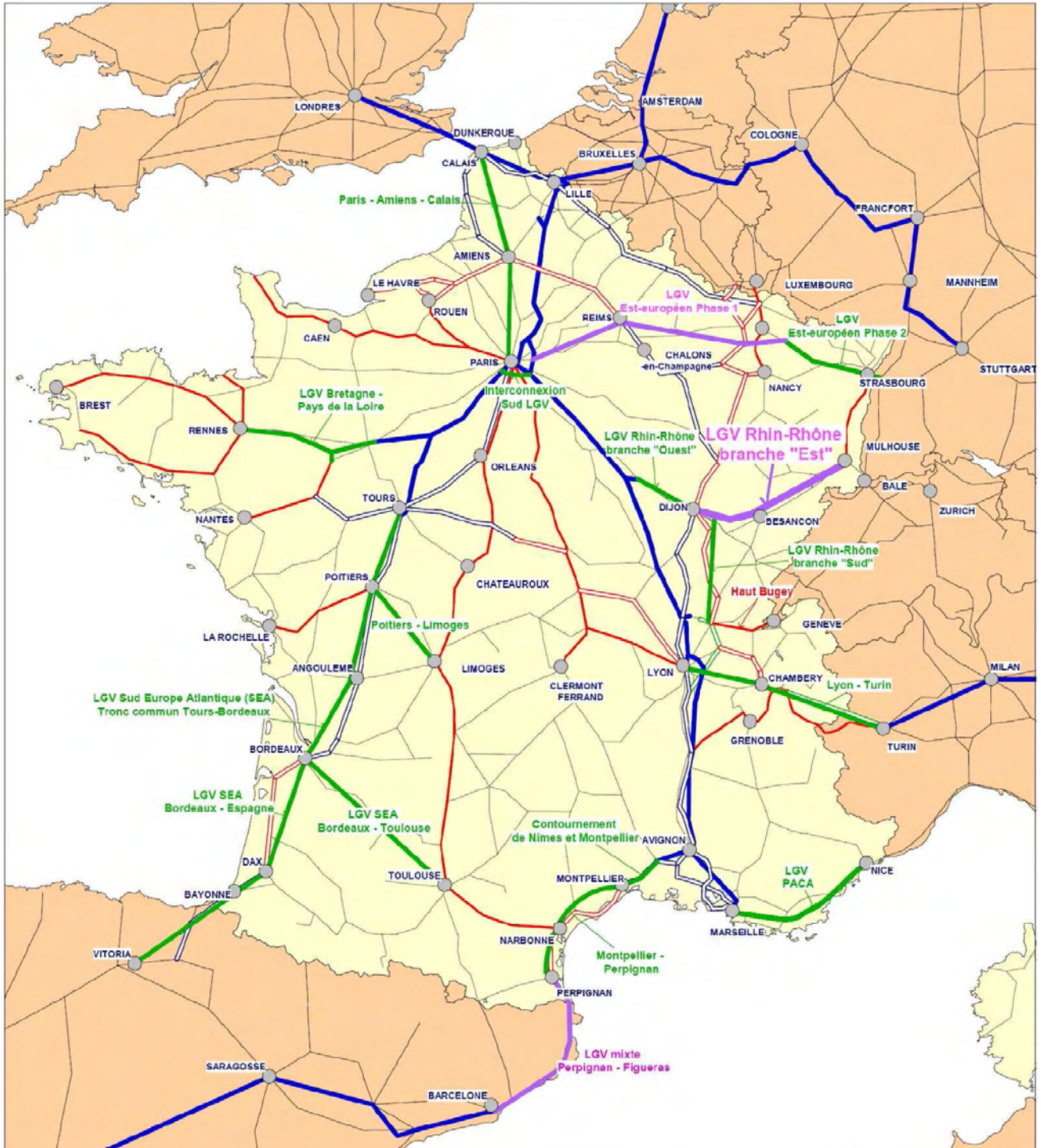
Source : SNCF

*dont Eurostar et Thalys

** projet de gare

¹ Sources : loi relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, projet de SDRIF adopté par délibération du Conseil régional le 25 septembre 2008

LE RESEAU LGV A TERME²



DGMT/SG/AG3 - juin 2006

- Lignes à grande vitesse en service
- Lignes à grande vitesse en construction
- Lignes à grande vitesse en projet
- Grands axes existants voyageurs

*La représentation
des liaisons sur cette carte
ne préjuge pas des tracés futurs.*

² Source : Ministère de l'écologie, de l'environnement, du développement durable et de l'aménagement du territoire

On peut ainsi noter l'extension du TGV Est, l'amélioration des liaisons vers l'Italie ainsi que des liaisons vers les régions de l'ouest du pays et l'Espagne.

Notons que ce schéma national a été pris en compte dans le cadre de l'élaboration du projet de SDRIF, qui propose d'autres LGV nouvelles.

Le projet de SDRIF se positionne à une échelle inter-régionale, celle des régions du Bassin Parisien, afin de réfléchir à l'optimisation de la desserte internationale de l'Île-de-France par le train.

Il affirme ainsi qu'un schéma global et ambitieux doit être établi pour faire face à une situation d'une relative saturation du système ferroviaire à grande vitesse, tant au niveau des gares qu'au niveau de certaines lignes, notamment en ce qui concerne les lignes d'interconnexion en rocade. L'objectif étant de maintenir l'excellence de la desserte de la région.

Ce schéma doit définir les conditions d'une bonne accessibilité du secteur de la Défense au réseau à grande vitesse. Il doit aussi donner toute sa place au complexe gare du Nord / gare de l'Est, porte d'entrée des grandes capitales européennes en Île-de-France.

Le schéma proposé par le projet de SDRIF s'articule autour des deux axes suivants, au sein desquels un certain nombre de projets sont d'ores et déjà identifiés :

- d'une part la création de gares TGV hors de Paris, qui déchargeront les gares parisiennes et renforceront la desserte du territoire. A ce titre, une gare au niveau de l'aéroport d'Orly devrait être réalisée. La jonction entre la future interconnexion sud et la LGV sud-est d'une part, et le territoire de Plaine Commune d'autre part, sont également des secteurs à enjeux pour la localisation d'une gare. Les gares extra-muros existantes, et notamment celle de Massy, verront également leur rôle renforcé pour capter une partie de la croissance du trafic. A plus long terme, la Défense – Seine Arche et les territoires de Cergy et de Sénart ont vocation à accueillir une gare TGV.
- D'autre part, le renforcement et le développement du réseau LGV doivent être entrepris. Cela concerne la création de nouvelles lignes liées au développement du réseau national et européen. Cela concerne également, pour l'Île-de-France, la réalisation de nouvelles rocades d'interconnexion essentielles au bon fonctionnement de ce réseau. La priorité doit être donnée à la réalisation de la ligne d'interconnexion sud, entre la gare de Massy et la LGV sud-est, en passant par Orly. Cette nouvelle ligne doit être connectée au faisceau de la gare d'Austerlitz, qui dispose encore d'une réserve de capacité, et pourrait ainsi décharger la gare de Lyon. A long terme, le projet de SDRIF souhaite qu'une interconnexion nord soit réalisée, permettant notamment une liaison à grande vitesse vers la Normandie.

Dans ce cadre, l'amélioration du réseau Grandes Lignes est également envisagée, notamment avec le projet d'électrification de la ligne Paris – Provins – Troyes – Bâle et de la ligne Meaux – La Ferté Milon.

Desserte nationale et internationale à terme

FERROVIAIRE

- voie ferrée interrégionale et grande ligne
- - - projet électrification, Paris-Provins-Troyes et Meaux-La Ferté-Maclos
- projet liaison Creil - Roissy

Services TGV existant

- sur voie ferrée classique
- sur voie ferrée dédiée (LGV)
- gare TGV

Projet de ligne à grande vitesse (LGV)

- principe de liaison
- future gare TGV

Projet de liaison interrégionale

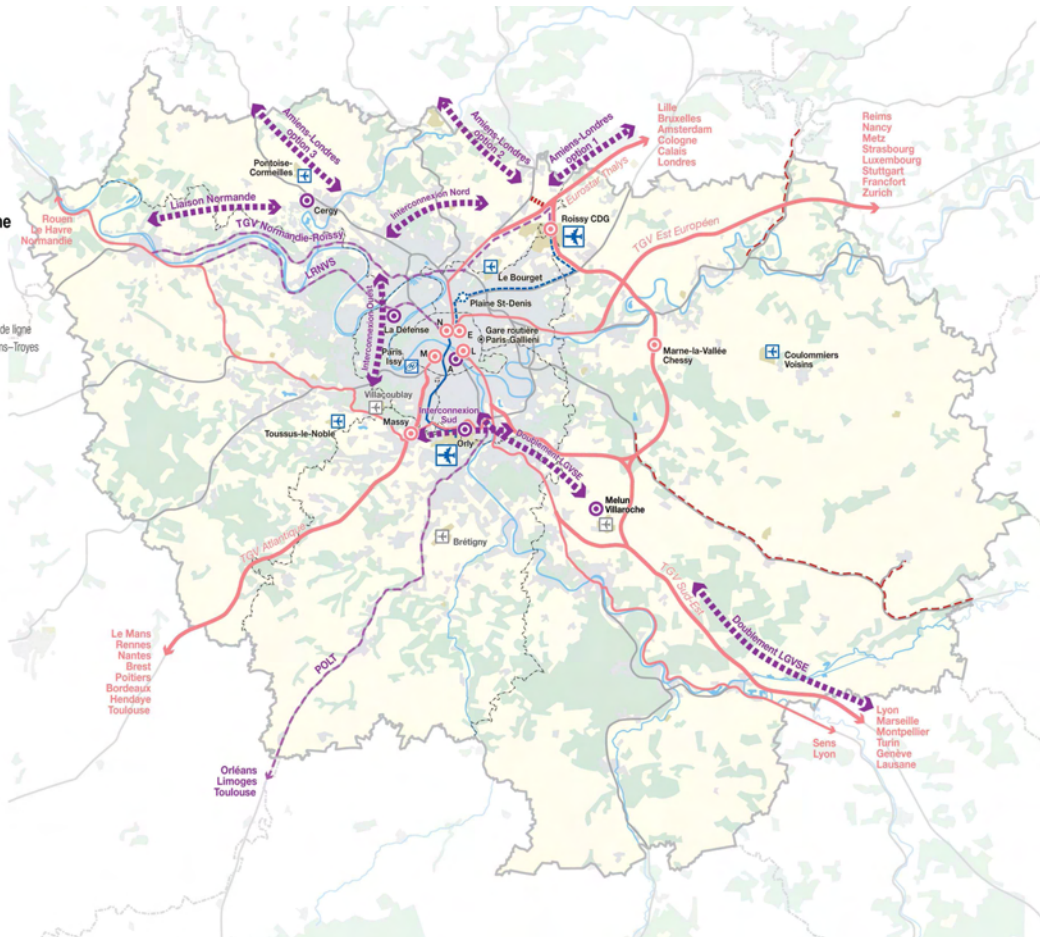
- - - POLT, LRWS
- TGV Normandie-Poitivy
- liaison sur voie ferrée classique

AÉROPORTUAIRE

- ✈ aéroport
- ✈ aéroport d'affaires
- ✈ héliport
- ✈ autre aéroport

Liaisons vers Paris

- Orly Val + RER B
- - - projet CDG express
- arrêt CDG express



Les grands projets d'infrastructures à l'échelle du bassin parisien

RÉSEAU ROUTIER

- autoroute existante
- aménagement de route existante
- nouvelle autoroute

RÉSEAU FERRÉ

- ligne interrégionale et grande ligne
- ligne à grande vitesse

Projets sur réseau voyageurs

- aménagement ligne existante
- nouvelle ligne à grande vitesse

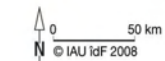
Projets sur réseau fret

- aménagement ligne existante
- nouvelle ligne
- ferroutage

VOIES NAVIGABLES

Grand gabarrit

- voie d'eau existante
- - - canal Seine Nord Europe
- port
- Port 2000 : perspectives d'évolution



Source : projet de schéma directeur de la région Île-de-France, adopté par le conseil régional le 25 septembre 2008

Un renforcement nécessaire de la desserte des aéroports

Le projet de SDRIF insiste également sur le nécessaire renforcement de la desserte terrestre des aéroports franciliens, afin que leur potentiel d'accessibilité nationale et internationale profite à l'ensemble du territoire régional. Cette desserte se fondera sur la mise en service de transports collectifs performants et bien connectés au réseau ferroviaire régional, interrégional et national, et, en ce qui concerne Orly, par des aménagements routiers favorisant l'insertion de la plate forme dans la trame viaire locale. L'amélioration du RER B, la réalisation du barreau de Gonesse sur le RER D, ainsi que la mise en œuvre de « CDG Express » sont ainsi projetées.

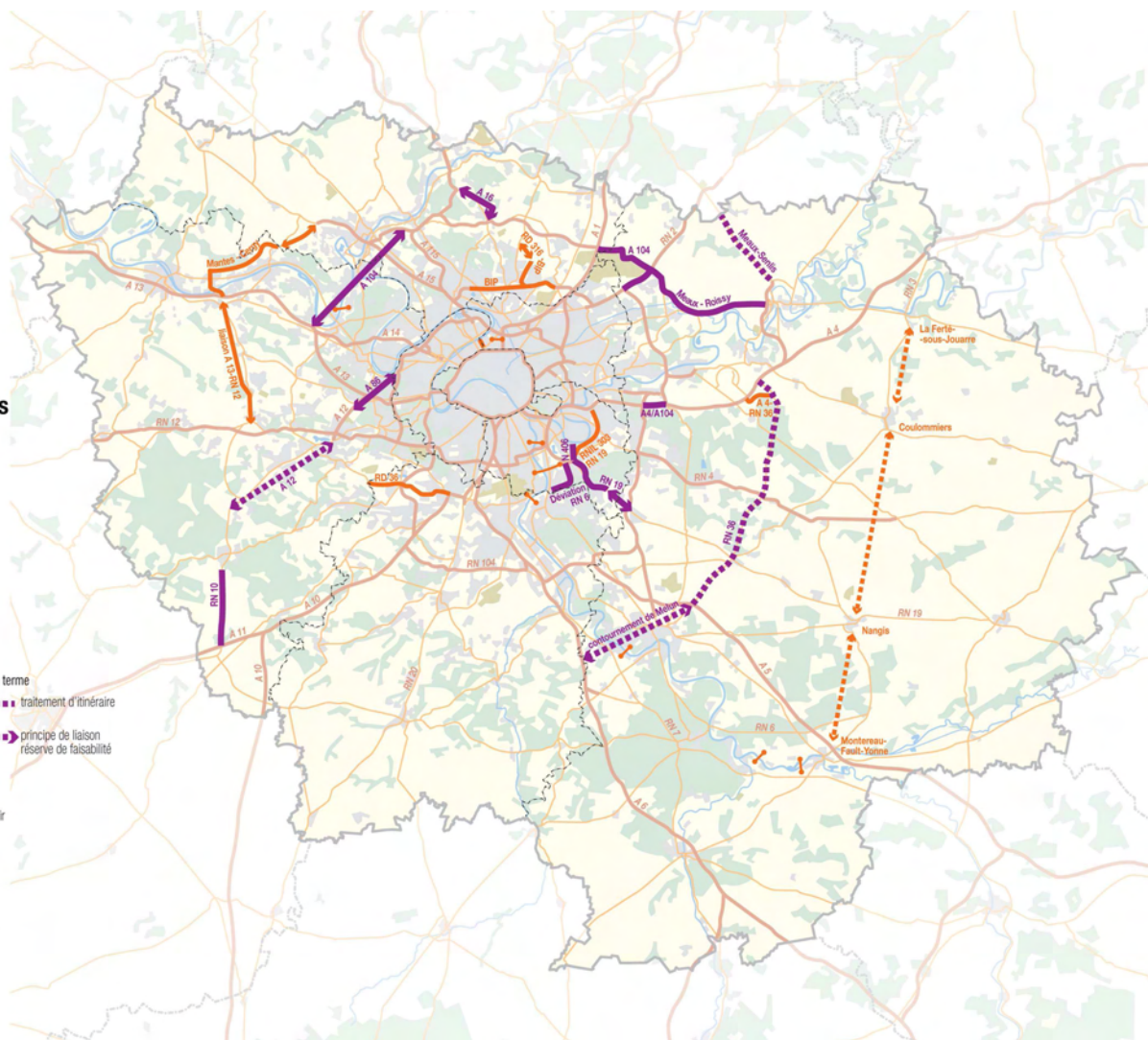
Ces travaux sont d'autant plus nécessaires que le RER B est aujourd'hui un mode de transport privilégié par près du tiers des passagers de Roissy CDG par exemple et par près de 20% de ceux d'Orly.

Quant à l'accès par la route (taxi ou voiture particulière), il correspond aux pratiques des deux tiers des passagers d'Orly et la moitié de ceux de Roissy.

Cela s'accompagne donc également d'aménagements de voies routières rapides permettant d'offrir un réseau d'infrastructures nationales performantes, de qualité, homogène et maillé. Les projets de contournement autoroutier de Roissy ou de liaison Meaux – Roissy sont, par exemple, envisagés.

Les réseaux routiers à terme

- EXISTANT**
- réseau structurant
 - réseau intermédiaire
- PROJET**
- Réseau structurant principalement de maîtrise d'ouvrage Etat
- | | |
|----------------------------|--|
| Court terme et moyen terme | Long terme |
| tracé | traitement d'itinéraire |
| principe de liaison | principe de liaison réserve de faisabilité |
- Réseau intermédiaire principalement de maîtrise d'ouvrage départementale
- tracé, géométrie de voirie à définir
 - principe de liaison
 - principe de liaison
 - franchissement de coupures (grande emprise ferrée et fleuve)



Source : projet de schéma directeur de la région Île-de-France, adopté par le conseil régional le 25 septembre 2008

QUELLE ACCESSIBILITÉ DES SITES TOURISTIQUES EN DEHORS DE PARIS

L'enjeu de l'accessibilité en transports en commun des sites touristiques situés en dehors de Paris, inscrit dans le projet de SDRIF, est l'un des aspects fondamentaux des années à venir. En effet, la volonté de développer un tourisme et des loisirs durables se heurte à un obstacle lourd : l'accès difficile à ces sites en TC, et l'avantage concurrentiel fort de la voiture sur l'ensemble des modes de transports alternatifs, à l'exception du coût.

Pour mesurer cet enjeu, l'IAU a, en accord avec le CRT et le conseil régional, sélectionné sept sites franciliens, représentatifs à divers titres, et a mesuré leur accessibilité à la fois en temps et en coût de transport. Il s'agit des châteaux de Vaux-le-Vicomte et de Breteuil, des villes de Provins, d'Auvers-sur-Oise et de Milly-la-Forêt et, enfin, du musée de l'air et de l'espace du Bourget et du Musée d'art contemporain du Val-de-Marne (MAC/VAL) à Vitry-sur-Seine.

La note est structurée en trois parties. La première présente une analyse globale de la situation francilienne, à l'aide de plusieurs constats sur l'offre de transports en commun, notamment le week-end, période importante en matière de loisirs des Franciliens. La desserte des sept sites sélectionnés compose le deuxième temps.

Enfin, les différents projets de transport en commun prévus dans les 20 ans à venir sont présentés en guise de conclusion.

Une offre en transport collectif souvent peu adaptée à la desserte de sites touristiques périphériques

Le niveau de l'offre bus décline en fin de semaine

Selon le nombre de courses effectuées par l'ensemble des lignes de bus du réseau francilien³, le niveau de l'offre constaté un jour de semaine est pratiquement deux fois supérieur à celui du samedi et trois fois plus élevé par rapport à un dimanche.

Une offre en bus particulièrement modeste le week-end dans les départements de grande couronne

Selon la même source, 75% des courses réalisées le dimanche sont assurées par la RATP qui exploite la grande majorité des lignes desservant Paris et les départements de petite couronne. En grande couronne, les opérateurs, privés pour la plupart, n'assurent que les dessertes les plus fréquentées.

Les horaires des bus de grande couronne généralement inadaptés au motif tourisme et loisir

Les lignes de bus de grande couronne proposent généralement aux heures de forte fréquentation une offre adaptée aux usagers qui se déplacent vers ou depuis leur lieu de travail ou d'enseignement. En dehors de ces périodes, l'offre est inexistante ou bien lacunaire.

Par ailleurs, de nombreux sites touristiques et de loisirs se trouvent, de par leur fonction ou leur localisation, à l'écart des centres urbains les mieux desservis par le réseau de transport collectif régulier.

Le transport collectif est un mode fortement concurrencé par l'automobile en fin de semaine pour le motif loisir

Comme le confirme l'enquête globale transport (EGT) de 2001, la vitesse de déplacement en transport collectif est deux fois moindre que la voiture particulière pour le motif « loisir ». Le réseau routier étant généralement moins congestionné le week-end et a contrario l'offre de transport collectif étant réduite en fin de semaine, le mode privilégié pour le motif « loisir » est alors la voiture.

Un coût unitaire de déplacement favorable à l'utilisation des transports collectifs

Le prix unitaire d'un voyage en transport collectif est bien inférieur à celui effectué avec une voiture personnelle et même avec un véhiculé particulier loué. Les écarts de budget transport se réduisent dans le cas d'un voyage pour 4 personnes. Cependant le coût de transport demeure toujours à l'avantage du transport collectif.

³ Source : Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF)

Analyse de l'accessibilité des sites touristiques sélectionnés

Éléments méthodologiques du diagnostic de la desserte en transports collectifs des sites touristiques :

Sources :

Distance métrique : www.maps.google.fr

Temps de parcours piéton : vitesse minimale 4 km/h, vitesse maximale 5 km/h

Temps de parcours cycliste : vitesse minimale 12 km/h, vitesse maximale 15 km/h

Temps de parcours en transport en commun : www.transport-idf.com

Temps de parcours routier : www.viamichelin.fr

Offre de transport : atlas du STIF (<http://213.139.127.233/atlas06/>) et sites Internet des transporteurs

Tarifification Transport Collectif : www.stif.info, www.transilien.com ou www.ratp.fr

Rappel des bénéficiaires du Demi-Tarif sur l'ensemble du réseau Île-de-France :

- a. les enfants de 4 à moins de 10 ans ;
- b. les titulaires des cartes Familles Nombreuses délivrées par la SNCF (carte de couleur bleue uniquement) ;
- c. Les groupes d'au moins 10 jeunes voyageant avec un accompagnateur majeur. Il s'agit des groupes de jeunes âgés de moins de 16 ans ou d'élèves des collèges et lycées, jusqu'en classe terminale incluse, pour leurs déplacements effectués dans le cadre scolaire. Dans tous les cas, le responsable du groupe doit être porteur d'une « Demande de transport Groupe de Jeunes » dûment remplie ;
- d. les ayants droit de la Tarification Solidarité Transport, soit sous certaines conditions, les bénéficiaires franciliens de la Couverture Maladie Universelle Complémentaire (CMUC), de l'Aide Médicale d'Etat (AME), de l'Allocation de Parent Isolé (API), de l'Allocation Solidarité Spécifique (ASS) ;
- e. Les titulaires de carte Améthyste Demi-tarif délivrée sous certaines conditions par les services sociaux des Conseils Généraux d'Île-de-France.

Rappel des bénéficiaires de la gratuité sur l'ensemble du réseau Île-de-France :

- les enfants de moins de 4 ans
- les titulaires de carte Améthyste Gratuité délivrée sous certaines conditions par les services sociaux des Conseils Généraux d'Île-de-France.

Tarifification Taxi : www.taxisg7.fr pour les sites situés en petite couronne et estimations exprimées lors des appels téléphoniques auprès des artisans taxis locaux pour les sites situés en grande couronne.

Définition : Une « course » désigne le parcours effectué par un bus. Le nombre de courses indiqué correspond au nombre de fois qu'un bus parcourt la ligne concernée pendant la totalité du service journalier.

Château de Vaux-le-Vicomte



© Julien Vallé / IAU tdf

Localisation

Commune : Maincy en Seine-et-Marne
Distance depuis le centre de Paris : 50 km du parvis de Notre-Dame
Pôle urbain à proximité : Melun à 7 km
Zone carte orange : 6

L'offre ferroviaire la plus proche

La gare de Melun, desservie à la fois par le RER D et le Transilien R (Gare de Lyon), se trouve à 7,2 km du château de Vaux-le-Vicomte. Elle dispose d'une importante gare routière (un jour de semaine, 24 lignes se rabattent sur cette gare) et d'une station de taxis. Entre 9 et 12 heures, 15 trains en provenance de Paris la desservent aussi bien le dimanche qu'un jour de semaine.

Le rabattement depuis le réseau ferré

La marche et le vélo semblent être des modes de déplacements inappropriés pour se rendre au château depuis la gare de Melun : le temps de marche est estimé à plus d'1h30, celui en vélo à plus d'une demi-heure. Le taxi et la navette touristique Châteaubus, détaillée ci-après, offrent des temps de rabattement acceptables de l'ordre de 15 minutes pour un taxi et 20 minutes pour Châteaubus.

La desserte en bus

Lignes régulières :
Aucune ligne de bus régulière ne dessert le château. Les deux lignes 24 et 37 de l'opérateur Darche Gros et la ligne 1 du réseau départemental Seine-et-Marne Express ne sont pas en service le dimanche. D'autre part les arrêts desservis sont trop éloignés du site.

Navettes touristiques

Châteaubus, exploitée par Veolia transport, offre un service desservant les châteaux de Vaux-le-Vicomte et de Blandy-lès-Tours depuis la gare de Melun, les samedis, dimanches et jours fériés du mois d'avril à la fin octobre. Cette navette propose 4 possibilités horaires pour l'aller et 4 pour le retour (2 autres horaires supplémentaires dans chaque sens lors des soirées Chandelles). À noter que les horaires sont bien calés sur les trains directs Paris Gare de Lyon – Melun.

