

## Le tourisme en Île-de-France, un élément majeur de l'aménagement du territoire



### *La voiture, mode privilégié de déplacement pour les loisirs*

La dernière EGT (enquête globale Transport), en 2001, a montré que la voiture est bien le mode de transport privilégié pour le motif « loisir », du fait d'une vitesse de déplacement moindre en transports en commun (TC), et ce malgré un coût unitaire de déplacement favorable aux TC (l'écart se réduisant à partir d'un voyage pour quatre personnes).

Ainsi, la cité médiévale de Provins est à environ 1 h 45 en TC depuis le centre de Paris, et à environ 1 h 10 en voiture. Il en va de même pour le château de Breteuil (1 h 15 en TC, contre 50 minutes en voiture).

**60,6 millions de visiteurs en 2008, une consommation touristique de 16,7 milliards d'euros, 600 000 emplois directs, indirects ou induits... Par son poids, le tourisme est aujourd'hui l'un des vecteurs majeurs du développement régional et un outil fondamental d'aménagement du territoire.**

Les réflexions menées à l'occasion de la révision du schéma directeur de la région Île-de-France ont donné une vision multidimensionnelle de l'activité touristique et de loisirs régionale. Elle comprend :

- une dimension aménagement régional et territorial, au travers des questions de maillage et de structuration de l'offre ;
- une dimension économique, au travers de l'impact économique sur les territoires concernés ;

- une dimension sociale, liée au poids du tourisme en matière d'emploi, de cohésion sociale, d'identité régionale et territoriale ;
- une dimension environnementale, liée notamment aux perspectives de renchérissement des énergies fossiles et à la protection des sites et des paysages.

Aussi l'action publique doit-elle à la fois conforter le dynamisme touristique de la région, mais aussi encourager le développe-

ment des loisirs des Franciliens. Il est ainsi important de renforcer l'offre en grands équipements (musées, centres de congrès ou d'exposition) et le maillage du territoire en équipements de loisirs de proximité, de promouvoir de nouvelles pratiques de loisirs et de tourisme, impliquant la totalité des territoires franciliens, et ceci dans une logique de développement durable. Les pôles touristiques régionaux prioritaires ont été mis en place en 2000 pour répondre à ces objectifs.

Les caractéristiques du tourisme en Île-de-France ont connu de profondes évolutions entre 1999 et 2009, que ce soit en termes de fréquentation (nombre et origine des touristes), de moyens de

transports, d'hébergements, de politiques mises en œuvre. Les premiers travaux autour du prochain schéma régional du tourisme ont détaillé ces évolutions et permis d'engager des réflexions autour de l'action publique dans le tourisme pour les années à venir.

### **Une attractivité touristique très concentrée**

La fréquentation touristique de l'Île-de-France est extrêmement concentrée dans Paris, Versailles et Disneyland® Resort Paris. L'offre touristique privilégiée par les visiteurs est avant tout culturelle et regroupe les grands sites touristiques parisiens, de Notre-Dame de Paris (13 millions de

visiteurs en 2008) au musée du Louvre (8,5 millions) en passant par la tour Eiffel (6,9 millions) ou encore le Centre Pompidou (5,5 millions), auxquels il faut rajouter Versailles et ses 5,6 millions de visiteurs.

Disneyland® Resort Paris est l'autre destination majeure francilienne, avec une croissance de fréquentation qui se poursuit : elle a atteint 15,3 millions de visiteurs en 2008.

Ces sites restent les vecteurs de l'attractivité touristique internationale et nationale de l'Île-de-France et sont à la fois fréquentés par les nouveaux visiteurs et par les touristes qui réitèrent leur visite (*les repeaters*).

Cette concentration de l'activité touristique se retrouve également en matière de tourisme d'affaires, avec une prédominance des quelques principaux parcs d'expositions (Paris-Porte de Versailles, Paris-Nord-Villepinte, Le

Bourget notamment) et de congrès franciliens (Palais des Congrès de Paris, Cnit La Défense...), réunis pour la plupart sous la bannière de Viparis, filiale commune d'Unibaïl et de la chambre de commerce et d'industrie de Paris (CCIP), acteurs majeurs du domaine en Île-de-France.

### L'émergence de quatre pôles d'hébergement importants...

Corollaire de cet état de fait, la décennie 2000 a vu l'émergence de pôles d'hébergement très importants, poursuivant d'ailleurs les tendances de la décennie précédente.