La navette Autocar depuis Paris correspond à un circuit Paris (métro Tuileries, à proximité de l'agence Paris Vision) – château de Vaux-le-Vicomte – château de Fontainebleau – Paris. Ce circuit est proposé tous les mercredis, samedis et dimanches des mois de juillet et d'août avec un départ de Paris à 9h, un départ de Vaux-le-Vicomte pour Fontainebleau à 13h30, un départ de Fontainebleau pour Paris à 17h00 et un retour à Paris vers 18h15. L'usage de la navette permet de découvrir deux sites touristiques majeurs en une seule journée mais le temps consacré à leur visite est contraint.

Le temps d'un trajet en transport collectif depuis le centre de Paris

En partant du centre de Paris (Les Halles), la durée du trajet en train jusqu'à la gare de Melun oscille entre 37 et 52 minutes (selon que le choix se porte sur le train direct depuis Paris-Gare de Lyon ou sur une mission du RER D), à laquelle il faut ajouter le temps de correspondance à la gare routière de Melun (10 minutes) et le temps du voyage avec la navette Châteaubus (20 minutes). La durée globale par déplacement est alors au mieux de 1h07, soit l'équivalent du temps constaté d'un trajet en voiture (1h03 et 62 km pour l'itinéraire le plus rapide sans perturbation routière).

Le prix pour l'usager d'un trajet occasionnel en transport collectif depuis le centre de Paris

Les prix varient selon la situation des ménages et les possibilités de bénéficier des réductions tarifaires (critères d'effectif, d'âge ou sociaux), mais aussi selon les options modales suivantes :

- Train + Châteaubus
- Train + Taxi
- Navette Autocar

Pour le choix « Train + Châteaubus » :

Au 1er juin 2009, le billet du trajet en train de Paris à Melun s'élève à 7,15 € en plein tarif et 3,55 € en demi-tarif (en particulier pour les enfants de 4 ans à moins de 10 ans).

Le prix d'un voyage en navette Châteaubus est 3,5 € en plein tarif et de 2 € en tarif réduit pour les titulaires :

- d'une carte d'abonnement de transport (carte Orange, Imagine'R),
- d'un autre titre de réduction de transport (famille nombreuse, améthyste, rubis, solidarité transport, ...),
- d'une carte de membres FFRP (fédération française de randonnée pédestre),
- d'une carte Balad'Pass77.

À noter que les enfants de moins de 12 ans bénéficient de la gratuité de la navette.

Le prix unitaire maximum pour un aller-retour s'élève alors à 21,30 €. Pour un enfant de moins de 10 ans, ce prix n'est que de 7,10 €.

Pour le trajet « Train + Taxi » :

La course en taxi pour un dimanche en journée de la gare de Melun au Château de Vaux-le-Vicomte est estimée 25 €.

Ainsi, le prix unitaire maximum pour un aller-retour est de 64,30 €. Cette option modale n'est intéressante que si plusieurs personnes ont recours au même taxi pour le même voyage. Soit dans le cas d'un groupe de 4 adultes, le prix d'un trajet Train + Taxi revient à 20,55 € par personne.

Pour l'option « Navette Autocar » :

Le tarif aller-retour est fixé à 25 € pour un adulte et 15 € pour un enfant (âgé entre 5 et 17 ans). Ainsi, d'un point de vue tarifaire, ce choix est nettement moins favorable pour les ménages composés d'enfants de moins de 10 ans.

Cité médiévale de Provins



© F. Dugeny / IAU idF

Localisation

Adresse de référence : place Châtel
Commune : Provins en Seine-et-Marne
Distance depuis le centre de Paris : 85 km du parvis de Notre-Dame
Zone carte orange : 6

L'offre ferroviaire la plus proche

La gare de Provins, desservie par le Transilien P (Gare de l'Est), se situe à 2,4 km de la place Châtel au cœur de la cité médiévale de Provins. Elle dispose d'une gare routière (un jour de semaine, 12 lignes se rabattent sur cette gare) et d'une station de taxis. Entre 9 et 12 heures, uniquement un train en provenance de Paris la dessert le dimanche et seulement deux un jour de semaine.

Le rabattement depuis le réseau ferré

Le temps de marche entre la gare et la cité médiévale (plus d'une demi-heure) semble trop long pour que ce mode de rabattement soit privilégié. Le temps de liaison en vélo paraît acceptable (moins d'un quart d'heure) mais le dénivelé de l'itinéraire peut être rédhibitoire pour certains cyclistes. Le taxi ou la ligne C du réseau Probus, détaillée ci-après, offrent des temps de rabattement satisfaisants de l'ordre de 10 minutes. Néanmoins, il est fortement conseillé de réserver la course en taxi avant d'effectuer son voyage et, par ailleurs, il est regrettable que les horaires des services dominicaux de la ligne C ne soient pas calés sur les arrivées et les départs des trains.

La desserte en bus

Lignes régulières :
Seules la ligne C du réseau urbain Probus, exploitée par le transporteur Procars et la ligne 50 du réseau départemental Seine-et-Marne Express, sont en service le dimanche. La ligne C effectue 4 courses le dimanche uniquement d'avril à octobre (19 un jour de semaine ou un samedi) et dessert l'office de tourisme, situé au pied des remparts de la cité médiévale et lieu de départ du circuit du train touristique.
Les bus de la ligne 50 reliant la gare RER de Chessy à la gare de Provins passent toutes les heures le samedi ou le dimanche (soit 16 courses, 29 courses un jour de semaine) mais s'arrêtent à environ 500 mètres de l'office de tourisme.

D'autres lignes de bus (comme la 1 ou la 3 du réseau exploité par Procars) desservent en jour de semaine le secteur touristique de Provins mais les horaires de passage ne sont pas forcément appropriés aux touristes mais davantage aux personnes allant travailler à Paris ou aux élèves des lycées ou collèges.

Par ailleurs, la Communauté de Communes du Provinois a mis en place un service de transport à la demande (exploité par Procars), nommé « Balade », pour ses administrés. Cependant, ce service ne permet pas aux habitants de l'espace communautaire de se rendre à la cité médiévale de Provins.

Navette touristique

La navette Autocar depuis Paris propose un trajet aller-retour tous les mercredis, samedis et dimanches des mois de juillet et d'août. Le départ de Paris (métro Tuileries, à proximité de l'agence Paris Vision) est fixé à 9h, le départ de Provins pour Paris à 16h15 et le retour à Paris est prévu vers 18h15. L'usage de la navette permet de découvrir pendant 5 heures ce site touristique.

Le temps d'un trajet en transport collectif depuis le centre de Paris

En partant du centre de Paris (les Halles), la durée du trajet en train jusqu'à la gare de Provins est estimée à 1h36 minutes, à laquelle il faut ajouter le temps du voyage en taxi jusqu'à la cité médiévale (10 minutes). Hors temps de correspondance à la station de taxis de la gare ou temps d'attente à la gare routière, la durée globale par déplacement est alors au mieux de 1h45, soit une demi-heure de plus qu'un trajet en voiture (1h10 et 90 km pour l'itinéraire le plus rapide sans perturbation routière).

Le prix pour l'utilisateur d'un trajet occasionnel en transport collectif depuis le centre de Paris

Les prix varient selon la situation des ménages et les possibilités de bénéficier des réductions tarifaires (critères d'effectif, d'âge ou sociaux), mais aussi selon les options modales suivantes :

- Train + Bus
- Train + Taxi
- Navette Autocar

Pour le choix « Train + Bus » :

Au 1^{er} juin 2009, le prix unitaire plein tarif pour un aller-retour Paris-Provins est de 23,40 €. Pour un enfant de moins de 10 ans, le prix est de 13,30 €. Ces prix concernent à la fois le prix du trajet en train et celui du bus.

Pour le trajet « Train + Taxi » :

La course en taxi pour un dimanche en journée de la gare de Provins à la place Châtel est estimée 8 €. Le prix unitaire maximum pour un aller-retour s'élève alors à 36,20 €. Cette option modale peut devenir intéressante d'un point de vue tarifaire si seulement plusieurs personnes ont recours au même taxi pour le même voyage. Soit dans le cas d'un groupe de 4 adultes, le prix d'un trajet Train + Taxi revient à 24,20 € par personne.

Pour l'option « Navette Autocar » :

Le tarif aller-retour est fixé à 25 € pour un adulte et 15 € pour un enfant (âgé entre 5 et 17 ans). Ce choix présente l'avantage d'un déplacement confortable (sans correspondance) à un prix similaire aux autres options modales.

Château de Breteuil



© Château de Breteuil

Localisation

Commune : Choisel dans les Yvelines
Distance depuis le centre de Paris : 40 km du parvis de Notre-Dame
Pôle urbain à proximité : Rambouillet à 16 km
Zone carte orange : 5

L'offre ferroviaire la plus proche

La gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, desservie par le RER B, se situe à 5,8 km du château de Breteuil. Elle dispose d'une gare routière (un jour de semaine, 16 lignes se rabattent sur cette gare). Entre 9 et 12 heures, 12 trains en provenance de Paris, cadencés au quart d'heure, la desservent tous les jours de la semaine.

Le rabattement depuis le réseau ferré

Le temps de marche de la gare au château (environ 1h30) ainsi que le temps en vélo (près d'une demi-heure) sont trop longs pour que ces modes de déplacements soient conseillés aux touristes. Le taxi et la navette touristique Baladobus, détaillée ci-après, offrent des temps de rabattement acceptables de l'ordre de 10 minutes pour un taxi et 20 à 25 minutes pour Baladobus.

La desserte en bus

Lignes régulières :
Aucune ligne de bus régulière ne dessert le château, ni même dorénavant la commune de Choisel (auparavant desservie par 3 lignes exploitées par la Savac : 103, 203 et 303).

Navette touristique

Le Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse a mis en place une navette, nommée Baladobus et exploitée par la Savac, permettant de desservir depuis les gares de Rambouillet ou de Saint-Rémy les principaux sites du PNR (Abbaye des Vaux de Cernay, château de Breteuil, de Dampierre ou de la Madeleine). En service tous les dimanches et jours fériés de mai à fin octobre, cette navette propose 3 possibilités horaires pour un aller depuis la gare de Saint-Rémy, un horaire depuis la gare de Rambouillet et 2 passages au château de Breteuil pour un retour vers la gare de Saint-Rémy et 1 pour la gare de Rambouillet.

Le temps d'un trajet en transport collectif depuis le centre de Paris

En partant du centre de Paris (les Halles), la durée du trajet en train jusqu'à la gare de Saint-Rémy est de 47 minutes, à laquelle il faut ajouter le temps de correspondance ou d'attente avec le Baladobus (en moyenne 7 minutes) et le temps du voyage avec la navette (20 minutes). La durée globale par déplacement est alors au mieux de 1h15, soit près d'une demi-heure de plus qu'un trajet en voiture (49 minutes et 47 km pour l'itinéraire le plus rapide sans perturbation routière).

Le prix pour l'utilisateur d'un trajet occasionnel en transport collectif depuis le centre de Paris

Les prix varient selon la situation des ménages et les possibilités de bénéficier des réductions tarifaires (critères d'effectif, d'âge ou sociaux), mais aussi selon les options modales suivantes :

- Train + Baladobus
- Train + Taxi

Pour l'option « Train + Baladobus » :

Au 1^{er} juin 2009, le prix unitaire plein tarif pour un aller-retour Paris – Saint-Rémy est de 8,40 €. Pour un enfant de moins de 10 ans, le prix est de 4,20 €.

Le tarif Baladobus pour la journée (aller-retour avec ou sans arrêt à d'autres sites desservis) est fixé à 3,50 € pour un adulte et 2 € pour les moins de 18 ans et les étudiants. La gratuité s'applique aux enfants de moins de 6 ans. Sur présentation du titre de transport en Baladobus, une réduction tarifaire sur les entrées des sites est consentie (de 1,30 à 1,60 € pour le château de Breteuil). D'autre part, un coupon de fidélité peut être remis pour une deuxième utilisation de la navette lors d'une deuxième visite de site payant, permettant ainsi de bénéficier d'un transport gratuit et d'une entrée de site offerte pour une achetée.

Le prix unitaire maximum pour un aller-retour Train-Baladobus s'élève alors à 11,90 €. Pour un enfant de moins de 10 ans, il revient à 6,20 €.

Pour le trajet « Train + Taxi » :

La course en taxi pour un dimanche en journée de la gare de Saint-Rémy au château de Breteuil est estimée à environ 15 €.

Le prix unitaire maximum pour un aller-retour s'élève alors à 38,40 €. D'un point de vue tarifaire, cette option modale peut devenir concurrentielle seulement si plusieurs personnes ont recours au même taxi pour le même voyage. Soit dans le cas d'un groupe de 4 adultes, le prix d'un trajet Train + Taxi revient à 12,40 € par personne.

Milly-la-Forêt



© E. Blum / IAU idF

Localisation

Adresse de référence : place du Marché (la Halle)
Commune : Milly-la-Forêt dans l'Essonne
Distance depuis le centre de Paris : 60 km du parvis de Notre-Dame
Pôle urbain à proximité : Fontainebleau à 18 km
Zone carte orange : 6

L'offre ferroviaire la plus proche

La gare de Maisse, desservie par le RER D, se situe à 6,2 km de la Halle de Milly-la-Forêt. Seules deux lignes de bus se rabattent sur cette gare un jour de semaine. Entre 9 et 12 heures, 3 trains en provenance de Paris, cadencés à l'heure, la desservent tous les jours de la semaine.

Le rabattement depuis le réseau ferré

Le temps de marche de la gare de Maisse à la Halle de Milly-la-Forêt (environ 1h30) ainsi que le temps en vélo (près d'une demi-heure) sont trop importants pour pouvoir conseiller aux touristes ces modes de déplacements. Le taxi semble être le seul moyen de rabattement possible et approprié aux attentes des touristes (le trajet depuis la gare ne dure que 10 minutes).

La desserte en bus

Lignes régulières :

Deux lignes exploitées par l'opérateur Cars Bleu, la 6 et la 7, desservent le centre de Milly-la-Forêt, mais elles ne sont pas en service le dimanche et très peu le samedi (8 courses pour la ligne 6 et aucune pour la ligne 7). Par ailleurs, ces lignes ne permettent pas de se rabattre sur la gare la plus proche, celle de Maisse. En effet la ligne n°6 dessert Oncy-sur-Ecole et Evry, et la 7 Oncy-sur-Ecole et la gare de Boutigny-sur-Essonne. Seules deux lignes de l'exploitant Cars bleu (la 2 et la 3) relient la gare de Maisse à Milly-la-Forêt mais leurs arrêts sont trop éloignés de la place du Marché (distants environ d'un kilomètre) et elles ne fonctionnent pas le dimanche.

D'autre part, les horaires des lignes du réseau bus local sont presque exclusivement adaptés aux personnes voulant se rendre à Paris le matin et revenir de Paris le soir. Ainsi, les touristes hébergés en zone centrale ne peuvent pas se rendre à Milly-la-Forêt le matin.

Navette touristique

Aucune navette touristique n'est proposée.

Le temps d'un trajet en transport collectif depuis le centre de Paris

En partant du centre de Paris (les Halles), la durée du trajet en train jusqu'à la gare de Maisse est de 1h21, à laquelle il faut ajouter le temps du voyage en taxi (10 minutes). La durée globale par déplacement est alors au mieux de 1h31, soit environ 40 minutes de plus qu'un trajet en voiture (49 minutes et 63 km pour l'itinéraire le plus rapide sans perturbation routière).

Le prix pour l'utilisateur d'un trajet occasionnel en transport collectif depuis le centre de Paris

Les prix varient selon la situation des ménages et les possibilités de bénéficier des réductions tarifaires (critères d'effectif, d'âge ou sociaux).

La seule possibilité offerte est le déplacement multimodal Train + Taxi.

Au 1^{er} juin 2009, le prix unitaire plein tarif pour un aller-retour Paris – Maisse est de 15,60 €. Pour un enfant de moins de 10 ans, le prix est de 7,80 €.

La course en taxi pour un dimanche en journée de la gare de Maisse à la place du Marché de Milly-la-Forêt est estimé à 20 €.

Le prix unitaire maximum pour un aller-retour s'élève alors à 55,60 €. Le prix à la course en taxi peut devenir acceptable à condition que plusieurs personnes aient recours au même taxi pour le même voyage. Soit dans le cas d'un groupe de 4 adultes, le prix d'un trajet Train + Taxi revient à 25,60 € par personne.

Auvers-sur-Oise



© O. Drouet / IAU idF

Localisation

Adresse de référence : place de l'église
Commune : Auvers-sur-Oise dans le Val-d'Oise
Distance depuis le centre de Paris : 30 km du parvis de Notre-Dame
Pôle urbain à proximité : Pontoise à 7 km
Zone carte orange : 5

L'offre ferroviaire la plus proche

La gare d'Auvers-sur-Oise est desservie par le Transilien H (Gare du Nord). Trois lignes de bus se rabattent sur cette gare un jour de semaine. Entre 9 et 12 heures, 6 trains la desservent le dimanche et 9 un jour de semaine. En provenance de Paris, il est nécessaire d'effectuer une correspondance à la gare de Valmondois, à l'exception du train direct mis en place par la SNCF les samedis, dimanches et jours fériés du mois d'avril au 1^{er} novembre (selon la grille horaire 2009, départ de Paris à 9h56 arrivée à Auvers à 10h28, retour à 18h18 arrivée à Paris à 18h51). Ce train a d'ailleurs été financé à son lancement par les partenaires du pôle touristique régional d'Auvers-sur-Oise.

Le rabattement depuis le réseau ferré

La gare d'Auvers se situe au cœur du secteur touristique de la commune. À titre d'exemple, seulement 200 mètres séparent l'église de la gare. Ainsi, le mode de rabattement privilégié est, de fait, la marche.

La desserte en bus

Lignes régulières :
Trois lignes (7, 16 et 17), exploitées par le transporteur Cars Giroux pour le compte du réseau BusVal-d'Oise du Conseil Général du Val-d'Oise, desservent la gare d'Auvers-sur-Oise. Seule la ligne 7 est en service tous les jours de la semaine (43 courses un jour de semaine, 24 le samedi et 4 le dimanche) alors que les lignes 16 et 17 fonctionnent uniquement du lundi au vendredi avec respectivement 5 ou 4 courses par jour. La ligne 7 permet de relier la commune d'Auvers-sur-Oise à 5 autres communes val-d'oisennes : Butry-sur-oise, Cergy, Parmain, Pontoise et Valmondois.

Navette touristique

Aucune navette touristique n'est proposée.

Le temps d'un trajet en transport collectif depuis le centre de Paris

En partant du centre de Paris (les Halles), la durée du trajet en train jusqu'à la gare d'Auvers varie entre 40 minutes et 1h30, selon les missions des trains depuis Gare du Nord. Le temps minimum d'un trajet en train est similaire à celui estimé pour un trajet en voiture (42 minutes et 35 km pour l'itinéraire le plus rapide sans perturbation routière).

Le prix pour l'utilisateur d'un trajet occasionnel en transport collectif depuis le centre de Paris

Les prix varient selon la situation des ménages et les possibilités de bénéficier des réductions tarifaires (critères d'effectif, d'âge ou sociaux).
Au 1^{er} juin 2009, le prix unitaire plein tarif pour un aller-retour Paris – Auvers s'élève à 9,90 €. Pour un enfant de moins de 10 ans, le prix est alors de 4,95 €.

Musée de l'air et de l'espace du Bourget



© Ludovic Maisant / CRT IDF

Localisation

Commune : Dugny / Le Bourget en Seine-Saint-Denis
Distance depuis le centre de Paris : 16 km du parvis de Notre-Dame
Pôle urbain à proximité : Saint-Denis à 8 km
Zone carte orange : 3

L'offre ferroviaire la plus proche

La gare du Bourget, desservie par le RER B est située à 2,2 km du Musée de l'air et de l'espace. Quatre lignes de bus se rabattent sur cette gare quel que soit le jour de la semaine. Entre 9 et 12 heures, 24 trains la desservent tous les jours de la semaine.

La station « La Courneuve 8 mai 1945 », desservie à la fois par la ligne 7 du Métro (M7) et la ligne 1 de Tramway (T1) se trouve distante du musée de 3,6 km. Cinq lignes de bus se rabattent sur cette gare quel que soit le jour de la semaine. Un jour de semaine entre 9 et 12 heures, une rame de métro dessert cette station toutes les 2 à 4 minutes et un tramway toutes les 5 à 7 minutes. Un dimanche à la même période horaire, un métro passe toutes les 5 minutes et un tramway toutes les 7 à 9 minutes.

Le rabattement depuis le réseau ferré

Le temps de marche pour se rendre au musée, que ce soit depuis la gare du Bourget (une demi-heure) ou de la station « La Courneuve 8 mai 1945 » (plus de trois quarts d'heure), paraît trop important pour que la marche soit le mode de rabattement privilégié.

L'usage du vélo pourrait par contre être conseillé au regard des temps de parcours environ 10 minutes depuis la gare du Bourget et environ 15 minutes depuis la station de métro. Cependant, l'itinéraire emprunte la route nationale 2 qui manque d'aménagements cyclables et supporte une forte densité de trafic routier (notamment des poids lourds).

Le taxi est un moyen de rabattement performant : 8 minutes depuis la gare du Bourget ou 12 minutes depuis le métro. Néanmoins, l'offre existante de lignes de bus régulières, détaillée ci-après, permet d'assurer également le rabattement depuis l'offre ferroviaire la plus proche dans de bonnes conditions. Par exemple, en empruntant la ligne de bus 152, il faut 9 minutes pour atteindre le musée depuis la gare du Bourget et 16 minutes depuis la station « La Courneuve – 8 mai 1945 ».

La desserte en bus

Lignes régulières :

Trois lignes (148, 152 et 350), exploitées par la RATP, desservent le musée de l'air et de l'espace tous les jours de la semaine.

La ligne 148 (248 courses un jour de semaine, 155 le samedi et 99 le dimanche) a pour terminus le musée. Son parcours relie le Blanc-Mesnil à Bobigny en passant par la gare de Drancy. Sa fréquence de passage par sens est de 16 minutes un dimanche matin entre 9h et 12h.

La ligne 152 (238 courses un jour de semaine, 196 le samedi et 170 le dimanche) assure la liaison Porte de la Villette - Gonesse en desservant la gare du Bourget et la station « La Courneuve 8 mai 1945 ». Sa fréquence de passage par sens est de 12 minutes un dimanche matin entre 9h et 12h.

La ligne 350 (119 courses un jour de semaine, 91 le samedi et 77 le dimanche) permet de relier Paris Gare de l'Est à Roissy pôle en passant par la porte de la Chapelle. Sa fréquence de passage par sens est de 26 minutes un dimanche matin entre 9h et 12h.

Par ailleurs, le terminus de la ligne 620 du réseau départemental de la Seine-Saint-Denis (TRA), dorénavant exploitée par Véolia transport, se situe également à proximité du musée. La ligne 620 relie le Blanc-Mesnil à Bobigny en desservant la gare du Blanc-Mesnil. Cette ligne n'est pas en service le dimanche (81 courses un jour de semaine et 59 le samedi) et sa fréquence de passage par sens s'élève à 30 minutes un samedi matin entre 9h et 12h.

Ainsi, ces 4 lignes de bus desservent partiellement 14 communes.

Navette touristique

Aucune navette touristique n'est proposée.

Le temps d'un trajet en transport collectif depuis le centre de Paris

En partant du centre de Paris (les Halles), la durée du trajet en train jusqu'à la gare du Bourget est de 12 minutes, à laquelle il faut ajouter le temps de correspondance ou d'attente avec la ligne de bus 152 (en moyenne 6 minutes) et le temps indicatif du voyage en bus (9 minutes). La durée globale par déplacement est alors au mieux de 27 minutes, soit le même temps nécessaire pour un trajet en voiture (25 minutes et 17 km pour l'itinéraire le plus rapide sans perturbation routière).

L'itinéraire utilisant la ligne 7 du métro puis la ligne de bus 152 dure 49 minutes. Ainsi, ce temps de transport pénalise cette option modale.

Le prix pour l'utilisateur d'un trajet occasionnel en transport collectif depuis le centre de Paris

Les prix varient selon la situation des ménages et les possibilités de bénéficier des réductions tarifaires (critères d'effectif, d'âge ou sociaux).

Au 1^{er} juin 2009, le prix unitaire d'un billet plein tarif pour un aller Paris - Le Bourget est fixé à 2,20 €. À ce prix, il faut ajouter le coût unitaire du ticket T+ pour le voyage en bus, soit 1,60 €. Le prix unitaire maximum pour un aller-retour s'élève alors à 7,60 €.

Musée d'art contemporain du Val-de-Marne (MAC/VAL)



© D. Lacombe / IAU idF

Localisation

Commune : Vitry-sur-Seine dans le Val-de-Marne
Distance depuis le centre de Paris : 10 km du parvis de Notre-Dame
Pôle urbain à proximité : Créteil à 6 km
Zone carte orange : 3

L'offre ferroviaire la plus proche

La gare de Vitry-sur-Seine, desservie par le RER C est située à 1,6 km du MAC/VAL. Deux lignes de bus se rabattent sur cette gare quel que soit le jour de la semaine. Entre 9 et 12 heures, 12 trains, cadencés au quart d'heure, la desservent tous les jours de la semaine.

La station Villejuif - Louis Aragon, desservie par la ligne 7 du Métro (M7) se trouve à 1,7 km du musée. Dix lignes de bus se rabattent sur cette gare quel que soit le jour de la semaine. Entre 9 et 12 heures, une rame de métro dessert cette station-terminus toutes les 4 à 7 minutes un jour de semaine et toutes les 9 minutes un dimanche.

Le rabattement depuis le réseau ferré

Plus de 20 minutes de marche sont nécessaires pour se rendre au musée, que ce soit depuis la gare de Vitry-sur-Seine ou de la station Villejuif-Louis Aragon. Cela peut sembler encore acceptable mais aucun jalonnement n'est mis en place. Le musée est accessible depuis le réseau ferré en moins de 10 minutes de vélo, cependant, en direction de la station de métro, le relief est trop prononcé pour que la pratique du vélo par des touristes soit conseillée.

Le temps de parcours en taxi depuis la gare ou la station la plus proche demande seulement 5 minutes, ce qui fait du taxi un mode de rabattement performant mais concurrencé par l'offre existante de lignes de bus régulières. En effet, les lignes de bus 172, 180 et 183, détaillées ci-après, permettent d'assurer la liaison depuis l'offre ferroviaire la plus proche avec des temps de parcours satisfaisants : 6 minutes depuis la station Villejuif - Louis Aragon, 11 depuis la gare de Vitry-sur-Seine et 14 minutes depuis la station Porte de Choisy.

La desserte en bus

Lignes régulières :
Trois lignes (172, 180 et 1823), exploitées par la RATP, desservent le MAC/VAL tous les jours de la semaine. La ligne 172 (149 courses un jour de semaine, 99 le samedi et 56 le dimanche) relie Bourg-la-Reine à Créteil en passant par la station Villejuif - Louis Aragon et la gare de Maisons-Alfort. Sa fréquence de passage par sens est de 30 minutes un dimanche matin entre 9h et 12h.

La ligne 180 (269 courses un jour de semaine, 163 le samedi et 120 le dimanche) assure la liaison Charenton-le-Pont / Villejuif en desservant la gare de Vitry et la station Villejuif - Louis Aragon. Sa fréquence de passage par sens est de 14 minutes un dimanche matin entre 9h et 12h.

La ligne 183 (457 courses un jour de semaine, 345 le samedi et 245 le dimanche) permet de relier Paris Porte de Choisy à l'aéroport d'Orly (terminal Sud). C'est une ligne à haut niveau de service comprenant une fréquence horaire de passages des bus élevée (toutes les 3 à 6 minutes en période pointe sur la section la plus dense et toutes les 9 minutes un dimanche matin), une amplitude horaire importante (de 5h à 1h du matin), un matériel roulant de grande capacité, un site propre sur la partie la plus dense du parcours et une information voyageur développée (communication du temps de parcours et d'attente).

Ainsi, ces 3 lignes de bus desservent partiellement 13 communes.

Navette touristique

Aucune navette touristique n'est proposée.

Le temps d'un trajet en transport collectif depuis le centre de Paris

En partant du centre de Paris (les Halles), la durée du trajet en métro jusqu'à la station Villejuif - Louis Aragon est de 20 minutes, à laquelle il faut ajouter le temps de correspondance ou d'attente avec la ligne de bus 172 ou 180 (en moyenne 7 minutes) et le temps indicatif du voyage en bus (6 minutes). La durée globale par déplacement est alors au mieux de 33 minutes, soit 15 minutes de plus qu'un trajet en voiture (18 minutes et 11 km pour l'itinéraire le plus rapide sans perturbation routière). L'itinéraire empruntant le RER B puis le RER C et enfin la ligne de bus 180 dure au minimum 28 minutes, mais rajoute une correspondance au parcours.

Le prix pour l'utilisateur d'un trajet occasionnel en transport collectif depuis le centre de Paris

Les prix varient selon la situation des ménages et les possibilités de bénéficier des réductions tarifaires (critères d'effectif, d'âge ou sociaux).

Au 1^{er} juin 2009, pour l'option modale « Métro + Bus », le prix unitaire maximum pour un aller-retour s'élève alors 6,40 € (2 tickets T+ plein tarif par trajet). Le choix modal « RER + Bus » est un peu plus coûteux : 7,60 €, prix plein tarif pour un aller-retour.

Les projets de transport en commun dans les 20 à 30 ans à venir

Le projet de SDRIF propose un certain nombre de projets de création, de prolongements ou de rénovation de lignes de transports en commun lourds (métro – RER – Transilien). L'objet de la note est d'insister sur l'impact potentiel de quelques-uns de ces projets, l'intégralité du texte du projet de SDRIF étant écrite en annexe.

Plusieurs de ces projets ont été inclus dans le contrat de projet Etat-Région 2007-2013 et repris dans le Plan de Mobilisation pour les transports en Île-de-France voté en juillet 2009 par le conseil régional, qui souhaite en accélérer certains.

La rénovation des RER, améliorant l'accessibilité au cœur de l'agglomération

Les problèmes de fiabilité des RER B, C et D, ainsi que la saturation du RER A, nuisent à l'accessibilité à la fois du cœur de l'agglomération depuis l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, mais aussi de Disneyland® Resort Paris par exemple.

L'amélioration prévue, par l'application effective des schémas directeurs de lignes ferroviaires sur ces trajets renforcera nécessairement la fiabilité de circulation de ces lignes.

L'accent est mis sur la nécessité de réaliser ces travaux par étapes successives (d'ici 2013 pour les premières réalisations et 2020 pour la finalisation des travaux).

La modernisation de la gare des Halles, carrefour central de plusieurs lignes surchargées, d'ici 2013 concourra aux améliorations de la fiabilité des lignes de RER.

En ce qui concerne le RER E, son prolongement vers l'Ouest améliorera également l'accessibilité à la Défense.

Au delà de ces projets, inscrits dans le plan de mobilisation pour les transports d'Île-de-France, il faut signaler que le projet de SDRIF apporte quelques compléments, envisagés à plus long terme, comme l'idée du creusement d'un nouveau tunnel entre Châtelet et Gare du Nord, améliorant la fiabilité des lignes de RER B et D. Citons aussi le prolongement du RER E vers l'Est, jusqu'à Meaux, permettant d'améliorer l'accessibilité de cette ville, et au-delà, grâce à un maillage soit bus soit cyclable, au territoire du futur Parc naturel régional de la Brie et des deux Morin, en plus de la réouverture de la ligne ferrée Coulommiers – La Ferté Gaucher, qui irriguera le Sud de ce territoire.

Il faut enfin signaler le projet « CDG-Express » qui reliera la Gare de l'Est à l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle sans aucun arrêt, l'idée de le faire passer par Paris Nord Villepinte n'ayant pas été retenue. Ce projet serait réalisé avec un partenariat public privé mais le projet prend du retard.

La constitution de liaisons structurantes de rocade, améliorant l'accessibilité aux sites touristiques

Qu'il s'agisse du projet « Arc Express », des projets de Tangentielles ferroviaires, ou encore des liaisons de rocade en tramway, l'enjeu des lignes de rocade autour du cœur de l'agglomération est pris en compte de manière forte.

Ces projets, permettraient d'améliorer la desserte de sites touristiques aujourd'hui peu accessibles. Qu'il s'agisse de relier Orly à Versailles par exemple, ou le MAC/VAL aux lignes de RER grâce à Arc-Express, il importe que les acteurs touristiques se fassent entendre pour faire prendre en compte les enjeux du développement touristique et des loisirs lors des travaux préliminaires à la réalisation des travaux.

Des prolongements de lignes de métro bénéfiques à certains pôles touristiques

De nombreux projets de prolongement de lignes de métro existantes sont prévus par le projet de SDRIF. Parmi ceux-ci, nous pouvons en évoquer un, fortement attendu depuis de nombreuses années. Il s'agit du prolongement de la ligne 7 du métro, dans un premier temps en direction de la gare du Bourget, mais surtout, à l'horizon 2020, jusqu'au projet de « Cité de l'Air et de l'Espace », permettant une desserte améliorée du parc des expositions du Bourget et du Musée de l'Air et de l'Espace.

La réalisation de nombreux transports en commun en site propre, compléments nécessaires aux projets de transports ferrés

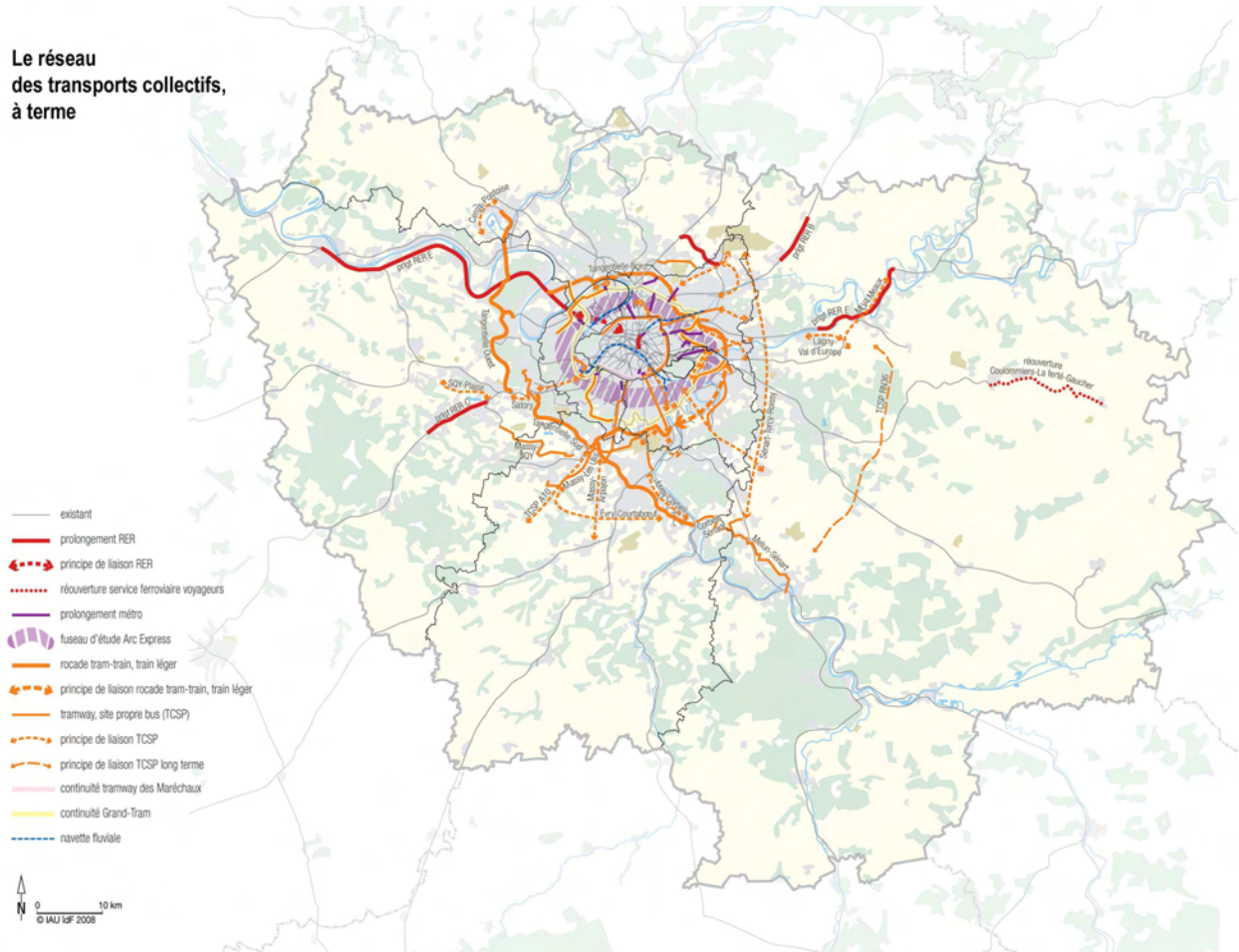
De très nombreux projets de transport en commun en site propre (TCSP) sont retenus par le projet de SDRIF. Parmi ceux-ci, certains vont permettre de répondre à des besoins importants d'accessibilité de sites et équipements majeurs. Citons ainsi le projet de TCSP desservant l'aéroport d'Orly, et le reliant à Paris, et à Massy – Saclay, ou le projet de TCSP Le Bourget – Parc des expositions de Paris-Nord-Villepinte – Roissy⁴.

Des projets de transport sur la voie d'eau ayant un intérêt touristique

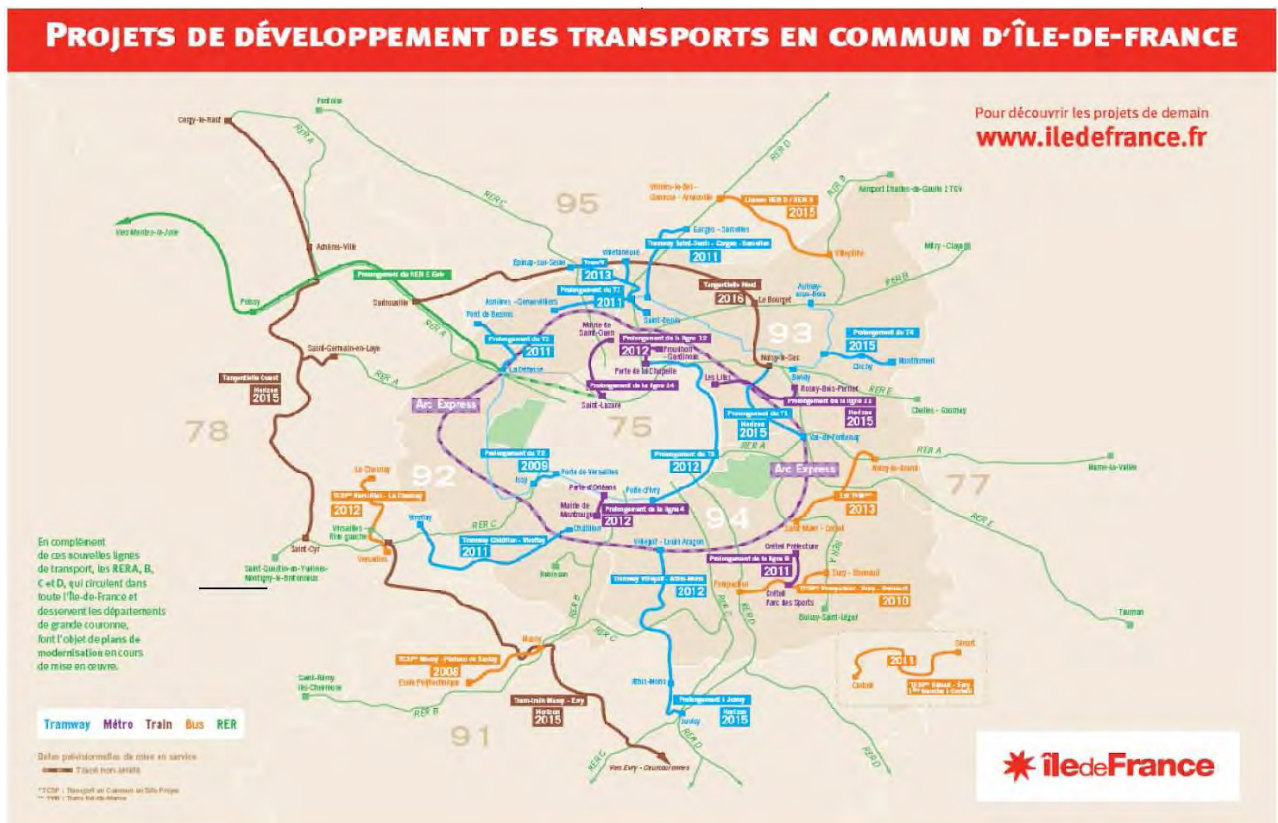
Plusieurs projets de lignes fluviales sont prévus, et certains présentent un intérêt touristique. Par exemple le projet de navette fluviale Saint-Denis – La Défense, ou encore celui de navette fluviale Bassin de la Villette – Pavillons-sous-Bois.

⁴ La liste exhaustive des projets de transport en commun compris dans le projet de SDRIF se trouve en annexe.

Le réseau des transports collectifs, à terme



Source : projet de schéma directeur de la région Île-de-France, adopté par le conseil régional le 25 septembre 2008



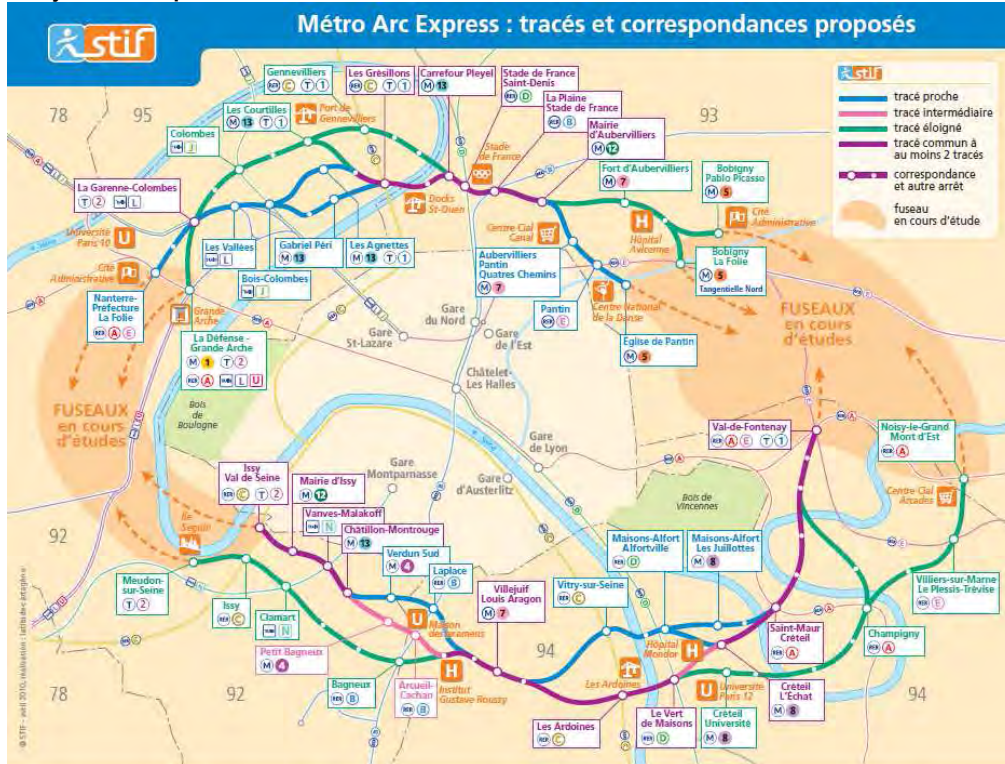
Source : « Plan de mobilisation pour les transports d'Île-de-France » - Conseil régional d'Île-de-France

Le projet de métro automatique, dit « Grand Huit »

Il faut enfin citer, dans cette énumération de projets, l'un des éléments centraux du projet de loi sur le Grand Paris, c'est à dire le projet de métro automatique de 130 km reliant les principaux pôles économiques régionaux.

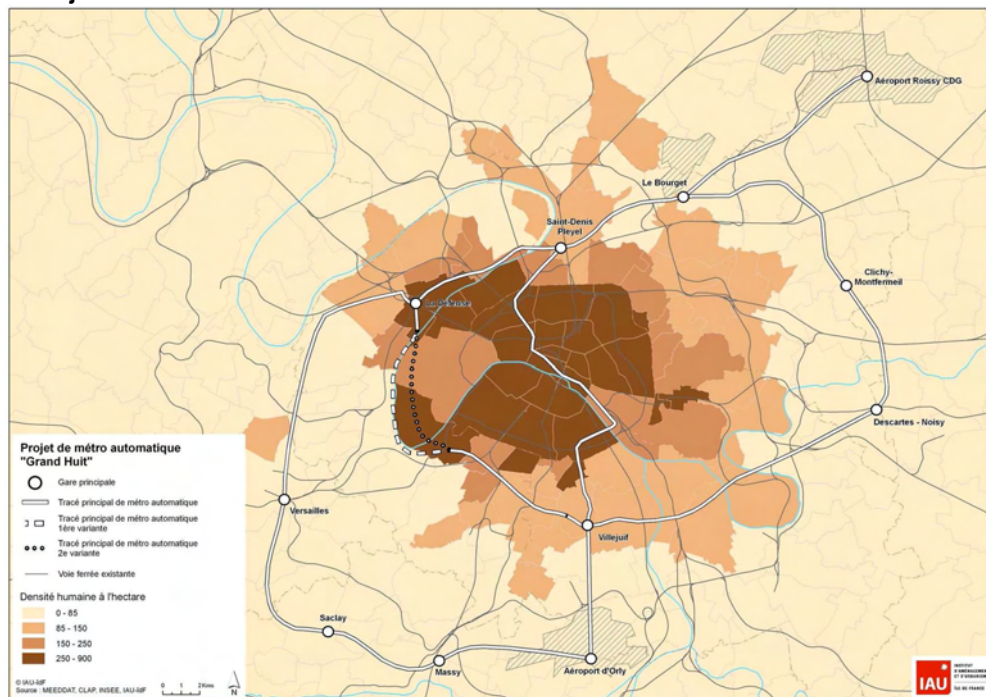
Si le tourisme n'est pas considéré en tant que tel, il n'empêche que ce projet de transport collectif peut avoir un certain impact dans ce secteur, notamment en matière de tourisme d'affaires, en reliant Orly et Saclay, ou encore La Défense au Bourget ou Roissy par exemple. Il apparaît toutefois qu'il en aura probablement peu pour les activités de tourisme d'agrément.

Projet « Arc Express »



Source : Syndicat des transports d'Île-de-France

Projet « Grand Huit »



Tableaux récapitulatifs de la desserte des sites touristiques étudiés

Desserte des sites en mode de transport ferré (train, RER ou métro)

Site desservi	Commune	Gare / Station la plus proche	Lieu de départ	Tarif unitaire	Temps mini gare à gare	Temps maxi gare à gare	Nombre de trains entre 9h et 12h		
							Jour de semaine	Dimanche	en correspondance
Château de Vaux le Vicomte	Maincy	Melun	Châtelet - les Halles	7,80 €	37 min	52 min	15	15	5
Cité Médiévale	Provins	Provins	Gare de l'Est	10,10 €	82 min	92 min	2	1	1
Château de Breteuil	Choisel	Saint-Rémy-lès-Chevreuse	Châtelet - les Halles	4,20 €	47 min	47 min	12	12	-
Halle de Milly-la-Forêt	Milly-la-Forêt	Maisse	Châtelet - les Halles	7,80 €	71 min	71 min	3	3	-
Musée de l'air et de l'espace	Le Bourget	RER Le Bourget	Châtelet - les Halles	2,20 €	12 min	12 min	25	24	-
		La Courneuve - 8 mai 1945	Châtelet	1,60 €	27 min	27 min	toutes les 2 à 4 min	toutes les 5 min	-
MAC/VAL	Vitry-sur-Seine	Vitry-sur-Seine	Saint-Michel Notre Dame	2,20 €	12 min	12 min	12	12	-
		Villejuif Louis Aragon	Châtelet	1,60 €	20 min	20 min	toutes les 4 à 7 min	toutes les 9 min	-
Eglise d'Auvers-sur-Oise	Auvers-sur-Oise	Auvers-sur-Oise	Gare du Nord	4,95 €	32 min	80 min	9	6	9

Desserte des sites en bus

Site desservi	Commune	Transporteur	Ligne	Label mobilien	Trajet	Amplitude horaire au terminus		Nombre de courses		
						1er départ	dernier départ	Jour de semaine	Samedi	Dimanche
MAC VAL	Vitry-sur-Seine	RATP	172	oui	Bourg-la Reine / Créteil	5h30	21h05	149	99	56
			180	oui	Charenton / Villejuif	5h20	21h33	269	163	120
			183	oui	Paris - Porte de Choisy / Orly Sud	5h04	0h40	457	345	245
Musée de l'air et de l'espace	Le Bourget	RATP	148	non	Bobigny - Blanc Mesnil	4h47	0h47	246	155	99
			152	oui	Paris - Porte de la Villette / Gonesse	4h27	0h56	238	196	170
			350	non	Paris - Gare de l'Est / Roissy	5h25	22h30	119	91	77
		Véolia - TRA (CG93)	620	non	Le Blanc-Mesnil / Bobigny	5h30	20h15	81	59	0
Auvers-sur-Oise	Auvers-sur-Oise	Cars Giroux - BusVald'Oise (CG95)	7	non	Cergy - Parmain	5h20	20h27	43	24	8
			16	non	Cergy / Labbeville	6h50	19h03	5	0	0
			17	non	Auvers / St-Ouen-L'Aumone	6h50	18h21	4	0	0
Provins	Provins	Procars - Probus	C	non	Gare / Ville Haute	7h31	19h45	19	19	4
		Procars - réseau 77	1	non	Louan / Montceaux / Sancy	5h55	19h	25	11	0
		Procars - 77 Express	50	oui	Provins / Chessy	5h20	19h45	29	6	6

Mode de rabattement depuis les gares

Site desservi	Commune	Gare / Station la plus proche	à pied			à vélo		
			Distance	temps minimum	temps maximum	Distance	temps minimum	temps maximum
Château de Vaux le Vicomte	Maincy	Melun	7,2 km	86 min	108 min	7,2 km	29 min	36 min
Cité Médiévale	Provins	Provins	2,4 km	29 min	36 min	2,4 km	10 min	12 min
Château de Breteuil	Choisel	Saint-Rémy-lès-Chevreuse	5,8 km	70 min	87 min	5,8 km	23 min	29 min
Halle de Milly-la-Forêt	Milly-la-Forêt	Maisse	6,2 km	74 min	93 min	6,2 km	25 min	31 min
Musée de l'air et de l'espace	Le Bourget	RER Le Bourget	2,2 km	26 min	33 min	2,2 km	9 min	11 min
		La Courneuve - 8 mai 1945	3,6 km	43 min	54 min	3,6 km	14 min	18 min
MAC/VAL	Vitry-sur-Seine	Vitry-sur-Seine	1,6 km	19 min	24 min	1,6 km	6 min	8 min
		Villejuif Louis Aragon	1,7 km	20 min	26 min	1,7 km	7 min	9 min
Eglise d'Auvers sur Oise	Auvers-sur-Oise	Auvers-sur-Oise	0,2 km	2 min	3 min	0,2 km	-	-

Site desservi	Commune	Gare / Station la plus proche	En taxi			En bus	
			Distance	temps	tarif minimum	temps indicatif	ligne
Château de Vaux le Vicomte	Maincy	Melun	9,4 km	15 min	25 €	20 min	Châteaubus
Cité Médiévale	Provins	Provins	3,5 km	10 min	8 €	9 min	C
Château de Breteuil	Choisel	Saint-Rémy-lès-Chevreuse	5,8 km	11 min	15 €	20 min	Baladobus
Halle de Milly-la-Forêt	Milly-la-Forêt	Maisse	6,3 km	10 min	20 €	-	-
Musée de l'air et de l'espace	Le Bourget	RER Le Bourget	2,7 km	8 min	18 €	13 min	152
		La Courneuve - 8 mai 1945	3,9 km	12 min	18 €	21 min	152
MAC/VAL	Vitry-sur-Seine	Vitry-sur-Seine	1,7 km	5 min	15 €	11 min	180
		Villejuif Louis Aragon	1,9 km	6 min	14 €	6 min	172
Eglise d'Auvers sur Oise	Auvers-sur-Oise	Auvers-sur-Oise	-	-	-	-	-

ÉVOLUTION TERRITORIALE DES IMPLANTATIONS HÔTELIÈRES ENTRE 1999 ET 2009

L'analyse de l'évolution territoriale des implantations hôtelières depuis 10 ans est fondamentale pour pouvoir se projeter dans l'avenir. En effet, l'Île-de-France, première destination touristique mondiale, dispose de la première capacité hôtelière d'Europe, mais les taux d'occupation sont aujourd'hui tels qu'il sera nécessaire dans les années à venir d'envisager la construction de nouveaux hôtels et donc de poursuivre les dynamiques en cours.