Entre 1999 et 2009, les capacités hôtelières de la région ont fortement progressé, qu'il s'agisse du nombre d'établissements, qui a crû de 7 %, ou du nombre de chambres, qui a augmenté de 20 %, passant d'environ 125 000 à près de 150 000, réparties dans plus de 2 300 hôtels.

La répartition territoriale de ces

capacités hôtelières a, quant à elle, peu changé durant l'inter-valle. Paris regroupe, en 2009, 63 % des établissements hôteliers et 53 % des chambres, contre respectivement 66 % et 58 % en 1999. Cette légère diminution s'est effectuée au profit de la Seine-et-Marne (10 % des chambres et 7 % des hôtels), des Hauts-de-Seine (9 % des chambres et 7 % des hôtels) et du Val-d'Oise (7 % des chambres et 4 % des hôtels).

Si Paris reste le territoire où sont encore concentrés la plupart des hôtels, quatre pôles ont toutefois vu leur poids augmenter en Île-de-France.

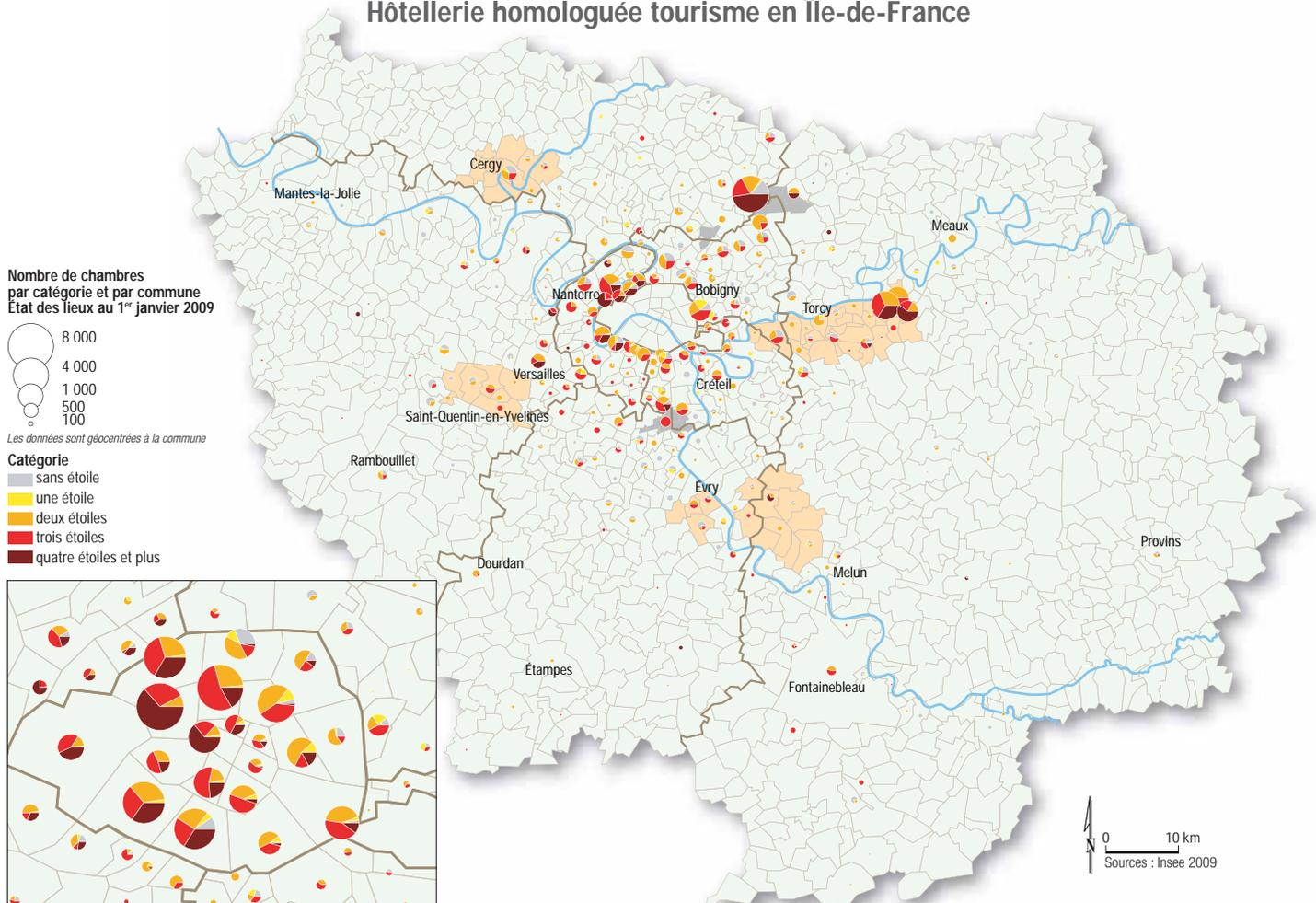
Tout d'abord, les communes limitrophes de Paris, où le gain moyen en capacité est d'environ 50 % en dix ans, passant d'une capacité de 10 000 à 15 000 chambres. Les évolutions en termes de catégories sont relativement similaires à la situation franci-