La note se structure en deux grandes parties. La première consiste en une analyse globale, à l'échelle de l'ensemble de la région, des évolutions des implantations hôtelières et du classement depuis 1999⁵. Dans la seconde partie, il s'agit de s'intéresser à quelques pôles hôteliers majeurs afin d'y observer les dynamiques à l'œuvre.

Une croissance importante à l'échelle régionale

Entre 1999 et 2009, le fait principal est une augmentation importante des capacités d'hébergements hôteliers dans l'ensemble de la région, qu'il s'agisse du nombre d'établissements, qui a cru de 7% en moyenne, ou du nombre de chambres, qui a augmenté de près de 20%.

En 2009, l'Île-de-France compte ainsi près de 150 000 chambres dans plus de 2 300 hôtels classés. Elle comptait en 1999 125 000 chambres et un peu plus de 2 000 établissements.

Ces éléments montrent d'abord que la taille des établissements a crû. La taille moyenne des hôtels franciliens est de 64 chambres en 2009, alors qu'elle était de 56 en 1999. Cette relative concentration se retrouve dans l'ensemble des départements, même si la tendance est plus ou moins forte. La situation est la plus marquée en Seine et Marne, où les hôtels contiennent en 2009 22% de chambres de plus qu'en 1999, dans les Hauts-de-Seine et dans le Val-d'Oise (+19%). Cela s'explique par l'implantation d'hôtels de grande capacité dans les pôles importants des départements (Roissy, La Défense ou Val d'Europe par exemple).

Il faut noter également que la répartition des établissements hôteliers et des chambres a peu changé. Paris regroupe en 2009 63% des établissements hôteliers classés et 53% des chambres, contre respectivement 66% et 58% en 1999. Cette légère diminution de la part parisienne s'est effectuée au profit de la Seine-et-Marne (10% des chambres et 7% des établissements hôteliers), des Hauts-de-Seine (9% des chambres et 7% des hôtels) et du Val-d'Oise (7% des chambres et 4% des hôtels).

Le tableau récapitulatif ci-dessous fournit le nombre d'hôtels et de chambres dans chaque département.

Département	1999		2009	
	Nombre d'hôtels	Nombre de chambres	Nombre d'hôtels	Nombre de chambres
Paris	1 428	72 454	1 476	78 244
Seine-et-Marne	163	12 483	162	15 183
Yvelines	121	5 937	132	7 552
Essonne	93	5 572	98	6 430
Hauts-de-Seine	145	9 494	170	13 266
Seine-Saint-Denis	72	7 303	98	10 242
Val-de-Marne	81	6 056	99	7 649
Val-d'Oise	75	5 911	106	9 964
Île-de-France	2 178	125 210	2 341	148 530

Source : INSEE

En termes de catégories, trois phénomènes sont à observer. Tout d'abord une hausse importante du nombre de chambres classées 0 étoile, passant de 7 900 en 1999 à plus de 16 500 en 2009. Cette situation est principalement due à une augmentation considérable de l'offre parisienne, ainsi que de l'offre des Hauts-de-Seine, de Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise.

⁵ Source : INSEE, recensement à la commune du nombre d'hôtels et de chambres classées, au 1^{er} janvier 1999 et 2009

Le deuxième phénomène est la baisse de 10% du nombre de chambres classées 1 étoile (soit une diminution de 800 chambres) et la stagnation, voire la légère baisse (-1%) du nombre de chambres classées 2 étoiles, d'environ 300 chambres. Cette situation est avant tout due à la baisse importante (respectivement -1 700 chambres et -2 800 chambres, soit -35% et -11%) de ces deux catégories à Paris. Ce phénomène de diminution, notamment des 2 étoiles (représentant près du tiers du parc hôtelier en 2009, contre 40% en 1999), est le signe d'une montée en gamme du parc hôtelier, avant tout à Paris.

Cela est confirmé par la troisième observation faite : la hausse du nombre de chambres classées 3 étoiles, 4 étoiles et 4 étoiles Luxe. Les chambres classées 3 étoiles ont connu une hausse de leur nombre d'environ 12%, soit un peu moins que la moyenne globale, et représentent sensiblement la même part du parc (environ le tiers). Le nombre des chambres classées 4 étoiles et 4 étoiles Luxe a augmenté de plus de 50%, essentiellement à Paris, en Seine-et-Marne, dans les Hauts-de-Seine et en Val-d'Oise, passant de 19 173 en 1999 à 29 920 en 2009. Leur poids dans le parc total est ainsi passé de 15% en 1999 à 20% en 2009.

Une croissance tirée avant tout par quelques pôles d'attraction majeurs

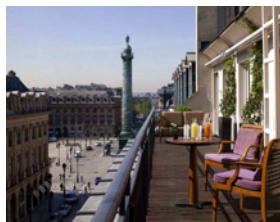
L'analyse communale des implantations hôtelières entre 1999 et 2009 permet d'observer que la dynamique du développement hôtelier est avant tout portée par quelques grands pôles majeurs :

- Paris intra muros, qui conserve son rôle de leader régional en la matière
- Les communes limitrophes de Paris
- Le secteur de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle
- Le secteur de la Défense
- Le secteur de Val d'Europe, lié à la présence de Disneyland Resort Paris

L'analyse porte également sur un dernier secteur, autour de l'aéroport d'Orly, qui s'est développé dans une moindre mesure mais dont l'activité hôtelière augmentera probablement dans les années à venir.

Paris intra-muros :

Comme nous venons de le voir, Paris a connu une augmentation du nombre de chambres, confortant sa place de leader régional en matière d'hébergements hôteliers. En 1999, Paris comptait environ 72 500 chambres dans un peu plus de 1 400 hôtels. En 2009, la capacité d'accueil parisienne est passée à près de 78 300 chambres (soit près de 6 000 chambres supplémentaires) réparties dans 1 480 hôtels. Ces chambres étaient en 1999 très majoritairement classées 2 et 3 étoiles, qui représentaient près de 75% du parc hôtelier. Cette situation a changé en 2009, avec une baisse de plus de 10% du nombre des chambres classées 2 étoiles et une augmentation forte du nombre de chambres classées 4 étoiles et 4 étoiles Luxe (+47% en 10 ans), qui représentent désormais 26% du parc total, contre 20% en 1999.



© cecilmathieu.com

Au delà toutefois de ces chiffres globaux, les situations précises par arrondissement sont relativement diversifiées. La plupart des arrondissements parisiens a connu une hausse du nombre d'établissements hôteliers, à l'exception des 10^e, 12^e, 18^e et 19^e arrondissements

qui l'ont vu diminuer relativement. Cette situation s'explique par une baisse importante des 1 et 2 étoiles et une compensation plus ou moins importante par la création des 3 ou 4 étoiles – 4 étoiles Luxe.

La répartition des hôtels est assez précise selon les arrondissements. En ce qui concerne, par exemple, les hôtels de catégorie 4 étoiles et 4 étoiles Luxe, ils sont essentiellement concentrés dans les 1^{er}, 6^e, 8^e et 16^e arrondissements. Les 3 étoiles, quant à eux, sont sur-représentés dans les 9^e et 17^e arrondissements, les 2 étoiles dans les 9^e et 10^e arrondissements. Enfin les 0 et 1 étoile sont présents avant tout dans les 10^e, 11^e, 14^e et 18^e arrondissements.

Cette répartition a peu changé entre 1999 et 2009, même si la répartition des 0 étoile s'est légèrement déconcentrée, avec une diminution du poids des 10^e et 18^e arrondissements, au profit du 14^e et du 20^e. Pour les autres catégories, les changements n'ont pas été aussi remarquables, à l'exception de la montée en puissance du 15^e arrondissement dans la gamme des 4 étoiles et 4 étoiles luxe.

les 29 communes limitrophes de Paris⁶

Durant cette période 1999-2009, le développement hôtelier de la région Île-de-France s'est déroulé certes dans Paris, mais les implantations ont également fortement franchi le périphérique. Les communes limitrophes de Paris ont ainsi connu un développement très fort, avec en moyenne une augmentation de 50% de leurs capacités pour atteindre une capacité totale de 15 000 chambres, soit un gain de près de 5 000 unités.

Quelques communes se détachent particulièrement. Dans le nord de Paris, Aubervilliers et Saint Denis ont ainsi connu une très forte augmentation de leurs capacités. Il s'agit surtout de nouvelles chambres classées 0 ou 2 étoiles pour Aubervilliers, et de 0 et 3 étoiles pour Saint Denis. Le second pôle de croissance se situe autour de Bagnolet, avec une augmentation de plus de 70% des capacités hôtelières dans cette commune, en particulier des chambres classées 0 et 1 étoile, et dans une moindre mesure des 3 étoiles.

⁶ Communes étudiées : Saint-Ouen (93), Saint-Denis (93), Aubervilliers (93), Pantin (93), Le Pré-Saint-Gervais (93), Les Lilas (93), Bagnolet (93), Montrouil (93), Saint-Mandé (94), Vincennes (94), Fontenay-sous-Bois (94), Nogent-sur-Marne (94), Joinville-le-Pont (94), Saint-Maurice (94), Charenton-le-Pont (94), Ivry-sur-Seine (94), Le Kremlin-Bicêtre (94), Gentilly (94), Montrouge (92), Malakoff (92), Vanves (92), Issy-les-Moulineaux (92), Boulogne-Billancourt (92), Saint-Cloud (92), Suresnes (92), Puteaux (92), Neuilly-sur-Seine (92), Levallois-Perret (92) et Clichy (92).

Le troisième pôle de développement se situe autour du Kremlin-Bicêtre, avec une multiplication par 4 du nombre de chambres (154 en 1999, 721 en 2009). Cela s'explique par la création de 4 établissements supplémentaires, un classé 0 étoile, un autre 1 étoile et deux 3 étoiles.

Enfin, le dernier pôle important se situe dans le nord des Hauts-de-Seine, autour des communes de Levallois-Perret et de Clichy, avec la création dans chacune de ces communes d'un établissement 4 étoiles ou 4 étoiles Luxe disposant l'un et l'autre de 300 chambres environ.

Roissy Charles de Gaulle⁷

Le secteur de Roissy, en lien avec l'aéroport Roissy Charles De Gaulle, a été l'un des autres secteurs majeurs de développement francilien, avec une croissance de plus de 2 600 chambres, très majoritairement de catégories supérieures (3, 4 et 4 étoiles luxe) ce qui lui fait disposer d'un total de 6 000 chambres en 2009, contre 3 400 en 1999.

La commune de Roissy en France rassemble 23 des 28 établissements hôteliers du secteur dont 14 hôtels classés 3 et 4 étoiles.

L'hôtellerie 2 étoiles a aussi connu une croissance importante et conserve un poids important dans la capacité hôtelière du secteur. Avec près de 1 700 chambres, c'est la deuxième catégorie présente, derrière les 4 étoiles (près de 2 500 chambres).

La Défense⁸

Le quartier d'affaires de la Défense a lui aussi connu une croissance de ses capacités hôtelières, mais toutefois dans une moindre mesure que Roissy ou que l'ensemble des communes situées autour de Paris. L'augmentation a été, dans les communes qui sont concernées par les opérations d'intérêt national de la Défense et de Seine Arche, de près de 900 chambres, soit une croissance de 30% (2 700 chambres en 1999, près de 3 600 en 2009).

C'est la commune de Courbevoie qui a connu la plus importante augmentation (environ 700 chambres), notamment du fait de l'installation d'un hôtel 4 étoiles, de deux hôtels 2 étoiles et d'un 0 étoile.

Val d'Europe – Disneyland® Resort Paris⁹

Le secteur Val d'Europe, pour sa part, a vu ses capacités d'hébergements hôteliers croître de plus de 35%, soit près de 2 000 chambres supplémentaires, atteignant 7 000 chambres en 2009. Ces nouveaux établissements se sont installés plus particulièrement dans les communes de Chessy et de Magny-le-Hongre, en lien avec Disneyland Resort Paris. Ainsi ce ne sont pas moins de 3 hôtels 4 étoiles ou 4 étoiles luxe qui se sont installés à Magny-le Hongre, ainsi qu'un 3 étoiles. La commune de Chessy compte également un hôtel 2 étoiles de plus en 2009 qu'en 1999.

Avec plus de 4 500 chambres 3, 4 et 4 étoiles luxe, ce secteur représente un pôle majeur de l'hôtellerie haut de gamme en Île-de-France.

Orly¹⁰

Le dernier secteur étudié se situe autour de l'aéroport d'Orly, au sein de l'Opération d'intérêt national Orly – Rungis – Seine amont. Il diffère sensiblement des précédents. En effet, il n'a pas connu d'augmentation majeure de ses capacités d'hébergements hôteliers. Il compte en 2009 environ 2 200 chambres, contre 2 100 en 1999. La plupart de ces chambres sont dans des hôtels classés 2 ou 3 étoiles. Un seul établissement 4 étoiles existe sur le secteur et se trouve à Rungis.

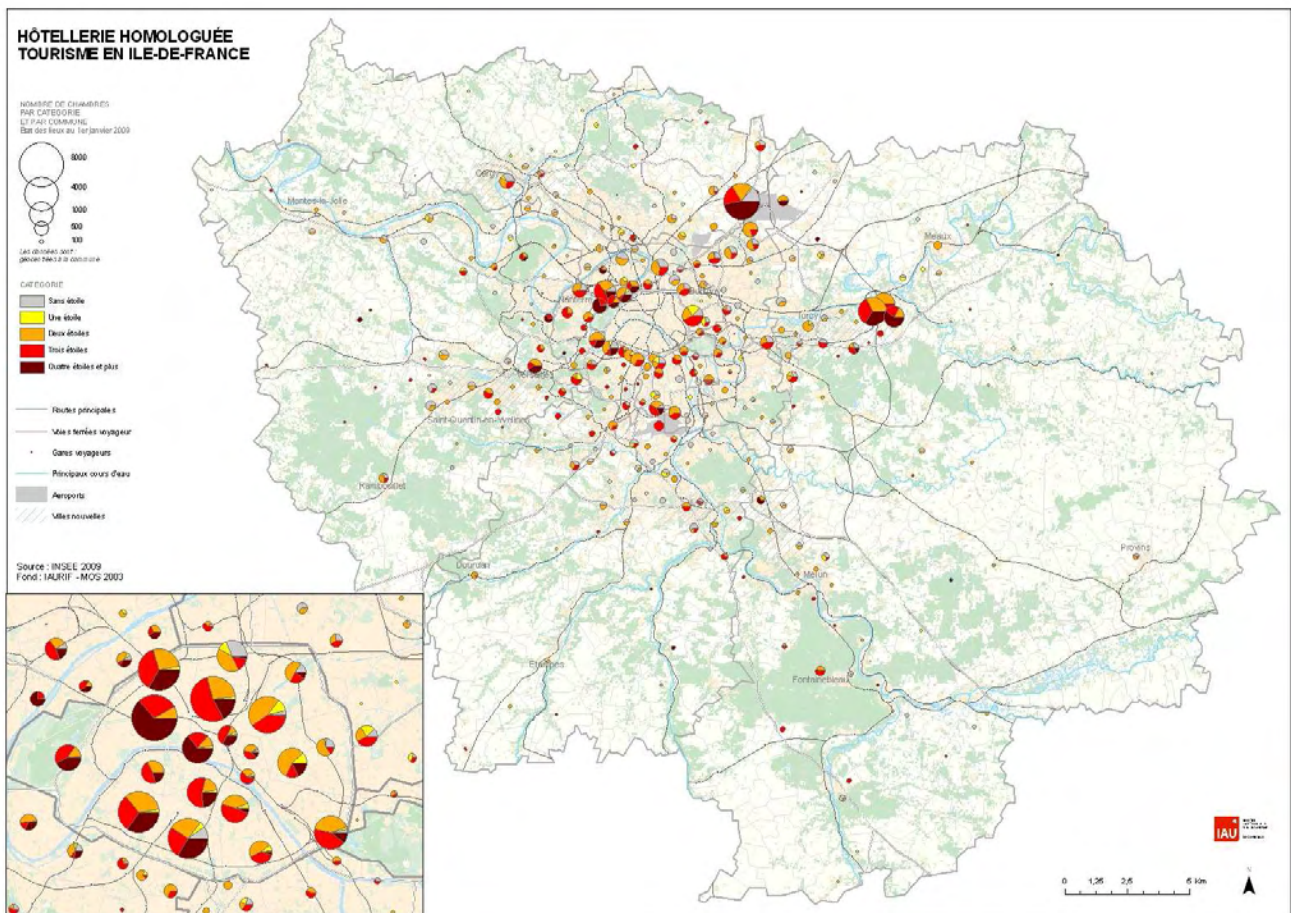
Toutefois, au delà de ce constat de très lente évolution sur le secteur, il importe de se projeter dans l'avenir car les développements prévus dans le cadre de l'opération « Cœur d'Orly » ou dans le cadre de l'OIN Seine Amont, nécessiteront probablement une augmentation des capacités hôtelières et une amélioration de la qualité de ces futurs établissements.

⁷ Communes étudiées : Roissy-en-France (95), Tremblay-en-France (93).

⁸ Communes étudiées : Courbevoie (92), Nanterre (92), Puteaux (92).

⁹ Communes étudiées : Chessy (77), Coupvray (77), Magny-le-Hongre (77), Serris (77).

¹⁰ Communes étudiées : Athis-Mons (91), Orly (94), Paray-Vieille-Poste (91), Rungis (94), Villeneuve-le-Roi (94).



Tableaux récapitulatifs de l'offre hôtelière classée francilienne en 2009

a. Hôtels classés

Secteur	Nombre total d'hôtels	Hôtels 0*	Hôtels 1*	Hôtels 2*	Hôtels 3*	Hôtels 4* et 4* Luxe
Paris	1 476	42	108	538	595	193
Communes limitrophes	168	23	18	72	50	9
Roissy CDG	28	4	1	8	7	8
La Défense	41	5	3	12	16	5
Val d'Europe	12	0	0	3	4	5
Orly	18	3	0	7	7	1
Île-de-France	2 341	233	178	874	790	236

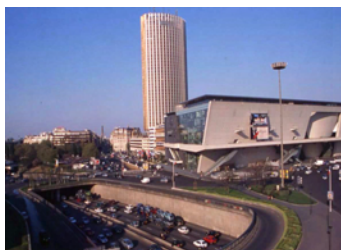
b. Chambres classées

Secteur	Nombre total de chambres	Chambres 0*	Chambres 1*	Chambres 2*	Chambres 3*	Chambres 4* et 4* Luxe
Paris	78 244	3 030	3 096	23 325	27 732	21 061
Communes limitrophes	14 904	1 725	1 028	5 278	4 800	2 073
Roissy CDG	6 081	700	87	1 670	1 174	2 450
La Défense	4 222	353	40	920	1 657	1 252
Val d'Europe	7 065	0	0	2 300	2 646	2 119
Orly	2 221	208	0	686	1 164	169
Île-de-France	148 530	16 519	6 444	48 156	47 491	29 920

Source : INSEE

LES RENCONTRES ET ÉVÈNEMENTS PROFESSIONNELS EN ÎLE-DE-FRANCE

SYNTHESE



© J-G. Jules / Aerial / IAU idF

L'Île-de-France est l'une des principales destinations mondiales en matière de rencontres et d'événements professionnels. Pas moins de 443 salons, dont 199 grand public se sont tenus dans les 15 principaux centres

d'exposition régionaux en 2008. Ils ont été visités par 9,2 millions de personnes dont 680 000 étrangers et ont rassemblé près de 97 000 entreprises, dont 27 000 étrangères¹¹.

La région Île-de-France est aujourd'hui considérée comme étant au premier rang mondial des destinations de congrès par l'ICCA (International Congress and Convention Association) ou au deuxième par l'UAI (Union des Associations Internationales), derrière Singapour.

Cette activité est fondamentale pour la région car elle représente 4,5 milliards d'euros de retombées économiques et 29,5 millions de nuitées hôtelières (soit 44% de l'ensemble des nuitées hôtelières franciliennes).

La création de VIPARIS, par le rapprochement des activités foires, salons et congrès d'Unibail (Paris-Porte de Versailles, CNIT La Défense, Carrousel du Louvre...) et de la CCIP (Paris Nord Villepinte, Le Bourget, Palais des congrès de Paris...), a été un élément marquant dans la relance de la dynamique de ce secteur d'activités en Île-de-France, permettant de regagner des parts de marchés face aux principaux concurrents européens et mondiaux (Vienne, Milan, Barcelone, Londres, Hanovre, Singapour...).

Cela s'accompagne de la prise en compte importante de cette filière dans deux schémas régionaux :

- Schéma régional de développement économique (SRDE), adopté par le conseil régional le 6 octobre 2006
- Projet de schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), adopté par délibération du conseil régional le 25 septembre 2008

Ces deux documents abordent cette question sur deux plans. Le SRDE envisage la question des rencontres professionnelles sous un angle général¹², abordant à la fois la question de l'amélioration des services urbains au profit de la compétitivité de la destination (accès, transports, formation, signalisation, action foncière, aménagements, etc.), et donc la question de l'intervention des partenaires publics (Etat, collectivités, chambres consulaires), mais aussi le rôle des partenaires privés, notamment pour les opérations de promotion internationale, de coordination des stratégies, d'augmentation du taux de participation des entreprises franciliennes aux salons de leur activité, de renouvellement et d'innovation en matière de contenus, etc.

L'objectif principal est donc d'organiser les partenariats entre les acteurs publics et privés du secteur.

Le SDRIF, quant à lui, aborde le sujet sous l'angle « aménagement » des territoires concernés et sites d'exposition essentiellement.

Il est ainsi question du renforcement du « pôle Paris-Nord – Villepinte – Tremblay – Le Bourget », par l'extension du parc des expositions de Paris-Nord Villepinte, de celui du Bourget et par l'intensification de la desserte en transports collectifs de ces sites. L'organisation de campus de formation sur ce territoire est envisagée, notamment un dédié à la filière aéronautique, en vue d'un développement de type pôle de compétitivité.

Il est aussi envisagé une réorganisation du site de la Porte de Versailles, avec notamment la création d'un centre de congrès international. La réalisation, à proximité, de la tour Pyramide, associant bureaux, commerces, logements, hôtels, ajoutera à l'attractivité du site.

Enfin, le développement de nouveaux centres de congrès et parcs d'expositions est encouragé, notamment à Saint Denis (projet Estrel, en cours de réalisation), Orly, ou encore Val d'Europe, où il est prévu d'implanter un centre de congrès et d'expositions de 20 000 m², en lien avec la gare TGV et les hôtels du secteur (certains étant encore à construire).

¹¹ Source : *Repères de l'activité touristique de la destination Paris Île-de-France 2009*, Comité régional du tourisme Paris Île-de-France

¹² Source : *Schéma régional de développement économique, fiche action n°13 – Industrie des événements et rencontres professionnels*

**Principaux centres de congrès et
parcs des expositions**

CATEGORIE

- Centre de congrès
- Projets
- Centre d'expositions
- Projets

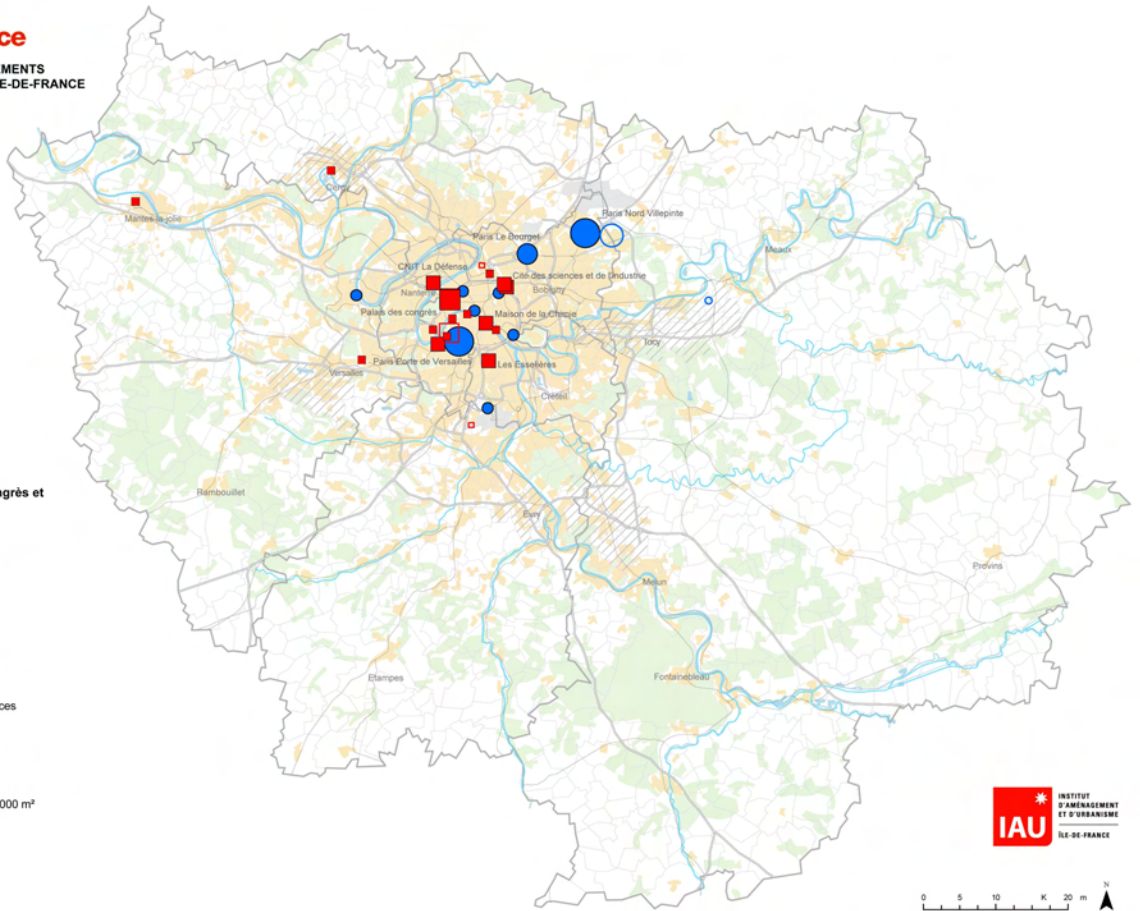
CENTRE DE CONGRES

- Nombre de places assises
- moins de 1 500 places
 - entre 1 500 et 3 000 places
 - plus de 3 000 places

CENTRE D'EXPOSITIONS

- Surface brute d'exposition
- moins de 50 000 m²
 - entre 50 000 m² et 100 000 m²
 - plus de 100 000 m²

Source : IDFMedi@ 2007
© IAU IdF



LE TOURISME FLUVIAL EN ÎLE-DE-FRANCE

SYNTHESE

« Le tourisme fluvial, composante essentielle du tourisme francilien, associe plusieurs formes de tourisme (culturel, vert, de loisirs, éducatif), des activités sportives (voile, aviron, canoë-kayak, etc.) et de plaisance. Il favorise l'appropriation de la région tant par ses habitants que par ses visiteurs ». ¹³

Ce constat, partagé par les différents acteurs institutionnels du tourisme francilien est, depuis de nombreuses années, accompagné d'actions de développement de la part des collectivités, notamment au travers des différents schémas qui se sont succédés depuis le premier schéma régional du tourisme fluvial en 1992.

Il faut dire qu'avec 700 km de voies navigables variées, regroupant le fleuve Seine, les rivières affluentes et les canaux, avec la situation régionale, au carrefour des grands bassins de navigation français, l'Île-de-France dispose d'un potentiel de développement des activités touristiques fluviales très élevé.

Il est donc important de faire le point sur la situation de ces différentes activités caractéristiques du tourisme fluvial en Île-de-France.

En effet, si l'accent était mis essentiellement sur la plaisance fluviale jusqu'à présent, il apparaît aujourd'hui que cette vision doit s'adapter aux réalités du secteur.

La plaisance fluviale, une activité identitaire du tourisme fluvial mais au potentiel limité en Île-de-France



© E. Blum / IAU îdF

Si, dans l'imaginaire collectif, la plaisance fluviale est une des activités les plus identitaires du tourisme fluvial, la plupart des acteurs reconnaissent que l'Île-de-France ne dispose pas d'une image forte en matière de plaisance. Par ailleurs son poids

économique et son potentiel de développement dans la région sont limités.

Le nombre de passages aux différentes écluses franciliennes est en moyenne en baisse (21% à l'échelle du bassin de la Seine dans son ensemble entre 1995 et 2006). De plus la plaisance ne représente qu'une partie minime du trafic fluvial (12% du total en 2006), cette répartition pesant sur l'accueil des plaisanciers, notamment aux écluses.

Cependant, l'accueil des touristes fluviaux doit être pris en compte car, le plus souvent, les équipements touristiques fluviaux (haltes, escales fluviales) sont non seulement saturés mais aussi de qualité très moyenne, notamment par manque d'entretien et de prise en compte des besoins de services de ces touristes. Il manque ainsi à l'Île-de-France plusieurs stations d'avitaillement, des points de distribution d'électricité, d'eau, etc.

Toutefois si cette activité est relativement faible à l'échelle de l'Île-de-France, les retombées économiques dans certains lieux justifient sa prise en compte dans les politiques de développement touristique des territoires. L'exemple de la Ferté sous Jouarre est ainsi intéressant, avec le fait que l'activité touristique fluviale permet de maintenir ouverts plusieurs commerces de proximité en centre ville. Cela n'est certes rendu possible que par un vrai travail de la part des élus et des professionnels du tourisme auprès des commerçants pour leur faire comprendre l'enjeu de se tourner vers les plaisanciers.

Le transport de voyageurs : une activité fondamentale

Il s'agit bien ici des bateaux transportant les touristes afin de visiter une ville, un quartier (bateaux-mouches, batobus, etc.). Le transport de voyageurs est l'activité touristique majeure en Île-de-France. Les 6 869 000 passagers transportés en 2006 représentent ainsi plus de 70% de l'ensemble des passagers à l'échelle nationale. Le CESR a évalué que les retombées économiques de cette activité s'élevaient à 100 millions d'euros en 2003.

Cette activité est essentiellement concentrée à Paris intra-muros et les passagers sont pour plus de la moitié des étrangers.

Cette activité en croissance mérite l'attention des pouvoirs publics afin de parvenir à faire se croiser les populations (touristes, excursionnistes et habitants) et à faire vivre les quais autour des escales de ces bateaux. Ceux ci sont, en effet, le plus souvent désertés par les habitants du fait de l'afflux des touristes.

¹³ Source : *Projet de schéma directeur de la région Île-de-France, adopté par délibération du Conseil régional le 25 septembre 2008*

A cela s'ajoute l'activité, relativement faible en Île-de-France, mais qui représente un poids économique non négligeable, des croisières, essentiellement sur la Seine (aval ou amont). Ces croisières, synonymes souvent de luxe, notamment en Seine aval, n'ont par contre aucune retombée sur le commerce local, tout étant géré par avance. Les villes-escales ne sont pas plus visitées, les croisiéristes restant sur le bateau pour la plupart. Et au cas où ils en descendent, c'est essentiellement pour aller visiter un grand site (Versailles par exemple), et ce grâce à des cars qui viennent les chercher directement là où ils ont accosté. L'enjeu des acteurs publics est de parvenir à valoriser à la fois les produits locaux afin que l'approvisionnement des croisières se fasse au bénéfice des commerces de la ville-escale, mais aussi les atouts patrimoniaux, de loisirs, de ces lieux, pour faire descendre les croisiéristes.

Toutefois, cette activité a, à Paris, une conséquence importante : la difficulté pour les autres activités touristiques fluviales à traverser la capitale. Ce problème de conflit d'usage, ajouté à la coexistence du trafic fluvial de marchandises et à l'obligation d'avoir un permis bateau pour effectuer cette traversée, rend la destination Paris – Île-de-France peu attractive pour la plupart de ces activités touristiques fluviales.

Les loisirs nautiques : l'avenir des activités fluviales en Île-de-France ?

Au delà de ces activités caractéristiques du tourisme fluvial, le développement des loisirs et sports nautiques en Île-de-France est perceptible.

Ceux-ci (aviron, canoë-kayak, voile, ski nautique, etc.) répondent en effet à certaines demandes des Franciliens en matière de loisirs.

A la fois pratiques sportives, mais aussi permettant la découverte du territoire francilien, et moins onéreux que la plaisance ou les croisières, ils participent à la qualité de vie des Franciliens.

Aujourd'hui encore peu connus et développés, leur potentiel est très important.

Il conviendra lors des prochaines années de travailler, avec les différents partenaires, dont les ligues sportives, à la facilitation de leur développement et à l'accompagnement des démarches engagées (événementiel, portes-ouvertes, etc.).

Un travail de sélection de sites potentiels de développement, comme des bras morts sur la Seine, certains canaux franciliens, ou encore certains plans d'eau, doit s'effectuer pour en évaluer la faisabilité et l'intérêt. La Région pourrait avoir un rôle de coordonnateur afin que tous les partenaires travaillent avec cet objectif de développement et de réponse aux besoins des Franciliens.

Autour du Fleuve, un espace à ne pas oublier






Si les activités sur le fleuve sont fondamentales au dynamisme du tourisme et des loisirs en Île-de-France, il convient de prendre en compte également, dans une politique de développement global, celles qui se passent le long de la voie d'eau : pêche, randonnée pédestre, tourisme à vélo, visites patrimoniales.

Qu'il s'agisse de la réalisation de pistes cyclables, liées notamment aux grands itinéraires de véloroutes, de l'amélioration du balisage et de la signalétique liées à la randonnée, etc., le potentiel touristique et de loisirs des rives des cours d'eau franciliens est encore à développer et conforter.

Mais, au delà de la réalisation de ce type d'aménagements, ces activités doivent être encouragées par la mise en tourisme des territoires concernés (signalétique touristique, offre de services de restauration ou d'hébergements adaptés aux différents types de clientèles visés, etc.). Le lien avec l'offre culturelle, patrimoniale, naturelle de ces territoires est fondamental pour inciter les usagers de ces itinéraires à les découvrir.

**Prendre en compte l'écosystème,
valoriser le patrimoine,
développer le tourisme**






Valoriser l'écosystème

-  confirmer le rôle de corridor biologique du fleuve (restauration des bras morts, respect d'une zone tampon de rive, préservation des zones humides, renaturation de berges...)
-  utiliser le territoire du fleuve pour renforcer les vocations des espaces naturels et ruraux remarquables
-  utiliser le territoire du fleuve et assurer les traversées pour créer ou conforter les grandes liaisons régionales
-  établir ou conforter les coupures majeures à l'urbanisation, transversales au fleuve
-  lutter contre la vulnérabilité aux inondations (référer des plus hautes eaux connues (PHEC), définir les PPRI, préserver les zones d'expansion de crues...)



Valoriser le patrimoine

paysager et bâti lié au fleuve

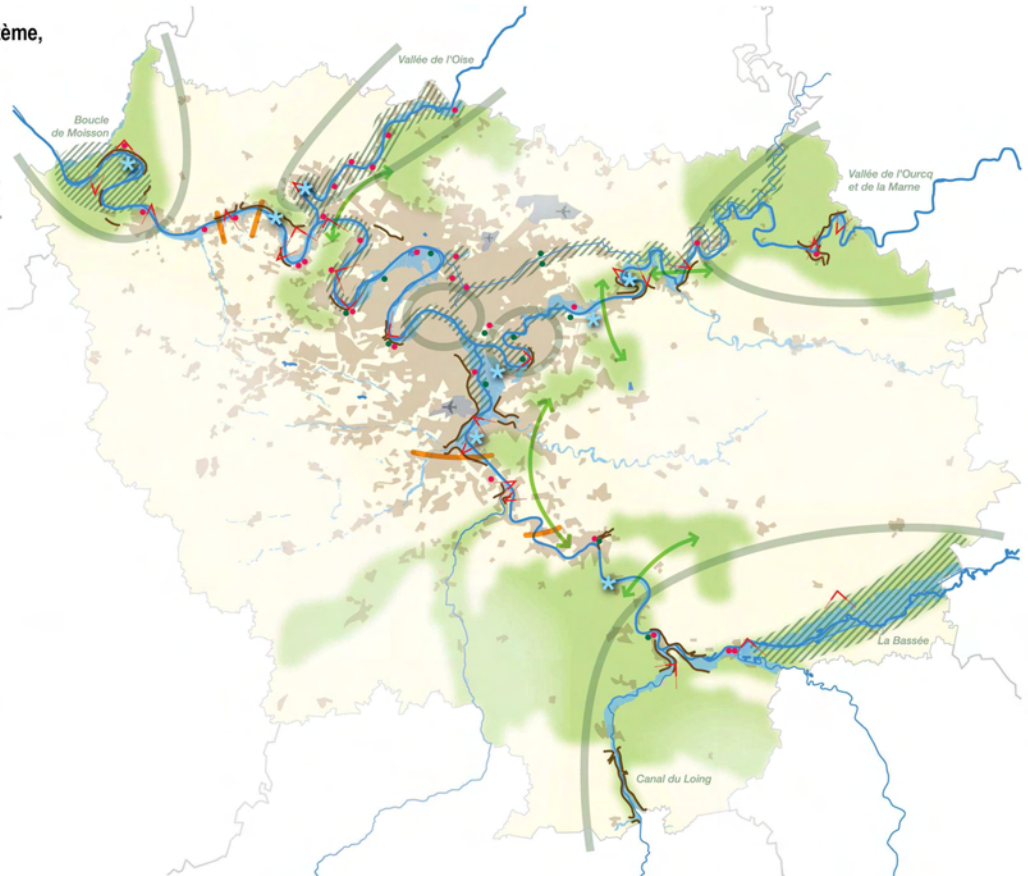
Identifier et reconnaître le «patrimoine fluvial» levier du développement, de l'aménagement et révélateur de l'identité des territoires en s'appuyant sur les :

-  grandes entités paysagères (Seine, Marne, Oise et canaux)
-  principaux patrimoines bâtis et sites majeurs
-  principaux patrimoines naturels
-  principaux coteaux
-  principaux points de vue

Développer le tourisme et les loisirs en rapport avec le fleuve

-  utiliser le fleuve et les canaux comme lieux supports de la valorisation de territoires à enjeux touristiques et de loisirs
-  bases de plein air et de loisirs sur la Seine, la Marne et l'Oise

0 10 km
N Source : FAU IGF © IAU IGF 2008



Source : projet de SDRIF adopté par le conseil régional d'Île-de-France, le 25 septembre 2008

LES PARCS NATURELS RÉGIONAUX ET LE TOURISME EN ÎLE-DE-FRANCE

ÉTAT DES LIEUX 2009

L'Île-de-France compte quatre parcs naturels régionaux dans sa couronne rurale : le PNR Oise Pays de France, le PNR du Vexin Français, le PNR de la Haute Vallée de Chevreuse et le PNR du Gâtinais français. De plus, un nouveau PNR est en cours d'étude, dans le nord de la Seine-et-Marne, le PNR de la Brie et deux Morin. Enfin un dernier périmètre est envisagé dans le projet de SDRIF, le Bocage gâtinais, au sud de la Seine-et-Marne, en lien avec la Région Bourgogne.

Ces territoires de projet ont un enjeu de développement du tourisme et des loisirs fort, avec une optique différente de celle du cœur d'agglomération.

L'objectif, pour ces territoires, est de développer une approche durable du tourisme et des loisirs, centrée sur des pratiques respectant l'environnement, participant au développement économique et social local, avec une dimension supplémentaire, liée à l'éducation au territoire, au patrimoine ou à l'environnement.

Toutefois, ces dimensions ne sont pas à opposer, à l'échelle régionale, au tourisme « de masse » à Paris, Versailles, Disneyland® Resort Paris, mais à envisager en terme de complémentarité et d'offre nouvelle, à destination de publics ciblés, soit « repeaters » soit habitants des départements franciliens ou des régions limitrophes.

Le développement d'un tourisme et de loisirs durables est fondamental car il permet d'allier les pratiques touristiques et de loisirs et le respect du territoire, de ses richesses et de la qualité de la vie de ses habitants.

Les PNR sont des territoires d'expérimentation et c'est bien en cela qu'il convient d'envisager leur développement en matière de tourisme et de loisirs.

Ils disposent d'atouts importants en matière de tourisme culturel, de tourisme vert et de loisirs et leurs politiques de développement peuvent aller au-delà pour proposer de nouvelles formes de tourisme et de loisirs, en lien avec l'enjeu d'éducation au territoire, à l'environnement ou au patrimoine.

Pour ces raisons, l'un des axes prioritaires des futures chartes de ces territoires pourrait être le développement d'un tourisme durable, décliné selon plusieurs orientations :

- préserver et valoriser le patrimoine bâti, les monuments historiques, les villages de caractère ;
- maîtriser la fréquentation des sites touristiques afin de concilier développement économique et protection des espaces naturels et des propriétés privées ;




- accompagner la diffusion des flux touristiques sur le territoire des Parcs à des fins d'éducation au territoire et au développement durable ;
- améliorer l'accessibilité des sites en transports en commun, mais aussi pour tous les publics, et notamment pour les handicapés ;
- améliorer la qualité des produits proposés, qu'il s'agisse des activités culturelles, de plein air, ou encore des hébergements, en particulier chez l'habitant ;
- valoriser les circuits de randonnée pédestre ainsi que les autres types de circulations douces, notamment en lien avec les projets de véloroutes et de voies vertes ;
- développer les structures d'accueil et d'information en s'appuyant sur les portes d'entrées des territoires.

Le renouvellement en cours des chartes des PNR du Gâtinais français et de la Haute vallée de Chevreuse, ainsi que l'étude préalable pour un PNR de la Brie et des deux Morin sont des moments favorables pour œuvrer en la matière.



Le futur schéma régional de développement du tourisme et des loisirs devra aborder également ces questions afin que l'ensemble des acteurs travaillent dans ce sens.

Les territoires ruraux

Parc naturel régional (PNR)

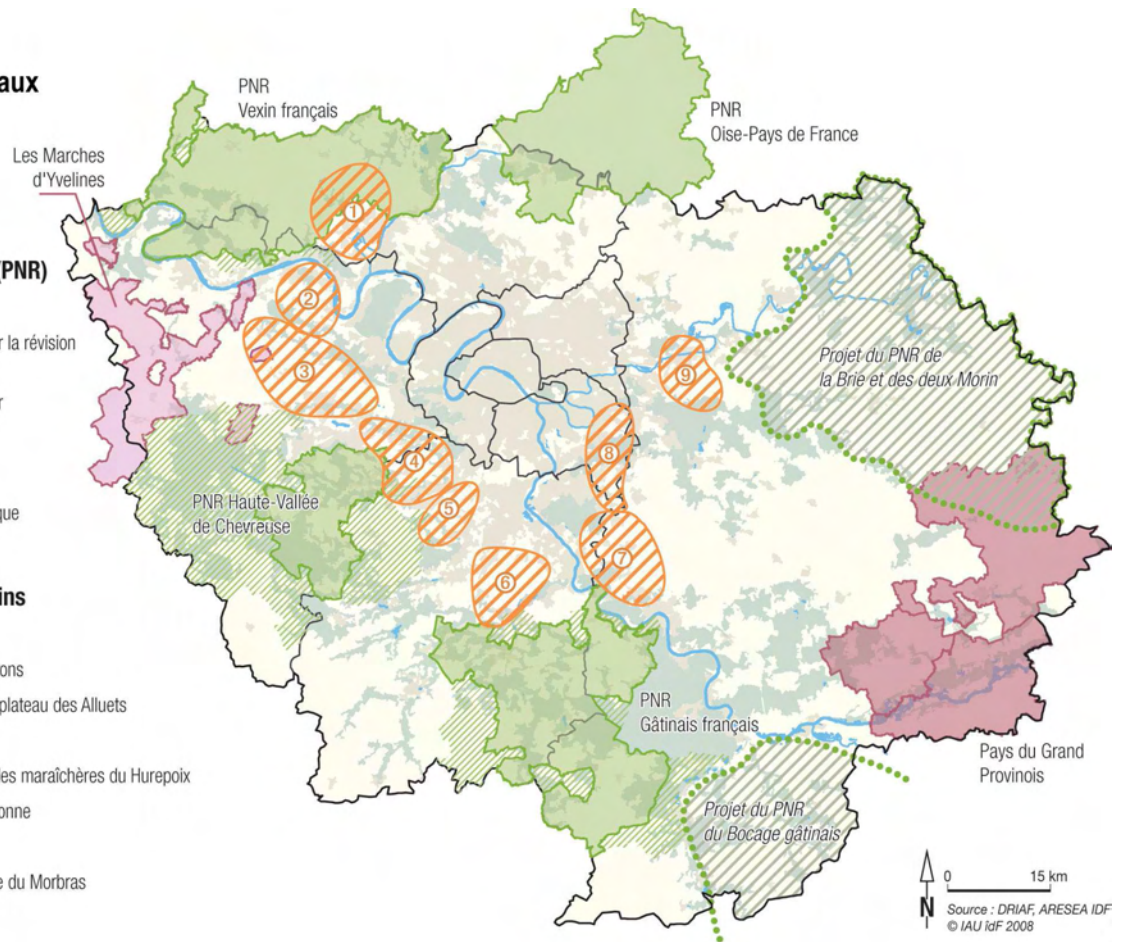
-  PNR existant
-  Périmètre d'étude pour la révision de la charte de PNR
-  Périmètre d'étude pour le projet de PNR

Pays

-  Pays d'accueil touristique
-  Autre pays

Programmes agriurbains

- ① Plaine de Cergy
- ② Vernouillet et ses environs
- ③ Plaine de Versailles et plateau des Alluets
- ④ Plateau de Saclay
- ⑤ Le Triangle vert des villes maraîchères du Hurepoix
- ⑥ Plateau de Centre-Essonne
- ⑦ Sénart
- ⑧ Plateau Briard et Vallée du Morbras
- ⑨ Marne et Gondoire



Source : projet de SDRIF, adopté par le conseil régional le 25 septembre 2008

LES PÔLES TOURISTIQUES RÉGIONAUX PRIORITAIRES EN ÎLE-DE-FRANCE

ÉTAT DES LIEUX 2009



© Château de Courances

Cette note est une actualisation de l'étude réalisée par l'IAU îdF en mars 2006, *Les pôles touristiques régionaux prioritaires en Île-de-France*, Emmanuel Blum.

Inscrite dans le schéma régional du tourisme et des loisirs 2000 – 2010, la politique des pôles touristiques régionaux prioritaires répond à six objectifs :

- concentrer les moyens d'intervention publics
- accompagner les projets de développement dans une logique de marchés et/ou dans une logique à vocation sociale
- s'assurer que l'activité touristique et de loisirs est bien intégrée dans la politique d'infrastructures de la région, notamment en ce qui concerne les nœuds d'information et de communication et la signalisation routière, l'offre d'hébergements et de transports
- constituer des zones de développement touristiques nouvelles, complémentaires à celles de Paris
- obtenir des retombées économiques directes voire indirectes
- renforcer l'attractivité d'un « territoire » défini comme pôle touristique mais aussi de la destination touristique « Paris – Île-de-France »¹⁴.

Un pôle touristique est ainsi un « territoire touristique identifié par des produits, des sites, des équipements et des projets. Il est défini, à travers une thématique forte, propre à créer des synergies ainsi que par son accessibilité, son organisation, ses services, son niveau d'attractivité, le volume de la fréquentation, sa zone de chalandise. Il est capable de générer et diffuser sur tout le territoire des retombées économiques propices à la création d'emplois, l'amélioration du cadre de vie et la préservation de l'environnement. Son périmètre, évolutif, se définit en fonction de la densité de l'offre et des potentialités du territoire¹⁵ ».

¹⁴ Source : schéma régional du tourisme et des loisirs en Île-de-France 2000-2010

¹⁵ Source : *Les pôles touristiques régionaux prioritaires en Île-de-France*, op. cit.



© B. Gegauff / IAU îdF

La politique des pôles touristiques régionaux prioritaires permet de financer des projets de développement du tourisme et des loisirs dans des territoires définis en amont. Il s'agit d'une politique fondée sur une convention

entre le conseil régional et les conseils généraux concernés, pour un cofinancement de chaque projet à parité.

Ce dispositif, relativement souple en matière de choix des opérations finançables, s'adresse à tous les porteurs de projets, qu'ils soient publics, associatifs ou privés. Le principe était de lancer une dynamique positive dans les territoires définis.

Cette politique était, à son lancement, considérée comme devant être dégressive dans les territoires, au fur et à mesure de la montée en puissance du secteur touristique sur chaque territoire.