lienne : forte croissance du nombre de 0 étoile et, à l'autre extrême, du nombre de 3, 4 et 4 étoiles luxe, stagnation du nombre de 2 étoiles. Les 1 étoile ont vu leur nombre augmenter également, mais, en 2009, cette catégorie représente moins de 7 % du nombre total de chambres du territoire.

Cette évolution s'explique probablement par un report au-delà des limites parisiennes des investissements hôteliers pour des raisons de manque d'espaces libres et de coût du foncier.

Les communes autour de l'aéroport Roissy CDG ont également connu une croissance des deux tiers de leurs capacités hôtelières, passant de 3 600 chambres en 1999 à environ 6 000 en 2009. Cette augmentation des capacités s'est d'ailleurs essentiellement réalisée avec la création de chambres de catégories supérieures (3, 4 et 4 étoiles luxe), même si le nombre de 2 étoiles est aussi significatif.

## Hôtellerie homologuée tourisme en Île-de-France



Le troisième pôle hôtelier francilien se situe autour du quartier d'affaires de la Défense. La croissance du nombre de chambres y fut d'environ 30 %, passant de 2 700 en 1999 à 3 600 en 2009. Enfin, le dernier pôle ayant connu une croissance importante de ses capacités hôtelières est le secteur de Val d'Europe, en lien avec les parcs de loisirs de Disneyland® Resort Paris. Le nombre de chambres y a augmenté de 35 %, atteignant 7 000 en 2009, dont plus de 4 500 chambres en 3, 4 et 4 étoiles luxe. Cela fait de ce secteur un pôle majeur de l'hôtellerie haut de gamme francilienne.

Le secteur de l'aéroport d'Orly n'a, quant à lui, pas beaucoup évolué en dix ans, que ce soit en nombre ou en qualité. Il est toutefois important de le mentionner, car ce secteur connaîtra probablement des évolutions importantes à l'avenir, notamment liées au projet de centre de congrès international situé au cœur d'Orly.

### ... couplée à la montée en gamme de l'hôtellerie

En parallèle à ces évolutions territoriales, la structure de l'hôtellerie francilienne a également évolué.

Les évolutions concernent surtout la classification des établissements, mais aussi leur taille, qui a crû légèrement, du fait de l'implantation de gros porteurs en Seine-et-Marne, par exemple. Les années 1999-2009 furent ainsi le théâtre d'une augmentation importante du nombre de cham-

bres dans les catégories extrêmes, qu'il s'agisse des 0 étoile (110 % d'augmentation), des 3 étoiles (12 %), ou des 4 étoiles et 4 étoiles luxe (56 %), d'une petite diminution du nombre de 2 étoiles (- 1 %) et, enfin, d'une baisse plus importante, - 11 %, du nombre de 1 étoile.

C'est le signe d'une relative montée en gamme de l'hôtellerie francilienne, notamment à Paris, en Seine-et-Marne, dans les Hauts-de-Seine et dans le Val-d'Oise.

Le poids total de l'hôtellerie 4 étoiles et 4 étoiles luxe est ainsi passé de 15 % du parc hôtelier en 1999 à 20 % en 2009.

### Une offre conséquente, dont l'accessibilité doit être améliorée

Si le cœur de l'Île-de-France touristique se trouve donc bien dans le cœur de l'agglomération, la région Île-de-France dispose de nombreux autres sites, complétant son offre en direction de l'ensemble des publics, touristes et excursionnistes : équipements culturels et patrimoniaux, parcs de loisirs, forêts domaniales, etc. Toutefois, pour que cette offre puisse voir sa fréquentation touristique augmenter, il serait nécessaire de travailler à la fois sur son attractivité, notamment en termes de services proposés aux touristes, et sur son accessibilité, en particulier en transports en commun.