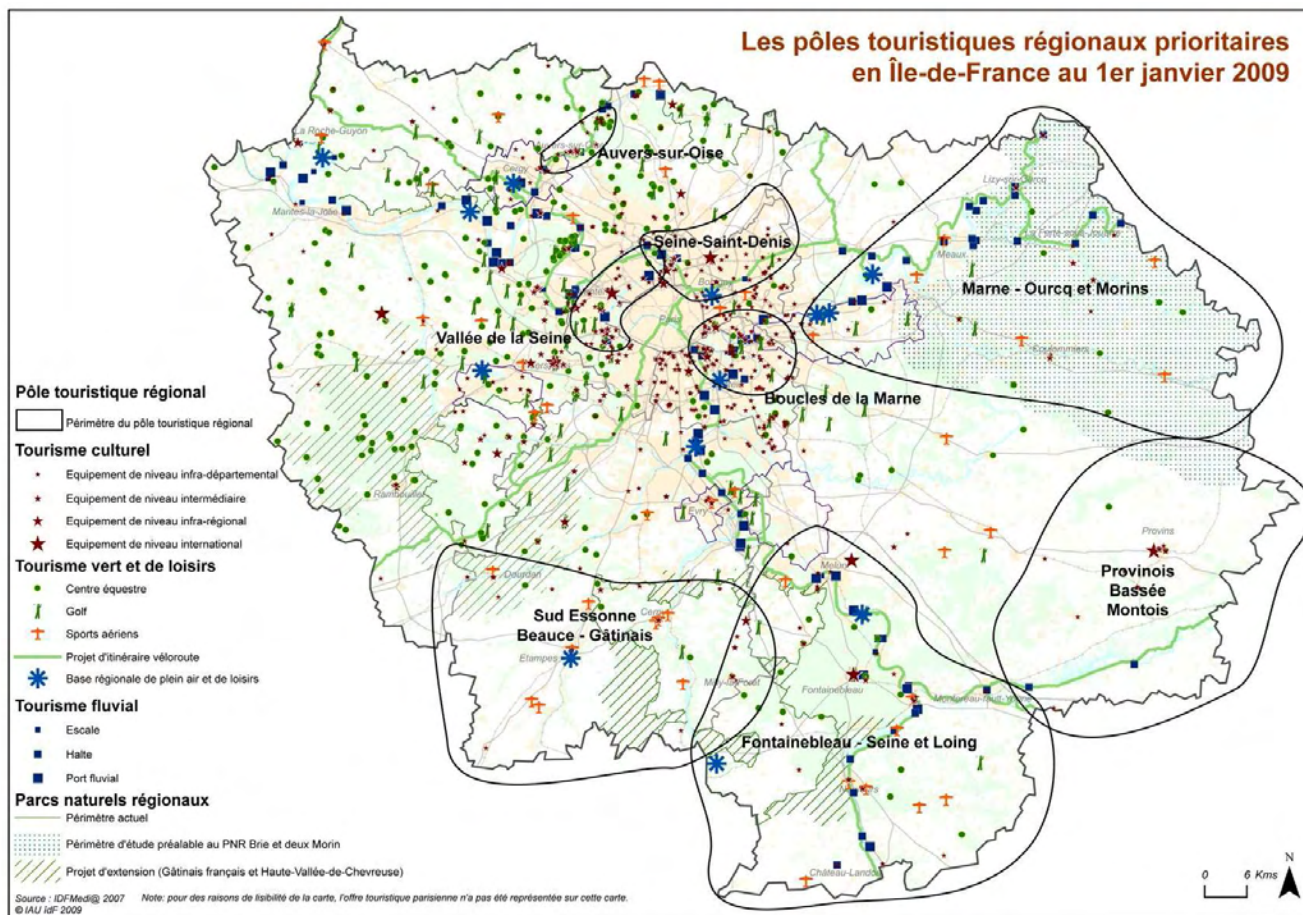
Une évolution des périmètres

A la sortie du premier bilan réalisé par l'IAU îdF en mars 2006, huit pôles touristiques régionaux existaient :

- Paris (seul pôle thématique, autour du tourisme participatif)
- Fontainebleau, Seine et Loing
- Marne, Ourcq et Morins
- Sud-Essonne
- Vallée de la Seine
- Nord Est Parisien
- Boucles de la Marne
- Auvers-sur-Oise

En 2009, cette situation a évolué. Le pôle parisien n'a pas été reconduit. Un nouveau est né, sur le territoire du Provenois et de la Bassée. Et quatre pôles ont vu leur périmètre changer : celui de la Vallée de la Seine s'est étendu à l'ensemble des communes de la boucle nord des Hauts-de-Seine, celui de Seine-Saint-Denis inclut désormais le canal de l'Ourcq, celui des Boucles de la Marne intègre Vincennes en son sein, et enfin celui d'Auvers-sur-Oise se limite maintenant à la vallée de l'Oise, entre Pontoise et Beaumont-sur-Oise, et ne concerne donc plus l'ensemble du Parc naturel régional du Vexin français.

Notons que la règle initiale d'un pôle par département a été respectée, à l'exception de la Seine-et-Marne qui en compte trois, notamment du fait de la taille du département et de son offre touristique existante, expliquant par exemple la création d'un troisième pôle dans le Provenois.



Il est important de signaler que ces changements apportent une plus value intéressante.

Les extensions des pôles Vallée de la Seine, Seine-Saint-Denis et Boucles de la Marne permettent à leurs territoires d'atteindre un niveau suffisant pour agir efficacement et d'intégrer au sein du périmètre des atouts et enjeux touristiques majeurs (Vincennes pour le pôle Boucles de la Marne, Rueil-Malmaison et l'ensemble du linéaire séquanais pour le pôle Vallée de la Seine ou encore le canal de l'Ourcq pour le pôle Seine-Saint-Denis, avec sa dimension touristique et de loisirs d'échelle francilienne).

En ce qui concerne le pôle d'Auvers-sur-Oise, son recentrage sur la vallée de l'Oise permet d'éviter la superposition avec la politique touristique du Parc naturel régional (PNR), qui pouvait engendrer une certaine confusion dans les actions de chacun, le Parc naturel régional ayant créé sa propre structure d'ingénierie touristique, Cap Tourisme. On peut cependant se demander si l'extension du périmètre à l'ensemble de la vallée de l'Oise, depuis Conflans-Sainte-Honorine jusqu'à la limite régionale, voire à un territoire élargi jusqu'à Ecoen ou Enghien-les-Bains par exemple, n'aurait pas été plus pertinente.

Ces modifications ont pour conséquence une meilleure structuration des territoires autour de sites, de lieux phares, points d'accroche locaux du tourisme et des loisirs, comme Provins, Fontainebleau, ou encore Vincennes. Cela s'est notamment vu dans la localisation des actions financées et à leur relative concentration depuis 2006. Ces modifications permettent de mieux répondre aux différentes demandes des clientèles, qu'elles soient franciliennes, françaises voire étrangères.

Le schéma régional du tourisme et des loisirs 2000 – 2010 envisageait également un pôle dans les Yvelines, centré autour de la vallée de la Seine, vers Chatou et Saint-Germain-en-Laye. Ce pôle n'a jamais vu le jour, le conseil général des Yvelines, notamment, n'ayant pas manifesté le souhait d'entrer dans le dispositif.

Notons toutefois que la situation évolue dans ce département, notamment depuis la demande faite par le maire de Versailles pour la création d'un pôle autour de sa ville, nouvelle preuve de l'intérêt que portent les collectivités franciliennes à cette politique. L'enjeu principal, à Versailles, serait de parvenir à développer les alentours du château, site touristique majeur d'Île-de-France, ainsi qu'un réseau de châteaux situés à proximité (Breteuil, Dampierre, Saint-Germain-en-Laye par exemple). L'accent serait ainsi mis sur le tourisme culturel et patrimonial, à destination à la fois des touristes français ou étrangers, mais aussi des Franciliens. Toutefois, cette demande doit être désormais portée officiellement par le Conseil général pour que la démarche s'engage.

Dans ce département, un autre projet pourrait également être envisagé autour d'un territoire très différent mais tout aussi pertinent, Rambouillet. Dans ce cadre géographique, le lien avec la forêt est prioritaire, en travaillant nécessairement avec le PNR de la Haute Vallée de Chevreuse, dont le projet d'extension englobe la totalité de ce territoire. L'accent pourrait à la fois être mis sur le tourisme culturel et patrimonial et sur un tourisme de nature, durable. Toutefois, aucune demande officielle n'a encore été faite sur ce périmètre donc cette situation reste hypothétique.

Enfin, l'accompagnement de toutes ces modifications par la mise en place de conventions sur une durée de 3 ans, permet d'avoir une politique de moyen terme, plus efficace en termes de retombées économiques et sociales. Toutefois, l'absence de programmation pluriannuelle des crédits régionaux et départementaux a tendance à limiter l'impact de ces conventions triennales en diminuant la visibilité des financements. L'absence d'indicateurs de suivi et d'évaluation des projets rend également difficile une étude de l'impact réel de cette politique sur les territoires concernés.

Un dispositif reconnu et partagé

La pertinence du dispositif des pôles touristiques régionaux et de son efficacité dans les territoires concernés revient régulièrement dans les discours des différents partenaires et porteurs de projets.

Dans la plupart des cas, le dispositif est connu des acteurs locaux et est considéré comme utile au développement du tourisme et des loisirs.

Deux éléments sont particulièrement soulignés : la proximité des chargés de développement des pôles au territoire dans lequel ils interviennent et la souplesse du dispositif.

Les chargés de développement parcourent leur territoire régulièrement, ils participent aux études qui y sont réalisées en veillant à inscrire les territoires dans leur environnement touristique ou institutionnel. Mais ils sont surtout hébergés dans les comités départementaux de tourisme (CDT) et à ce titre, identifiés comme des agents locaux et non comme des agents au service d'un projet régional. Ils sont vus comme proches du terrain, proches des acteurs locaux et ouverts à leurs remarques, à leurs propositions.

La souplesse du dispositif est le second atout expliquant le succès de cette politique auprès des porteurs de projets locaux. Pas ou peu de critères d'éligibilité, un travail collectif de choix des projets permettent à la Région et aux conseils généraux d'intervenir de manière ponctuelle, plus souple que par leurs dispositifs de droit commun.

De nombreux acteurs reconnaissent ainsi que la politique des pôles touristiques régionaux a permis à de nombreux territoires de rentrer dans une vraie dynamique de développement et que, sans elle, ces mêmes territoires n'auraient que peu innové et porté de projets touristiques.

Bien entendu, encore faut-il que rien ne grippe la mécanique, ce qui peut arriver. Le bon fonctionnement d'un pôle touristique dépend de plusieurs éléments parmi lesquels :

- une stratégie claire, élaborée lors de la création, et qui est mise en œuvre effectivement
- des moyens financiers des principaux partenaires (Région et Départements) stables et clairement définis
- une certaine liberté d'action du chargé de développement, inscrite dans le cadre des stratégies de développement touristique et des loisirs régionales et départementales
- l'existence d'acteurs locaux dynamiques, désireux de porter et/ou d'accompagner des projets
- une animation d'un réseau, fondamentale, fondée sur la confiance entre les partenaires...

Ces exigences sont importantes et parfois difficiles à réunir et à mettre en œuvre. Elles exigent du temps et de la ténacité de la part des chargés de développement.

Un réseau de chargés de développement à renforcer

Comme l'avait montré l'étude IAU de 2006, le dispositif des chargés de développement des pôles est l'une des forces de cette politique. Leur présence, appréciée par les différents acteurs, sur les territoires des pôles permet d'être à la fois à l'écoute des problématiques locales, mais aussi d'apporter une cohérence aux projets, en accord avec la stratégie prédéfinie. Ils permettent à la Région de disposer d'une relative visibilité locale, aux côtés des Départements.

Et ce, même si leur rattachement aux CDT brouille parfois ce message partenarial.

L'échange d'expériences entre les chargés de développement est un élément facilitateur pour un meilleur fonctionnement de leurs missions.

La Région organise deux à trois réunions par an avec un ordre du jour relativement chargé, autour de thèmes et d'échanges de pratiques intéressant les chargés de développement. Toutefois, il semble qu'un besoin d'échanges peut-être plus « libres » entre les chargés de développement soit ressenti.

Il semblerait également utile que la Région fasse un point régulier sur sa politique touristique mais aussi sur sa politique générale, les principaux axes d'actions dans lesquels s'inscrit le travail des chargés de développement, afin qu'ils puissent s'y rattacher. Une démarche similaire pourrait être attendue de la part des Départements dont les stratégies sont inscrites dans les schémas départementaux de développement du tourisme et des loisirs.

Pour faciliter le fonctionnement du réseau, il pourrait être intéressant d'envisager un « lieu » permettant de centraliser différentes informations relatives aux actions des pôles. Une plate-forme Internet régionale dédiée aux pôles, à usage exclusif des chargés de développement et des partenaires régionaux et départementaux, pourrait ainsi être développée, par exemple pour rassembler cahiers des charges, documents de réflexions, études, etc. et ce afin de mutualiser idées et travaux.

Une montée en puissance en matière d'investissements

Après la période de lancement de la politique, le dispositif a connu deux étapes importantes. Un premier bond dans le montant des investissements financés, comme le montre le graphique situé un peu plus loin, entre 2003 et 2004 et une montée en puissance du dispositif à partir de 2006. Ainsi, entre 2000 et 2005, plus de 13 millions d'euros ont-ils financé des « investissements », dont 4,7 millions d'euros de la part du Conseil régional. Entre 2006 et 2008, ce sont 21,4 millions d'euros qui ont été investis au total, dont 5,8 de la part du conseil régional. Et, pour la plupart des projets, le principe de parité de financement conseil régional – conseil général a été respecté.

Montant des dépenses entre 2006 et 2008 (en euros)

Pôles	Fonctionnement		Investissement	
	Montant total	Subvention régionale	Montant total	Subvention régionale
Paris*	-	-	1 936 000,00	580 800,00
Seine et Marne**	847 285,00	390 901,56	9 691 172,90	2 675 272,98
<i>dont Fontainebleau - Seine et Loing</i>	366 000,00	183 000,00	3 294 704,47	1 040 249,55
<i>dont Marne - Ourcq et Morins</i>	366 000,00	183 000,00	3 885 748,43	924 029,83
<i>dont Provinois - Bassée - Montois</i>	115 285,00	24 901,56,00	2 394 200,00	688 030,40
Sud-Essonne	263 000,00	131 500,00	3 762 876,78	1 060 228,19
Vallée de la Seine	298 682,50	144 408,75	197 874,40	60 100,35
Seine-Saint-Denis	596 000,00	187 600,00	4 752 793,99	1 080 230,47
Boucles de la Marne	184 000,00	92 000,00	823 399,11	279 549,00
Auvers-sur-Oise	317 661,58	125 712,80	210 000,00	63 750,00
TOTAL général	2 506 629,08	1 072 123,11	21 374 117,18	5 799 930,99

Source : Conseil régional, unité société, Sous direction Tourisme, sport et loisirs

* le pôle de Paris n'a pas été reconduit après 2007

** Il s'agit là d'une globalisation des trois pôles seine et marnais (Fontainebleau – Seine et Loing, Marne, Ourcq et Morins et Provinois, Bassée, Montois)

Le bilan financier 2000 – 2008 permet de faire une analyse globale des investissements réalisés par les différents pôles et de différencier ceux où la dynamique de projet est avérée de ceux où elle peine encore à démarrer.

Montant des dépenses entre 2000 et 2008 (en euros)

Pôles	Fonctionnement		Investissement	
	Montant total	Subvention régionale	Montant total	Subvention régionale
Paris	375 800,00	187 900,00	2 095 100,00	660 350,00
Seine et Marne	1 599 934,49	706 191,35	15 075 044,00	4 336 830,04
<i>dont Fontainebleau - Seine et Loing</i>	996 649,49	437 289,79	6 513 884,08	2 397 596,61
<i>dont Marne - Ourcq et Morins</i>	488 000,00	244 000,00	6 166 959,92	1 251 203,03
<i>dont Provinois - Bassée - Montois</i>	115 285,00	24 901,56	2 394 200,00	688 030,40
Sud-Essonne	627 341,18	285 903,09	6 815 775,92	2 230 788,68
Vallée de la Seine	596 092,50	274 819,75	660 853,00	211 734,05
Seine-Saint-Denis	1 116 000,00	420 000,00	7 050 179,46	1 971 039,15
Boucles de la Marne	577 072,91	263 273,48	1 853 461,69	728 379,29
Auvers-sur-Oise	784 182,72	320 040,85	1 274 019,52	329 091,88
TOTAL général*	5 724 423,80	2 506 128,52	34 824 433,60	10 468 213,09

Source : Conseil régional, unité société, Sous direction Tourisme, sport et loisirs

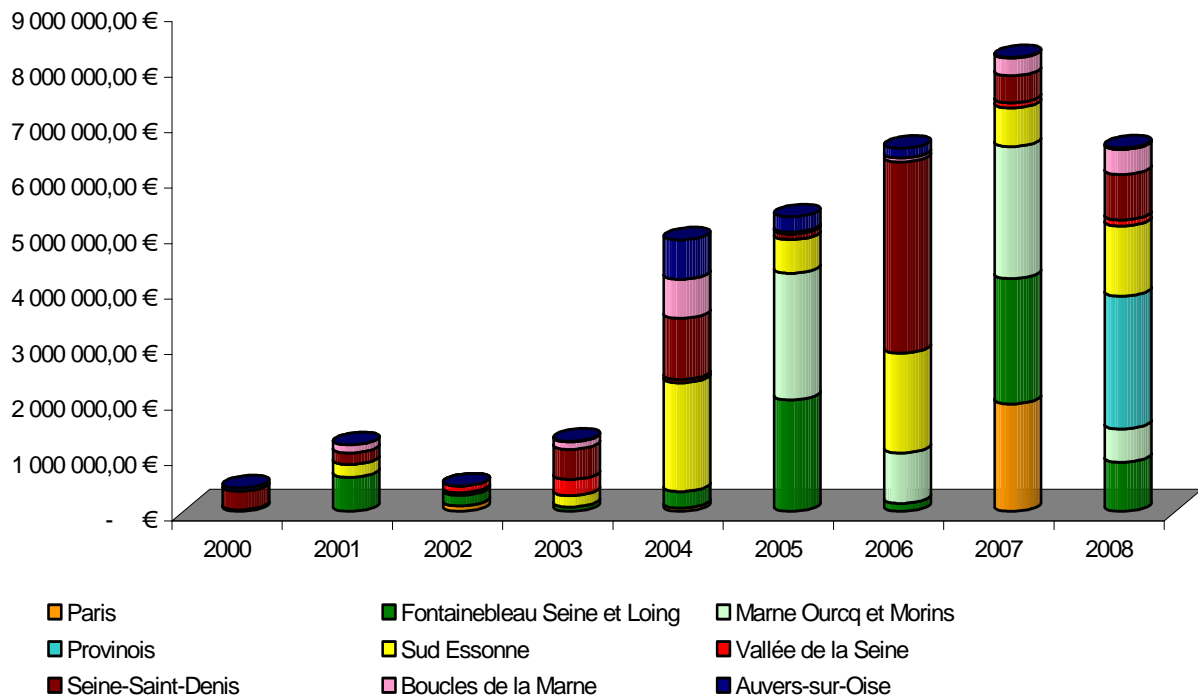
* Le total général inclut le financement d'une étude d'évaluation de la politique des pôles touristiques régionaux menée par l'Observatoire régional du tourisme d'Ile-de-France en 2004, à hauteur de 48 000 € en fonctionnement.

Les situations sont ainsi très contrastées entre les différents pôles en matière de financement d'investissements.

La majorité des investissements est concentrée dans les pôles Fontainebleau - Seine et Loing, Marne - Ourcq et Morins, Sud-Essonne et Seine-Saint-Denis, qui représentent plus de 75% du total investi. Quelques opérations importantes, comme une restructuration de l'aire d'accueil touristique sur le site de Villecran à Provins, la création d'un équipement de loisirs à l'aérodrome de La Ferté-Gaucher, la création d'hébergements dans plusieurs sites essonnais, la rénovation et la mise en tourisme de plusieurs sites à Milly-la-Forêt, ou encore le soutien à l'événement « L'été au canal » sur le Canal de l'Ourcq, ont ainsi pu voir le jour. A l'inverse, les pôles Vallée de la Seine (2% des investissements totaux), Boucles de la Marne (5%) et Auvers-sur-Oise (4%) sont les pôles les moins actifs, même si certains projets importants, comme les travaux autour du Musée Fragonard, à Maisons-Alfort, le soutien à la création d'hébergements touristiques à Auvers-sur-Oise, ou encore la mise en valeur du patrimoine de communes des Hauts-de-Seine par la création de circuits découverte, ont pu être réalisés.

Ce constat est d'ailleurs très accentué entre 2006 et 2008, en particulier pour les pôles Vallée de la Seine et Auvers-sur-Oise, qui n'ont représenté qu'environ 2% des investissements à eux deux. Le pôle Boucles de la Marne a vu son niveau d'investissement augmenter en 2008, mais cela reste relativement faible au regard de l'activité des autres pôles et du potentiel que représente son territoire.

Financements totaux 2000 - 2008 Investissements



L'année 2009 confirme la montée en puissance du dispositif sur les pôles les plus dynamiques, avec des investissements importants engagés, que ce soit dans les trois pôles de Seine-et-Marne ou en Seine-Saint-Denis, mais apporte aussi quelques modifications au constat précédent. D'abord, le pôle Sud-Essonne connaît une période de diminution du nombre de projets, la plupart des projets identifiés dans l'étude stratégique ayant été étudiés ou réalisés. Le pôle d'Auvers-sur-Oise voit, quant à lui, arriver deux opérations importantes, liées à la remise en état du jardin des précipitations de Méry-sur-Oise et à l'aménagement du nouvel office du tourisme d'Auvers-sur-Oise. La situation dans les Hauts-de-Seine paraît aussi se dégager avec une prise de conscience de la part du conseil général de l'intérêt de cette politique. Cela est notamment dû au fait que le conseil général envisage désormais que des crédits servant à financer les projets du pôle ne soient pas forcément précisément fléchés dès le budget mais puissent provenir de ses différents services (tourisme, culture, sports, etc.). Cela augure donc pour 2010 d'une probable augmentation des crédits. Le pôle Boucles de la Marne a vu une augmentation sensible des investissements réalisés, avec la 1^{ère} tranche des travaux pour l'ouverture d'un nouvel office du tourisme à Vincennes. 2009 a ainsi connu une programmation de 9,5 millions d'euros, dont 2,5 millions financés par le conseil régional.

Il faut noter, enfin, qu'à partir de 2009, la parité de financement entre le conseil régional et les conseils généraux a tendance à n'être plus appliquée systématiquement, notamment du fait des difficultés financières de ces derniers.

En matière de financement de dépenses de fonctionnement, les situations sont plus diversifiées. La plupart des pôles ne financent que le poste du (de la) chargé(e) de développement du pôle. Mais d'autres ont choisi d'y inclure des financements d'opérations particulières, comme le baladobus, le train direct Paris – Auvers-sur-Oise ou les promenades fluviales sur l'Oise pour le pôle Auvers-sur-Oise. Cette liste n'étant bien entendu pas exhaustive.

L'analyse du type d'opérations financées est également révélatrice des dynamiques en cours dans les pôles.

Dans le prolongement de l'étude de 2006, les actions financées (qu'il s'agisse de dépenses de fonctionnement comme d'investissements) dans le cadre des pôles ont été réparties en sept catégories. Le tableau suivant prend en compte les projets financés depuis 2000 afin d'avoir une vision globale de la politique menée.

Répartition des actions financées, par thème, entre 2000 et 2008 (en euros)

Type d'action	Montant total	Subvention régionale	% du montant total global	% de la subvention régionale globale	% du montant total global - Rappel 2000-2005
Accessibilité et transport	665 919,62	263 382,50	1,6 %	2,0 %	3,1 %
Etudes de stratégie et de clientèle	1 979 752,61	866 414,04	4,9 %	6,7 %	7,2 %
Signalétique	2 913 791,18	1 117 036,83	7,2 %	8,6 %	10,9 %
Hébergement / Restauration	11 936 217,14	2 708 456,52	29,5 %	20,9 %	12,1 %
Animation des pôles	4 661 494,72	2 139 601,40	11,5 %	16,6 %	15,4 %
Accueil – Information	6 574 822,44	2 440 963,33	16,2 %	18,9 %	17,2 %
Sites et produits	11 768 838,69	3 390 862,99	29,6 %	26,2 %	34,1 %
Total général*	40 500 836,40	12 926 717,61	100,0 %	100,0 %	

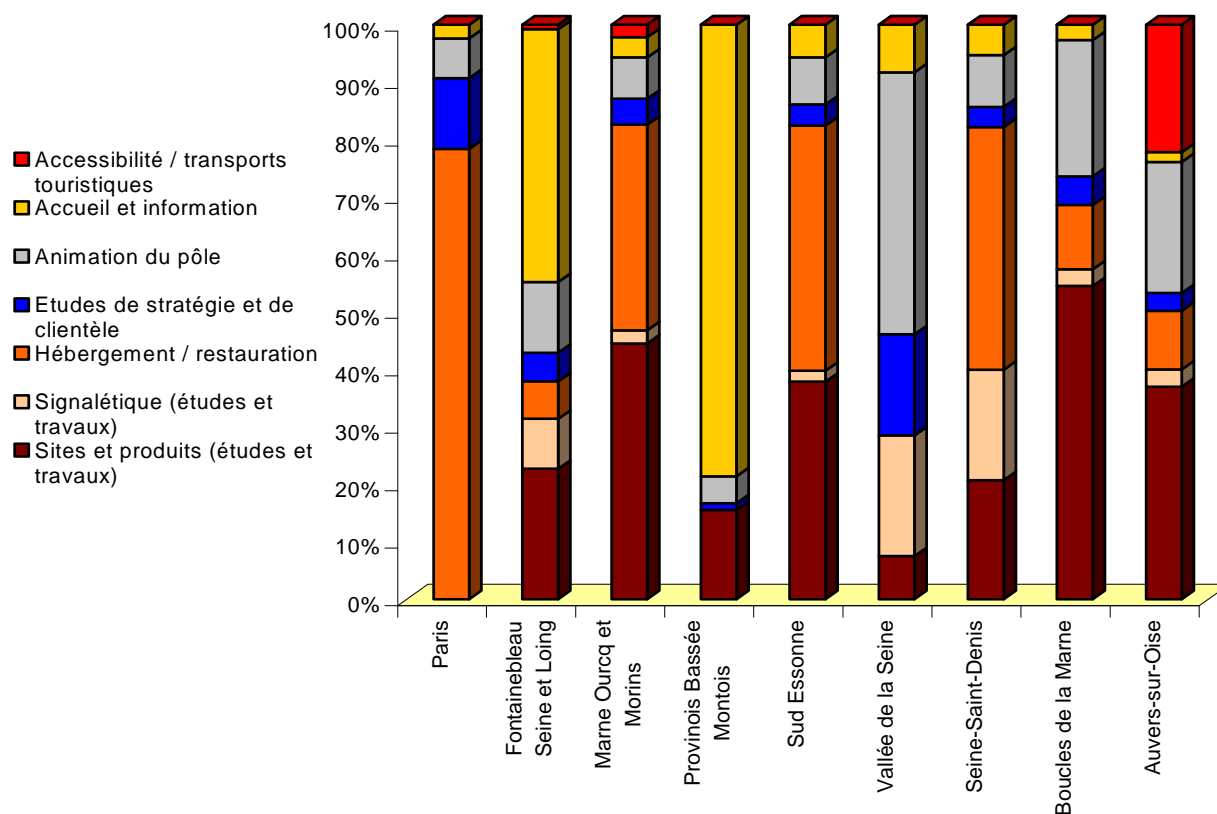
* le total général ne prend pas en compte le financement de l'étude ORTIF d'évaluation des pôles, en 2004.