Cette question de l'accessibilité est un point majeur qui limite la fréquentation des sites franciliens. La desserte des territoires touristiques, en particulier en

### Fréquentation de quelques sites franciliens en 2008

Sites touristiques	Fréquentation 2008
Disneyland® Resort Paris	15 300 000
Notre Dame de Paris	13 000 000
Musée du Louvre	8 460 000
Tour Eiffel	6 929 463
Domaine de Versailles	5 613 850
Centre Pompidou	5 483 941
Cité des sciences et de l'industrie	3 042 000
Musée d'Orsay	3 025 164
Muséum national d'histoire naturelle	1 696 360
Musée du Quai Branly	1 389 490
Arc de Triomphe	1 317 996
Galeries nationales du Grand Palais	1 280 410
Parc zoologique de Thoiry	408 925
Château de Fontainebleau	384 039
Château de Vaux-le-Vicomte	260 276
Musée de l'Air et de l'Espace	274 678
Toit de la Grande arche de la Défense	205 448

Source : Comité régional du tourisme.

grande couronne, est problématique et inadaptée aux pratiques touristiques et de loisirs.

Ainsi, le volume de l'offre en transports en commun diminue en fin de semaine, en particulier l'offre de bus. Le niveau de cette offre bus constaté un jour de semaine est presque deux fois supérieur à celui du samedi et trois fois à celui du dimanche. Notons également que 75 % des courses réalisées par les bus 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, souvent sans lien avec l'offre touristique et de loisirs.

Cette question de l'accessibilité des sites culturels ou de loisirs en transports en commun est transversale aux activités du tourisme francilien, même si elle se retrouve sous des formes différentes.

Le projet de schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif), adopté par le conseil régional en septembre 2008, propose ainsi un certain nombre d'améliorations de la desserte des parcs des expositions et centre de congrès

franciliens : celle, prévue de longue date, du RER B, ou encore la prolongation de la ligne 7 du métro jusqu'au musée de l'Air et de l'Espace du Bourget par exemple.

### Une accessibilité internationale qui se renforce

Les aéroports et gares franciliens ont connu une croissance globale importante de leur fréquentation depuis 1999.

Ainsi a-t-on vu le nombre de passagers TGV dans les gares franciliennes augmenter de 48 millions en 1999 à plus de 94 millions en 2009. Quant aux deux aéroports, ils ont accueilli près de 20 millions de passagers supplémentaires dans la même période, Roissy CDG en étant le principal lieu de réception.

À ces deux aéroports, il convient désormais de rajouter un troisième hors Île-de-France. Il s'agit de l'aéroport de Beauvais-Tillé, qui joue un rôle prépondérant dans la desserte *low-cost* de l'Île-de-France. Cet aéroport a ainsi vu son trafic passer de 420 000 passagers en 2001 à 2,5 millions en 2009. Toutefois, son accessibilité depuis ou vers Paris reste difficile, quelques bus seulement le reliant à la Porte Maillot.



Château de Vaux-le-Vicomte (77). Le développement de l'offre touristique, notamment en grande couronne, est l'un des enjeux forts de la planification régionale.

## Projections de trafic dans les aéroports et gares TGV franciliens

Aéroport	Passagers (2008)	Projections 2025
Roissy CDG	60 900 000	95 000 000
Orly	26 200 000	32 000 000
Beauvais Tillé	2 490 000	-
Gare	Voyageurs (2009)	Projections 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
<b>Total gares Paris</b>	<b>86 885 000</b>	<b>106 000 000</b>
Aéroport Roissy CDG 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
<b>Total autres gares Île-de-France</b>	<b>7 275 000</b>	<b>15 300 000</b>

Sources : Aéroports de Paris et SNCF.

Cette question du lien entre les aéroports et le centre de l'agglomération est d'ailleurs une problématique récurrente dans les réflexions sur le tourisme en Île-de-France. Le lien entre Paris et Roissy CDG est aujourd'hui assuré par le RER B, celui d'Orly est assuré par Orlyval et le RER B. Des bus complètent cette offre, qui nécessitera une amélioration à la fois qualitative et quantitative. Les différents projets inscrits dans le plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France, dans le projet de Sdrif, ou encore dans le projet de loi sur le Grand Paris participeront de cette amélioration de la qualité de desserte des aéroports franciliens.