La comparaison avec la répartition des financements 2002-2005 montre que seul le secteur Hébergement / Restauration voit sa part sensiblement augmenter dans les financements globaux. Elle passe de 12 % à près de 30 %. Cela s'explique par le financement de projets lourds dans les pôles Paris, Sud-Essonne et Seine-Saint-Denis en 2006 et 2007. La part

de l'animation des pôles reste importante, mais perd tout de même quelques points. Le financement des Sites et produits conserve la part la plus élevée, autour de 30 %.

Les situations dans les pôles sont toutefois très variées.

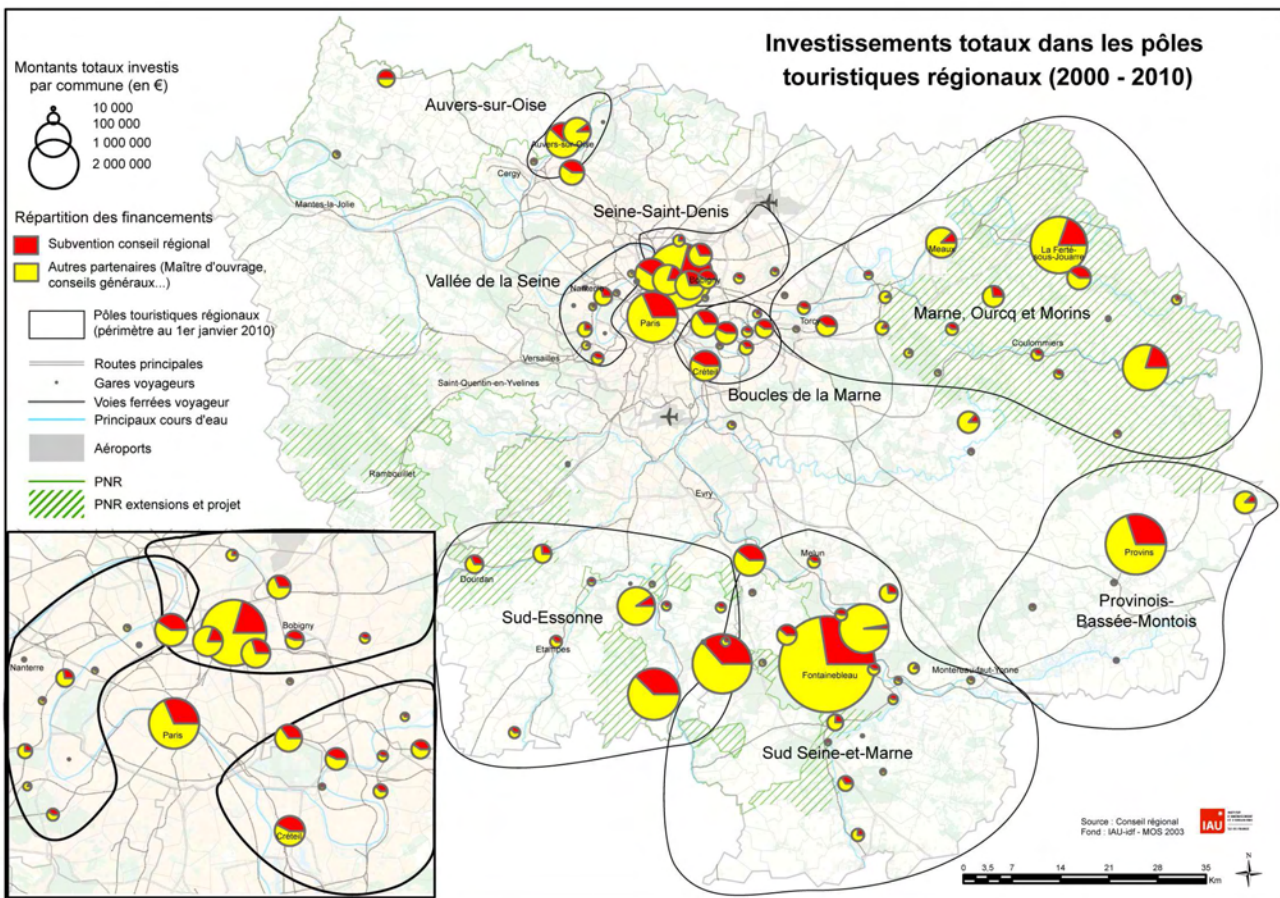
Répartition des financements par thématique dans les pôles touristiques régionaux



Si dans la plupart des pôles les « sites et produits » et le domaine « hébergement / restauration » représentent la majeure partie des investissements, il faut noter l'importance des investissements en matière d'accueil dans le pôle Fontainebleau - Seine et Loing et dans le pôle Provenois - Bassée - Montois. Autre élément révélateur de l'activité des pôles, la part de l'animation du pôle dans le financement global. En effet, les trois pôles où la dynamique a eu des difficultés à s'enclencher affichent une part très importante en la matière (45 % pour le pôle Vallée de la Seine, 24 % pour le pôle des Boucles de la Marne et 23 % pour le pôle d'Auvers-sur-Oise).

Signalons enfin que cette politique a permis le financement de très nombreux « petits » projets à l'échelle des 8 pôles. Ainsi 26 % des projets financés ont reçu au plus 10 000 € de subvention régionale, 36% ont reçu entre 10 000 et 25 000 € et, à l'inverse, seulement 10 % ont en tout reçu plus de 100 000 € de subvention régionale.

Localisation des investissements réalisés dans le cadre de la politique des pôles touristiques régionaux entre 2000 et 2010



La carte ci-dessus a pour objet la localisation des investissements réalisés dans le cadre des pôles touristiques et notamment en indiquant la part des financements régionaux dans les projets. Il s'agit des montants investis par commune (et donc de la somme des projets réalisés sur la commune). Les projets non localisables (projets à l'échelle d'un pôle dans son ensemble, études non territorialisées, etc.) ne sont pas pris en compte dans cette cartographie. De plus les projets concernant une intercommunalité ou un territoire légèrement plus large ont été centrés sur une commune en particulier et ce, afin de pouvoir les inclure dans le calcul.

Toutefois, il apparaît qu'au-delà de cette montée en puissance du dispositif, celui-ci reste en décalage par rapport aux objectifs initiaux fixés par le Schéma régional du tourisme et des loisirs 2000-2010, notamment du fait d'une relative dispersion des crédits sur de multiples projets d'envergure limitée.

Des porteurs de projets majoritairement publics

Comme lors de la précédente étude en 2005-2006, il apparaît que la grande majorité des projets soutenus par les pôles touristiques sont portés soit par des collectivités locales ou des organismes publics, soit par des acteurs associatifs. Le développement de projets privés reste encore limité, à la fois par les règles de financement des entreprises privées (règle de minimis...) et par les temporalités décisionnelles différentes entre les acteurs privés et les acteurs publics. Par ailleurs certains acteurs privés n'ont pas le « réflexe » de se tourner vers les collectivités pour solliciter une aide financière.

Dans certains pôles, il semble aussi que le CDT reste encore très fortement impliqué dans le portage de projets. Souvent la raison en est que les collectivités locales qui souhaitent développer un projet n'ont pas forcément les moyens de le faire et donc se tournent vers cet acteur local reconnu. Cependant, la logique des pôles touristiques est plutôt d'inciter les différents acteurs à mettre leurs moyens en commun pour porter ces projets. La trop forte présence d'un CDT comporte le risque de limiter la dynamique qui pourrait être lancée par les porteurs de projets locaux.

Des choix stratégiques à clarifier dans la politique actuelle

La politique régionale des pôles touristiques régionaux prioritaires souffre depuis ses débuts de la coexistence de plusieurs principes d'investissements, qui, portés par des partenaires différents, peuvent ralentir voire annuler tout soutien à un ou des projets locaux.

Il est indiqué dans les objectifs initiaux que la politique des pôles touristiques doit « concentrer les moyens d'investissements publics » et notamment en finançant des projets dits « structurants ». Or la définition de ce dernier terme n'est pas partagée par les différents acteurs. Un équipement « structurant » est-il forcément un équipement de grande taille, qui appelle une fréquentation importante, et nécessite un financement très élevé de la part des pouvoirs

publics ? Ou alors, un projet « structurant » peut-il être un projet participant à l'attrait global d'un territoire, à sa structuration en matière d'offre touristique et de loisirs ? Ainsi un projet de taille relativement limitée, mais qui complète l'offre déjà existante, l'améliore, permettant ainsi une meilleure réponse aux attentes des touristes et excursionnistes potentiels, ne devrait-il pas être considéré comme structurant ?

L'enjeu de la politique des pôles touristiques régionaux est ainsi de structurer plus l'offre des territoires, de l'améliorer, sur la base d'une stratégie adaptée à chacun de ces territoires. Il s'agit, du moins telle qu'elle est portée aujourd'hui, d'une politique d'aménagement et de développement local des territoires plus que d'une politique purement touristique. Cela pose donc la question du rôle du comité régional du tourisme (CRT), aujourd'hui signataire des conventions et membre des comités de pilotage, mais dont la stratégie, depuis quelques années, s'est recentrée sur la promotion internationale de la destination Paris-Île-de-France. Sa présence a été toutefois claire autour de certains éléments forts des pôles, comme par exemple l'ouverture du conservatoire national des plantes aromatiques, médicinales et industrielles de Milly-la-Forêt ou encore en assurant une promotion large de l'événement « l'été au canal, l'Ourcq en fêtes », mené par le pôle Seine-Saint-Denis. Toutefois, son recentrage autour de Paris pose la question de son positionnement à venir sur les pôles touristiques.

Au delà de cette question du rôle du CRT, quelques éléments fondamentaux sont à prendre en compte dans les futures stratégies, éléments qui permettront d'améliorer la lisibilité de l'action de chacun des pôles touristiques.

Il est ainsi important de bien définir la cible de clientèle que l'on souhaite faire venir sur le territoire. On ne proposera pas forcément la même offre aux différents types de clientèles. Pour faire venir des touristes et excursionnistes une première fois sur le territoire, on s'appuiera ainsi sur des secteurs ou équipements majeurs, déjà connus du plus grand nombre ou en voie de l'être. Par exemple Provins, ou Meaux, Milly-la-Forêt, les vallées des Morin, etc. Ces lieux devront ainsi voir leur accueil amélioré, avec une logique de promotion, voire de vente des sites et produits de territoires alentours, pour y faire revenir les visiteurs.

Il sera intéressant de proposer ces territoires autour des principaux sites et monuments aux touristes et excursionnistes étant déjà venus, ou alors à ceux en recherche d'insolite, d'inconnu...

Une offre destinée aux habitants des territoires des pôles ou à ceux des principaux centres urbains situés dans l'environnement immédiat devrait aussi pouvoir être envisagée. C'est en effet l'une des clientèles les plus accessibles, mais surtout les plus intéressées.

Il est donc important de réfléchir à cette structuration du territoire, entre les sites majeurs et leurs alentours, de développer le maillage de ces espaces, notamment en matière de circulations douces, en lien avec les gares, afin de favoriser le déplacement des visiteurs sur l'ensemble du territoire.

Vers une politique territoriale renouvelée ?

Il apparaît toutefois, qu'au delà de la fin des conventions actuelles, la Région sera confrontée au choix du maintien ou non de sa politique territoriale de développement touristique.

Renoncer à une politique territoriale...

Envisager de renoncer à une politique territoriale ciblée entraînerait de développer soit une politique de sites, soit une politique, réalisée à l'échelle globale de la région, et se focalisant autour de thématiques.

Le premier choix conduirait à soutenir quelques sites touristiques majeurs, comme le Musée de l'Air et de l'Espace au Bourget, le projet de Musée des transports à Chelles, le MAC-VAL, certains châteaux majeurs, etc. Ce choix représenterait un tournant dans la politique régionale, avec une ambition purement touristique affichée, dans le cadre d'une politique pluriannuelle d'investissements. En termes de stratégie marketing, le CRT aurait là une réelle complémentarité avec l'action régionale, intervenant pour promouvoir les sites à l'échelle nationale et internationale. Toutefois ce choix nécessiterait des budgets autrement plus importants que ceux dévolus actuellement à la politique du tourisme.

Une autre possibilité est de se focaliser sur une ou plusieurs thématiques, comme la question de l'accueil, ou de l'accessibilité pour les handicapés etc. Là encore, la notion de territoires prioritaires est abandonnée, car une politique thématique n'a de sens qu'à l'échelle de la région dans son ensemble. La Région a la légitimité d'investir sur ce type de politique mais elle perd le lien avec les territoires locaux. Le CRT aurait également son rôle à jouer, d'accompagnement non des sites mais de la politique régionale dans son ensemble, à destination des publics visés.

... Ou mener une politique territoriale renouvelée

Il apparaît toutefois important de maintenir une politique territoriale de développement touristique, notamment afin de mieux prendre en compte l'enjeu d'aménagement du territoire accompagnant tout projet de développement touristique ou de loisirs.

Mais il conviendrait de renouveler cette politique territoriale, en ciblant plus précisément les territoires et les sites soutenus.

Ce choix permet en effet le maintien d'un lien entre la Région et les territoires franciliens, tout en évitant une forme de saupoudrage.

Cette évolution de la politique des pôles nécessiterait en premier lieu de re-définir des territoires pertinents pour une intervention directe de la Région, en soutien des acteurs touristiques et économiques locaux. Ces territoires seraient notamment définis en fonction de sites touristiques d'intérêt régional présents en leur sein. Un travail, en partenariat avec le CRT notamment, permettrait cette définition de ces sites à enjeux majeurs, où l'action régionale se concentrerait. Le STIF pourrait également être impliqué dans la mesure où la

réflexion sur l'accessibilité de ces sites est indispensable pour leur rayonnement.

Cette action aurait pour but d'intervenir sur ces projets avec une logique d'investissements pluriannuels, sur l'ensemble des thématiques liées au développement de l'offre : hébergement, restauration, offre culturelle ou récréative, mais aussi événementiel, etc.

Cela impliquerait donc un travail de structuration des territoires et de recherche de cohérence dans les actions financées. Cette nouvelle politique permettrait également de maintenir un lien avec les conseils généraux, malgré leurs difficultés financières (les perspectives pour 2010 indiquant une diminution des crédits dans pratiquement tous les départements).

Bien entendu une politique d'ampleur, en lien avec les grandes orientations du prochain schéma régional de développement du tourisme et des loisirs, nécessiterait probablement une montée en puissance en matière de finances régionales, et un lien avec les principaux acteurs partenaires, prêts à participer au renforcement de la destination Paris – Île-de-France.

La Région, dans les objectifs qu'elle pourrait fixer à la poursuite de la politique des pôles touristiques prioritaires, serait légitime à porter ces exigences de réflexion globale, de transversalité, de maillage du territoire pour donner une vision globale d'une politique d'aménagement et de développement des territoires franciliens.

LE BASSIN PARISIEN, UN TERRITOIRE D'AVENIR POUR LE TOURISME ?

La Conférence des Présidents des régions du Bassin parisien, regroupant les régions Basse-Normandie, Bourgogne, Centre, Champagne-Ardenne, Haute-Normandie, Île-de-France, Pays de la Loire et Picardie, a engagé des réflexions autour d'un document, un « cadre de référence stratégique », donnant quelques perspectives de travail communes.

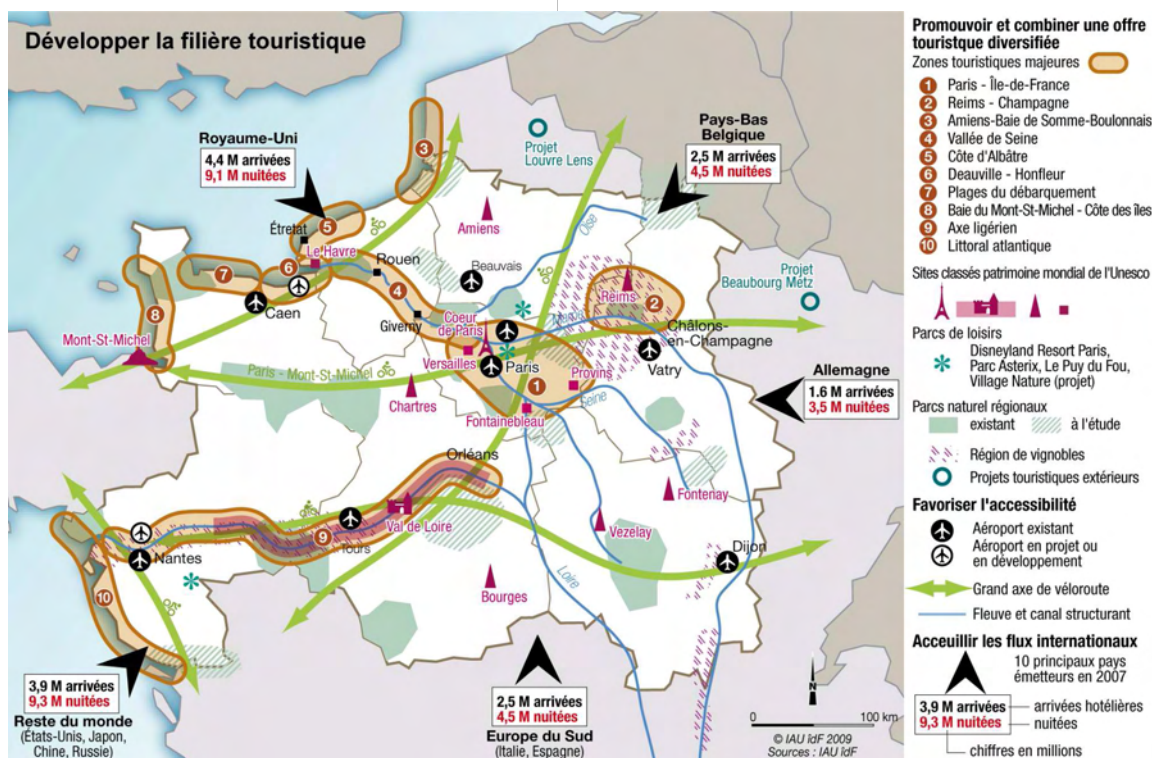
Ce travail a permis d'inscrire le tourisme comme l'un des enjeux majeurs de ce territoire.

En effet, ces régions disposent d'une offre touristique d'échelle nationale voire internationale, qu'il s'agisse des sites classés au patrimoine mondial de l'humanité (cathédrales d'Amiens, de Bourges, de Chartres, de Reims, Basiliques de Paray le Monial ou de Vézelay, Mont-Saint-Michel, Val de Loire, ainsi que les sites franciliens à Paris, Versailles ou encore Provins...), ou encore des vignobles renommés de Champagne, de Bourgogne ou de Loire, des plages du débarquement, etc.

Ce territoire est d'ores et déjà parcouru par les touristes, qu'ils soient Français ou étrangers, même s'il n'est pas identifié comme tel. Il est ainsi observé qu'il a accueilli en 2007 52 millions d'arrivées hôtelières (48% du total national) et 97 millions de nuitées (dont 54% de Français et 46 % d'étrangers).

Pour cela, ce territoire dispose de capacités d'hébergement extrêmement importantes : 5 629 hôtels (près de 500 000 lits), 1 842 campings (208 000 emplacements) en 2009, ainsi que de très nombreuses résidences secondaires (736 000 en 2006, soit 11% du parc total de logements en moyenne).

Il s'agit, enfin, d'une destination de courts séjours pour les Français. Ceux-ci, dans leur ensemble, effectuent 26,5 millions de courts séjours dans le Bassin parisien (soit 33% du nombre total de courts séjours, hors région de résidence). 17 millions d'entre eux sont effectués par les habitants de ces régions (soit 40% du nombre total de leurs courts séjours, hors région de résidence). On peut ajouter à cela 7 millions de courts séjours effectués par les habitants du bassin parisien dans leur région de résidence. Quant aux clientèles étrangères présentes sur ce territoire, elles sont très majoritairement européennes, avec une prédominance des clientèles venues du Royaume Uni, Pays Bas, d'Allemagne ou encore d'Italie ou d'Espagne. La clientèle américaine étant la première clientèle non-européenne présente sur ce territoire.



Source : Perspectives Bassin Parisien, 7 engagements des Régions, pour un Bassin parisien attractif, durable et solidaire, IAU îdF, octobre 2009

L'analyse et l'évaluation des schémas de développement du tourisme et des loisirs de chacune des régions du Bassin parisien font ressortir des points de convergence, des thématiques communes porteuses de développement et des bonnes pratiques. L'étude des stratégies marketing et des outils de communication, notamment les sites Internet des comités régionaux et départementaux de tourisme a d'ailleurs confirmé ces potentialités de convergence.

Citons en premier lieu le tourisme lié au patrimoine ou à la mémoire, avec à la fois la thématique des deux guerres mondiales, le patrimoine mondial de l'UNESCO, les grandes cathédrales, ou encore de très nombreux châteaux avec leurs parcs exceptionnels, la liste n'étant pas exhaustive. C'est aussi le cas pour la thématique des jardins, en fort développement dans le bassin parisien, comme par exemple en Picardie, ou en Île-de-France.

Des collaborations thématiques interrégionales existent déjà et sont, pour certaines d'entre elles, mentionnées dans les documents stratégiques régionaux. Citons ainsi la Loire à vélo, qui associe les régions Pays de la Loire, Centre et Bourgogne. Citons aussi « le Printemps des Jardins », événement organisé par le groupe SANEF¹⁶, en partenariat avec 5 régions du Nord Est de la France, dont la Picardie et Champagne-Ardenne...

La plupart des clientèles ciblées dans les schémas régionaux de développement du tourisme se retrouve dans l'ensemble des régions ; la clientèle court séjour bien entendu mais aussi les voyages scolaires et la clientèle famille et enfants.

Il apparaît donc qu'une démarche partagée de développement touristique autour des thèmes et des clientèles en question permettrait de mutualiser les moyens, de renforcer des pratiques touristiques existantes, et notamment celles des habitants de ces régions. Les actions touristiques d'envergure interrégionale n'en seraient que plus fondées et valorisées.