Les projections à l'horizon 2020 confirment d'ailleurs ce besoin

d'amélioration avec une croissance prévue du nombre de passagers reçus dans les aéroports et gares TGV franciliens.

Des projets d'ampleur confirment l'accompagnement par les pouvoirs publics de cette croissance du trafic. Qu'il s'agisse de l'achèvement du TGV Est, de la création ou du renforcement de plusieurs gares TGV en dehors de Paris (Orly, Massy, La Défense, etc.), du développement de Roissy CDG ou encore de la prise en compte de l'échelle Bassin parisien dans la réflexion sur la desserte des territoires concernés, tous vont dans le même sens.

### Vers une nouvelle dynamique de développement touristique ?

Les travaux de diagnostic touristique de la région, menés dans le

cadre de l'élaboration du schéma régional de développement du tourisme et des loisirs 2010-2020, ont certes montré que l'Île-de-France reste une destination incontournable, mais aussi que la montée en puissance de ses principaux concurrents menace sa position.

Une nouvelle dynamique d'investissements dans le secteur du tourisme est à envisager pour répondre à la demande et conserver la place de la région comme première destination mondiale.

Qu'il s'agisse d'offre culturelle et touristique, d'hébergements, de transports, les différents acteurs franciliens s'accordent sur un certain nombre de projets et d'enjeux importants à prendre en compte pour répondre à ce défi. Il s'agit par exemple du consensus existant pour la nécessité de voir sortir de terre 20 000 à 30 000 chambres supplémentaires d'ici dix ans, ou encore de prolonger certaines lignes de métro, de poursuivre le développement du réseau TGV, notamment en établissant une nouvelle gare à Orly. Il s'agit aussi de soutenir et de réaliser l'extension programmée des capacités régionales en matière de congrès et d'expositions, en particulier autour du parc des expositions de Paris-Nord-Villepinte.

Il s'agit enfin de soutenir les parcs naturels régionaux pour développer de nouvelles pratiques touristiques et de loisirs, notamment tournées vers l'éducation au territoire, à l'environnement, au patrimoine. Leur développement dans la couronne rurale de la région est une chance à saisir en matière de développement touristique et des loisirs, que ce soit pour les Franciliens comme pour les autres clientèles touristiques.

Emmanuel Blum ■

## Pour en savoir plus

- BLUM Emmanuel, *Aménagement et développement touristique*, IAU îdF, avril 2010.
- Comité régional du tourisme Paris Île-de-France, *Schéma régional du tourisme et des loisirs 2010/2020 - Diagnostic*, 2010.
- *Repères de l'activité touristique de la destination Paris Île-de-France*, n° 2, Comité régional du tourisme Paris Île-de-France, 2009.
- Projet de schéma directeur de la région Île-de-France, adopté par le conseil régional le 25 septembre 2008.
- Schéma régional de développement économique, adopté par le conseil régional en 2006.
- «Le Bassin parisien, une méga région ?», *Les Cahiers*, n° 153, IAU îdF, février 2010.
- BLUM Emmanuel, «Les véloroutes, un outil pour le développement durable du tourisme», *Note rapide*, n° 458, IAU îdF, novembre 2008.
- BLUM Emmanuel, *Le tourisme fluvial en Île-de-France*, IAU îdF, mai 2008.
- BLUM Emmanuel et HEBERT Mélanie, «Le tourisme fluvial en Île-de-France : une image à valoriser», *Note rapide*, n° 441, Iaurif, décembre 2007.
- IAU îdF, *Diagnostic territorial du Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse*, avril 2008.
- Iaurif, *Diagnostic territorial du Parc naturel régional du Gâtinais français*, novembre 2007.

### Directeur de la publication

François Dugeny

### Directrice de la communication

Corinne Guillemot

### Responsable des éditions

Frédéric Theulé

### Rédactrice en chef

Marie-Anne Portier

### Maquette

Vay Ollivier

### Cartographie

Assad Alicherif - Jean-Eudes Tilloy

### Diffusion par abonnement

76 € les 40 numéros (sur deux ans)

### Service diffusion-vente

Tél. : 01 77 49 79 38

www.iau-idf.fr

### Librairie d'Île-de-France

15, rue Falguière 75015 Paris

Tél. : 01 77 49 77 40

ISSN 1967 - 2144



Une bonne desserte des aéroports franciliens est une nécessité pour répondre au nombre croissant de touristes qui y arrivent.