¹⁶ SANEF société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France

Fréquentation des 30 principaux sites touristiques du Bassin parisien en 2007

Région	Site	Fréquentation	Région	Site	Fréquentation
Île-de-France	Disneyland® Resort Paris	14 500 000	Île-de-France	Arc de Triomphe	1 334 873
Île-de-France	Cathédrale Notre-Dame de Paris	13 600 000	Normandie	Abbaye du Mont-Saint-Michel	1 232 000
Île-de-France	Sacré Cœur de Montmartre	10 500 000	Île-de-France	Musée de l'armée	1 194 950
Île-de-France	Musée du Louvre	8 300 000	Champagne-Ardenne	Lac du Der	1 100 000*
Île-de-France	Tour Eiffel	6 797 409	Île-de-France	Musée du Luxembourg	973 417
Île-de-France	Centre Pompidou	5 509 425	Île-de-France	Sainte-Chapelle	850 000
Île-de-France	Château de Versailles	5 326 317	Île-de-France	Galerias nationales du Grand Palais	819 186
Île-de-France	Musée d'Orsay	3 166 509	Bourgogne	Basilique de Vézelay	800 000*
Île-de-France	Cité des Sciences et de l'Industrie	2 845 000	Bourgogne	Basilique de Paray le Monial	800 000*
Picardie	Parc Astérix	1 622 000	Île-de-France	Musée Grévin	762 705
Centre	Cathédrale Notre-Dame de Chartres	1 500 000*	Centre	Château de Chenonceau	734 673**
Champagne-Ardenne	Cathédrale de Reims	1 500 000*	Centre	Château de Chambord	722 000
Normandie	Cimetière américain – Colleville	1 500 000	Île-de-France	Musée Rodin	670 706
Île-de-France	Musée du Quai Branly	1 379 624	Île-de-France	Musée de l'Orangerie	598 762
Île-de-France	Muséum national d'histoire naturelle	1 373 837	Île-de-France	Petit Palais	576 337

* : Données 2006 - ** : Données 2005

Source : ODIT France – partenaires régionaux

Arrivées hôtelières des principales clientèles étrangères dans les régions du Bassin parisien en 2007

Arrivées Hôtelières	Basse-Normandie	Bourgogne	Centre	Champagne-Ardenne	Haute-Normandie	Île-de-France	Pays de la Loire	Picardie	Total Bassin Parisien	Total France	part Bassin Parisien / France
Royaume-Uni	280 328	253 367	250 295	298 480	172 356	2 791 959	139 900	162 655	4 349 341	7 554 239	57,6%
Etats-Unis	86 275	48 690	85 362	17 564	18 089	1 861 341	16 738	13 159	2 147 218	2 937 905	73,1%
Allemagne	47 516	170 904	111 388	59 672	55 209	1 126 191	43 346	38 418	1 652 644	3 305 154	50,0%
Espagne	23 798	24 213	68 218	10 467	23 318	1 458 971	24 076	17 362	1 650 422	2 661 716	62,0%
Italie	56 635	95 403	92 187	30 385	37 229	1 110 845	31 955	19 709	1 474 349	3 080 392	47,9%
Belgique	77 507	187 905	82 768	140 266	49 822	642 432	34 206	95 371	1 310 276	2 621 720	50,0%
Pays-Bas	34 184	170 408	112 467	53 714	31 664	709 281	21 996	34 290	1 168 005	1 866 988	62,6%
Japon	24 474	16 937	69 194	7 866	20 148	824 113	5 939	5 811	974 480	1 295 253	75,2%
Chine	2 063	10 792	6 879	1 838	2 215	425 494	1 859	2 415	453 555	530 476	85,5%
Russie	4 221	4 064	8 225	1 919	5 105	279 987	5 612	2 189	311 321	498 787	62,4%
Total	637 001	982 684	886 983	622 171	415 154	11 230 614	325 627	391 377	15 491 611	26 352 631	58,8%

Source : Mémento du tourisme en France 2008

Nuitées hôtelières des principales clientèles étrangères dans les régions du Bassin parisien en 2007

Nuitées	Basse-Normandie	Bourgogne	Centre	Champagne-Ardenne	Haute-Normandie	Ile-de-France	Pays de la Loire	Picardie	Total Bassin Parisien	Total France	Part IDF / Bassin Parisien
Royaume-Uni	493 247	325 096	346 432	374 858	274 112	6 743 598	255 056	239 529	9 051 928	15 604 333	58,0%
Etats-Unis	151 875	78 255	140 460	25 539	30 520	4 821 901	32 650	19 974	5 301 174	6 981 924	75,9%
Espagne	41 874	32 450	99 619	14 352	36 423	4 077 485	41 523	25 273	4 368 999	6 193 709	70,5%
Allemagne	88 844	236 765	174 430	77 786	91 608	2 672 813	91 155	58 253	3 491 653	6 721 005	52,0%
Italie	93 687	121 667	142 977	41 501	62 359	2 907 769	55 410	28 623	3 453 993	6 931 190	49,8%
Belgique	155 745	246 850	125 352	191 771	87 263	1 251 021	75 471	160 775	2 294 248	5 300 185	43,3%
Japon	30 706	23 230	84 789	10 352	27 299	2 047 856	12 190	8 265	2 244 686	2 802 326	80,1 %
Pays-Bas	65 442	210 828	144 877	68 319	51 326	1 603 031	40 627	51 831	2 236 282	3 573 137	62,6%
Chine	3 175	11 895	11 295	2 253	4 814	860 861	5 216	4 388	903 897	1 037 296	87,1%
Russie	10 207	6 272	12 586	2 692	8 280	764 909	11 364	3 363	819 673	1 336 951	61,3%
Total	1 134 802	1 293 308	1 282 818	809 423	674 005	27 751 244	620 661	600 275	34 166 536	56 482 057	60,5%

Source : Mémento du tourisme en France 2008

ANNEXE

Promouvoir une nouvelle approche stratégique des transports au service du projet spatial régional

Projet de schéma directeur de la région Île-de-France adopté par le conseil régional le 25 septembre 2008

Rendre les transports collectifs plus performants et mieux maillés au niveau régional, plus présents et structurés au niveau local

Les transports collectifs sont une pièce maîtresse du projet spatial régional. En la matière, la nouvelle approche stratégique des transports fixe quatre objectifs :

- offrir à l'agglomération centrale une qualité de service d'ambition métropolitaine par :
 - une nouvelle organisation des services RER et Transilien dans l'agglomération centrale pour mieux répondre aux besoins de transport - plus de capacité, plus de fréquence, plus de fiabilité, plus de lisibilité (cadencement) ;
 - des réseaux de roclades et de tangentiellles créant un véritable maillage facilitant les dessertes de pôle à pôle, avec le projet le plus structurant d'entre eux, « Arc Express », nouvelle liaison en grande partie souterraine composée de quatre arcs en cœur d'agglomération, mais aussi le tramway des Maréchaux autour de Paris, le grand tram également en cœur d'agglomération, la Tangentielle Nord en train léger prolongée à l'est et potentiellement au sud au sein de l'agglomération centrale, la Tangentielle Ouest et la Tangentielle Sud en tram-train, complétée à l'est, en pourtour de l'agglomération centrale ;
- offrir une meilleure qualité de service aux villes hors agglomération centrale par une desserte ferroviaire de type navettes express régionales, desservant bassins de vie et d'emplois et assurant le rabattement efficace (cadencement, rapidité et confort) sur les pôles structurants de l'agglomération centrale ;
- parfaire le bon fonctionnement global par une desserte fine au sein des bassins de vie par des modes de transports collectifs de surface (tramway, site propre bus et réseau de bus classique) ;
- améliorer les pôles de correspondance structurants pour constituer un système globalement plus efficace et faciliter le rabattement vers les gares (parcs relais, gares routières bus, aménagements piétons, stationnement vélos).

Trois temps de mise en oeuvre ont été distingués : phase 1 de 2007 à 2013 ; phase 2 de 2014 à 2020 ; phase 3 de 2021 à 2027.

Améliorer les services ferroviaires franciliens

Les services ferroviaires franciliens (RER ou Transilien) permettent des liaisons radiales efficaces. Celles-ci présentent cependant de nombreux dysfonctionnements. Les contraintes d'exploitation qui obèrent leur qualité de service sont principalement liées à l'hétérogénéité des circulations ferroviaires (omnibus, grandes lignes, fret) circulant sur les mêmes voies, et à la vétusté de certaines installations et certains matériels. Les fréquences ne sont pas toujours adaptées à la densité actuelle ou à la densité future autour des gares. C'est principalement le cas dans le cœur d'agglomération et dans les territoires interrégionaux, où l'offre de transport n'a pas été modifiée à hauteur de l'évolution démographique. Des solutions à ces difficultés sont à examiner au cas par cas en fonction des besoins et des contraintes de chaque ligne (principe des schémas directeurs de lignes), dans l'objectif d'améliorer l'efficacité et la fiabilité de l'offre ferroviaire ainsi que la prise en compte des densités des quartiers à desservir. Elles peuvent passer par des modifications de l'organisation des missions, par la mise en place de voies dédiées ou spécialisées pour fiabiliser l'exploitation, par des aménagements dans les gares, par l'amélioration de la signalisation et de la gestion des incidents, par des installations de retournement, par la rénovation et l'acquisition de nouveaux matériels roulants. Elles doivent intégrer la mise en accessibilité progressive du réseau ferroviaire aux personnes à mobilité réduite. La réorganisation des services ferroviaires implique notamment, à terme, pour améliorer durablement la fiabilité des circulations des RER B et D, la construction d'un nouveau tunnel de Châtelet à Gare du Nord. Il s'agit également d'améliorer globalement la fiabilité des circulations des RER et du Transilien, en priorité sur les branches où la qualité de service est la moins élevée.

Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :

- étude et mise en oeuvre des schémas directeurs de lignes ferroviaires, notamment en renforçant les RER B, D, C et A, tout particulièrement dans leurs sections les moins fluides (phases 1 et 2) ;
- résorption des points noirs du réseau et augmentation des capacités des lignes (phases 1, 2 et 3) ;

- modernisation de la gare des Halles à Paris (phase 1) ;
- création de la gare Évangile et de son pôle multimodal dans le secteur nord de Paris (phases 1 et 2) ;
- construction d'un nouveau tunnel RER entre Châtelet et Gare du Nord (phases 1, 2 et 3) ;
- création d'une correspondance sur les deux branches du RER A, à Fontenay-sous-Bois (phase 2).

Constituer des liaisons structurantes de rocade

Réorganiser les dessertes existantes de transports collectifs, par une meilleure qualité de service et une augmentation de l'offre, est une action fondamentale pour l'amélioration des conditions de transport des franciliens. Mais cet effort n'est pas suffisant. Il ne permet pas d'obtenir le développement significatif de l'offre régionale de transport collectif susceptible d'absorber à la fois la croissance prévisible de la demande et le nécessaire report modal depuis la voiture particulière. Il est donc impératif de développer le réseau régional de transports collectifs de manière plus ambitieuse en constituant, en particulier, des liaisons de rocades structurantes.

Les principes de desserte à prendre en compte pour ces liaisons de rocade doivent, d'une manière générale, intégrer, outre le maillage systématique avec les lignes radiales structurantes (RER, Transilien, métro), une mise en relation avec les polarités urbaines voisines, la desserte des zones de forte densité humaine carencées en offre de transports collectifs ainsi que la desserte des sites de grand projet urbain.

Concernant la nouvelle liaison « Arc Express »

« Arc Express » est le projet phare de ce développement ambitieux de nouvelles liaisons de rocade. « Arc Express » est une liaison composée de plusieurs arcs au cœur de l'agglomération. Ces arcs irriguent à la fois les territoires aujourd'hui mal desservis, ainsi que ceux susceptibles d'accueillir de forts développements urbains. Ces arcs assurent le maillage de l'ensemble des lignes radiales du réseau structurant : RER, Transilien et lignes de Métro prolongées en tant que de besoin. Ils permettent ainsi d'étendre considérablement la zone centrale bénéficiant d'un réseau lourd maillé. L'accessibilité en transports collectifs du cœur de l'agglomération s'en trouve considérablement renforcé notamment vers ses pôles d'emploi et vers de nouvelles zones d'habitat dont le développement devra être maîtrisé financièrement pour s'opposer aux effets de relégation des populations actuellement résidentes. La liaison « Arc Express » profite aux territoires du cœur d'agglomération directement desservis, mais également à tous ceux de l'agglomération centrale et qui, au-delà, qui y sont connectés en correspondance par les radiales du réseau ferré. Il renforce de manière très significative l'attractivité du territoire francilien en rendant plus accessible et en reliant entre-eux les différents pôles stratégiques du cœur de l'agglomération. « Arc Express » est une liaison en grande partie souterraine, exploitée en mode automatique, permettant de s'affranchir des contraintes d'insertion et de garantir des vitesses commerciales et des fréquences suffisantes pour concurrencer avec succès l'usage de la voiture particulière.

Sont concernées, dans le cadre du projet « Arc Express », les opérations suivantes, à entreprendre :

- étude et réalisation de l'Arc sud-est, fuseau d'étude entre Val de Fontenay/Noisy-le-Grand – Arcueil/Bourg-la-Reine RER B (phases 1 et 2) ;
- étude et réalisation de l'Arc sud-ouest, fuseau d'étude : Arcueil/Bourg-la-Reine RER B – Saint-Cloud – Rueil-Malmaison – La Défense (phases 2 et 3) ;
- étude et réalisation de l'Arc nord-ouest, fuseau d'étude : La Défense RER A – Saint-Denis (phases 1 et 2) ;
- étude et réalisation de l'Arc nord-est, fuseau d'étude : Saint-Denis – Val de Fontenay/Noisy-le-Grand (phases 2 et 3).

Concernant les Tangentielles ferroviaires

Les Tangentielles ferroviaires sont des liaisons de rocade au pourtour de l'agglomération centrale dont le développement s'appuie principalement sur les emprises ferroviaires de la Grande Ceinture. C'est un élément structurant du maillage régional au service du projet spatial. Ce sont des services exploités à terme par des trains légers ou des tram-trains. En effet, il peut s'avérer parfois plus judicieux et plus performant, sur certains sites, en termes d'offre comme en termes de faisabilité technique, de s'éloigner de l'emprise ferroviaire par des itinéraires sur voirie urbaine, ce que la technologie tramtrain permet.

Ce projet de Tangentielles ferroviaires a déjà été en partie concrétisé par la mise en service du premier tronçon de la Tangentielle Ouest entre Noisy-le-Roi et Saint-Germain-en-Laye. Ce tronçon de Tangentielle Ouest a vocation à être prolongé pour se connecter plus efficacement aux lignes radiales RER et Transilien ainsi qu'aux pôles urbains.

La Tangentielle Nord en tram-train, en cours de construction, et dont la réalisation en une opération devrait être privilégiée, a vocation à être prolongée vers les secteurs densifiés de l'est (secteur de Noisy-le-Grand), maillant ainsi les lignes de RER. Son prolongement au sud sera étudié dans le fuseau Villiers-sur-Marne, Sucy-Bonneuil – Massy et, dans l'attente de l'arrêt d'un tracé, les possibilités de doublement des voies ferrées existantes seront préservées.

La Tangentielle Sud sera réalisée, en tramtrain et en un ou plusieurs tronçons, pour relier Versailles à Évry-Corbeil via Massy. Pour compléter à l'est ce dispositif, et compte tenu de la plus faible demande attendue, il est envisagé au-delà du TCSP Corbeil-Essonnes-Sénart de créer une liaison en site propre bus de Sénart à Roissy via Marne la Vallée.

Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :

- réalisation de la Tangentielle Nord, en train léger, de Sartrouville à Noisy-le-Sec, et son prolongement (principe de liaison) vers Noisy-le-Grand Mont d'Est (phases 1 et 2) ;
- prolongement de la Tangentielle Ouest, en tramtrain, à Saint-Germain-en-Laye RER et à Saint-Cyr RER puis à Cergy RER (phases 1 et 2) ;
- réalisation de la Tangentielle Sud, en tramtrain, de Versailles-Chantier à Corbeil-Essonnes via Massy-Palaiseau et Évry-Courcouronnes (phases 1 et 2) ;
- réalisation d'un TCSP Corbeil-Essonnes-Sénart (phase 1) ;
- réalisation d'un TCSP Sénart-Torcy-Roissy (phase 1).

Concernant les liaisons de rocade en tramway

Les tramways sont des modes de transport assurant une desserte plus fine du territoire grâce à la mise en place d'interstations courtes. Compléments essentiels du réseau lourd (Métro, RER, Transilien), la réalisation de tramways permet de repenser l'aménagement de l'espace public, le long de leur tracé en donnant une priorité à la requalification urbaine des quartiers traversés. La vitesse commerciale du tramway est supérieure à celle d'un bus car le tramway est essentiellement construit en site propre et offre une capacité de voyageurs plus importante. En revanche, en tant qu'infrastructure de surface, les tramways restent sensibles, aux carrefours particulièrement, aux aléas de la circulation générale. Les tramways T1, T2 et T3 préfigurent un système de double rocade, avec le Grand Tram (T1 et T2) à quelques kilomètres à l'extérieur du périphérique et le tramway des Maréchaux (T3) le joutant.

Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :
Dans le cadre du projet Grand Tram

- prolongement de T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay RER (phase 1) ;
- prolongement du TCSP Trans-Val-de-Marne (TVM) à l'est jusqu'à Noisy-le-Grand (phase 1) complété par une branche reliant Val de Fontenay (phase 2), tracé à préciser ;
- prolongement de T1 d'Asnières- Gennevilliers à Nanterre-place de la Boule, puis Rueil-Malmaison centre (phases 1 et 1) ;
- prolongement de T2 de Pont de Bezons à Sartrouville, en correspondance à définir avec la Tangentielle Nord (phase 2) ;
- réalisation d'un TCSP Issy-les-Moulineaux/Hôpital Béclère/Croix de Berny (tracé en partie souterrain) (phase 2).

Dans le cadre du projet Tramway des Maréchaux

- prolongement de T3 de Porte d'Ivry à Porte d'Asnières en limite de Pantin (phase 1), puis à Porte Maillot (phase 2).

L'amélioration des liaisons entre les gares parisiennes devra être étudiée.

Développer le réseau pour accompagner le projet urbain

Concernant le coeur d'agglomération

Afin de mieux desservir les quartiers, d'accompagner les projets de nouvelle urbanisation très dense en cœur d'agglomération, de compléter le maillage du réseau de transport et de rejoindre les rocades, des prolongements de lignes radiales de métro sont nécessaires.

Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :

- prolongement de M1 à la Folie (La Défense ouest) (phases 2 et 3) ;
- prolongement de M1 à Val de Fontenay (phases 1 et 2) ;
- prolongement de M4 à Bagneux (phase 1) ;
- prolongement de M4 à Mairie de Saint-Ouen, puis les Docks (phase 1) ;
- prolongement de M5 à Place de Rungis (phase 3) ;
- prolongement de M7 bis à Château-Landon et raccordement avec la ligne M3 bis (phase 1) ;
- prolongement de M7 au Bourget RER (phase 1), puis vers le projet urbain « Cité de l'air et de l'espace » (phase 2) ;

- prolongement de M9 à Montreuil Murs-à- Pêches (phase 2) ;
- prolongement de M11 à Montreuil Hôpital puis Rosny Bois-Perrier (phases 1 et 2) ;
- prolongement de M12 à la Courneuve - Six Routes (phases 2 et 3) ;
- prolongement de M12 à Issy-Ville (phases 2 et 3) ;
- désaturation de la ligne M13 impliquant la mise en oeuvre en priorité (phase 1) du ou des projets que les études en cours retiendront comme nécessaires ;
- prolongement de M13 à Port de Gennevilliers (phase 2) ;
- prolongement de M13 à Stains la Cerisaie (phase 3) ;
- prolongement de M14 à Maison-Blanche (phase 3).

Par ailleurs, des études d'optimisation de la desserte de Seine Amont seront réalisées ; elles pourraient nécessiter des aménagements et/ou prolongements des lignes 7, 10 et 14.

Concernant le niveau régional

Deux projets majeurs se distinguent. Le premier concerne la desserte du parc d'exposition de Villepinte ainsi que du nord-est de la Plaine-de-France (secteur dit du « Triangle de Gonesse »). Le deuxième concerne le RER E, avec d'une part, la création d'un débouché à l'ouest, dans l'objectif d'augmenter ses capacités, d'améliorer la desserte du nord-ouest parisien, de La Défense et de la Seine Aval jusqu'au Mantois, et de dégager des capacités pour la desserte de Cergy-Pontoise, et d'autre part, son prolongement jusqu'à Meaux.

Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :

- construction d'une voie nouvelle de surface, dite « barreau de Gonesse », pour des missions du RER D à destination du parc d'exposition de Villepinte-Tremblay et du pôle d'emplois de Roissy-sud (phase 1) ;
- construction d'un tunnel de raccordement du RER E au faisceau ferroviaire de surface à l'ouest pour desservir La Défense et le Mantois, construction des gares et des équipements associés nécessaires (phases 2 et 3) ;
- déplacement du terminus du RER C à Coignères (phase 1) ;
- déplacement du terminus du RER E à Meaux (phase 3) ;
- déplacement du terminus du RER B à Saint-Mard (phase 3) ;
- réouverture de la ligne Coulommiers – La Ferté Gaucher (phase 3).

Poursuivre le développement, des lignes de transports collectifs en site propre sur voirie (TCSP) à l'échelle des bassins de vie

Les TCSP sont des compléments essentiels du réseau lourd (Métro, RER, Transilien) et ils assurent une desserte fine du territoire. En cœur d'agglomération, un TCSP est bien adapté, lorsque sa réalisation est possible, pour augmenter les capacités de transport sur des axes bus saturés ou bien pour améliorer les liaisons des quartiers enclavés vers les pôles ou les lignes de niveau régional.

Dans le cadre de projets de développement urbain, la programmation très en amont d'une ligne de TCSP permet d'envisager d'aller vers des pratiques de mobilité plus durables

mais elle est surtout indispensable pour permettre de rendre réalistes les objectifs de densité du projet urbain par une amélioration conséquente de l'offre locale de transport. En limite de l'agglomération centrale et dans les autres agglomérations, les TCSP trouvent leur pertinence au cœur des aires urbaines, sur les axes de concentration de flux, là où les trafics attendus sont suffisants. Leur rôle est alors de renforcer et de structurer les réseaux locaux de transports collectifs par la desserte des pôles urbains, d'emplois ou de transports.

Le développement des lignes de TCSP sur voirie peut admettre, de façon tout à fait exceptionnelle, le passage en souterrain de certains tronçons courts pour le franchissement de points durs.

Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :

Projets de tramways :

- prolongement du tramway Villejuif/Athis-Mons à Juvisy (phase 1) ;
- réalisation du tramway Val de Seine/Meudon/Boulogne/Saint-Cloud (phase 1) ;
- réalisation du tramway prolongeant T4 à Clichy-sous-Bois et Montfermeil (phase 1) ;
- prolongement de T4 de Bondy à Noisy-le-Sec (phase 1) ;
- réalisation du tramway de la Porte de Choisy à Orly via la RN305 (phases 1 et 2) ;
- prolongement du tramway Saint-Denis-Porte de Paris/Épinay/Villetaneuse à Paris-Évangile (phase 2) ;
- prolongement du tramway « Saint-Denis/Sarcelles » /Garges-lès-Gonesse jusqu'au triangle de Gonesse (phase 3) ;

Projets de TCSP, dont le mode reste à définir (tramway, site propre bus, etc.) :

- achèvement du site propre Saint-Quentin/Massy (phase 1) ;
- réalisation du TCSP Melun/Sénart (phase 1) ;
- réalisation du TCSP Massy/Les Ulis (phase 1) ;
- réalisation du TCSP sur le tracé de l'ex-« voie de desserte orientale » entre RN4 et RN19 (phase 1) ;
- réalisation du TCSP Le Chesnay/Versailles (phase 1) ;
- réalisation du TCSP Massy/Orly (phase 1) ;
- réalisation du TCSP sur la RN3 de Porte de Pantin à interconnexion T4 (phase 1) ;
- réalisation du TCSP sur la RN20 de Porte d'Orléans à Longjumeau (phase 1) ;

Projets de TCSP dont les modes et tracés restent à définir :

- réalisation d'un TCSP Port de Gennevilliers (phase 1) ;
- réalisation d'un TCSP plateau de Satory (phase 1) ;
- réalisation d'un TCSP prolongeant T4 vers le nord-est et Villepinte (phase 1) ;
- réalisation d'un TCSP Lagny-sur-Marne/Val d'Europe (phase 1) ;
- réalisation d'un TCSP sur les emprises de l'ex-A103 avec un nouveau franchissement de la Marne à l'est de Neuilly-sur-Marne (phase 1) ;
- réalisation d'un TCSP Juvisy/Évry-Corbeil dans le prolongement du tramway Villejuif/Athis/Juvisy, en liaison avec le TCSP Sénart-Corbeil (phases 1 et 2) ;
- réalisation d'un TCSP Le Bourget/Le Blanc-Mesnil/parc des expositions de Villepinte puis Roissy (phase 2) ;

- réalisation d'un TCSP Vallée de la Seine (bibliothèque François Mitterrand/Choisy-le-Roi) (phases 1 et 2) ;
- réalisation d'un TCSP Vitry-les-Ardoines/Pompador (phase 2) ;
- réalisation d'un TCSP Cergy – Pontoise (phase 2) ;
- réalisation d'un TCSP Marne la Vallée secteur 4 vers Esbly et Meaux (phase 2) ;
- réalisation d'un TCSP sur la RN19 Maisons-Alfort/Brie-Comte-Robert via Boissy, Santeny et Villecresnes (phase 2) ;
- réalisation d'un TCSP sur la RN20 Massy/Arpajon (phase 2) ;
- réalisation d'un TCSP Saint-Quentin-en-Yvelines – Plaisir (phase 2) ;
- réalisation d'un TCSP axe Francilienne Évry/Val d'Orge/Courtaboeuf (phase 2) ;
- réalisation d'un TCSP Orly/Senia (phase 2) ;
- réalisation d'un TCSP Orly/Val d'Yerres/Val de Seine avec un nouveau franchissement de Seine au sud de Villeneuve-Saint-Georges (phases 1 et 2) ;
- réalisation d'un TCSP Pont de Sèvres – Versailles par Viroflay (phase 2) ;
- réalisation d'un TCSP de la station Pleyel (M13) à la gare Stade de France du RER D sur un franchissement du faisceau ferré à réaliser (phase 2) ;
- réalisation d'un TCSP entre Nogent-sur-Marne et Chelles via Neuilly-sur-Marne ;
- réalisation d'une voie dédiée bus sur l'autoroute A10 pour le TCSP de la gare routière de Briis-sous-Forges à la gare RER de Massy.
- Dès lors que l'aménagement de la RN36 viendrait à être réalisé, il devrait comporter un projet de TCSP.

Réinvestir la voie d'eau pour le transport des personnes

La voie d'eau revêt un potentiel non négligeable, à la fois en termes économiques et écologiques, pour le transport de personnes. L'Île-de-France est arrosée par un grand fleuve et de nombreuses rivières et canaux sur lesquels différents services de navettes fluviales peuvent être envisagés, l'option fluviale pouvant souvent être plus régulière et plus ponctuelle que la route, mais aussi moins énergivore et moins polluante. Les premières lignes de navettes fluviales sont prévues en cœur d'agglomération en raison d'un fort potentiel de demande et des services supplémentaires qu'elles peuvent offrir face à la saturation des autres réseaux.

Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :

- mise en service de la navette fluviale Saint- Denis/La Défense (phase 1) ;
- mise en service de la navette fluviale Pont de Sèvres – Maisons-Alfort (phase 1) et Vitry-sur-Seine (phase 2) ;
- mise en service de la navette fluviale Bassin de la Villette - Pavillons-sous-Bois (phase 1).

