

LES ECHANGES ENTRE L'ILE DE FRANCE, LA PROVINCE ET L'INTERNATIONAL

L'attractivité de l'Île-de-France

L'Île-de-France est un pôle d'attraction majeur pour les visiteurs venant de l'étranger ou des autres régions. Le cas des migrants quotidiens est abordé dans la fiche « déplacements domicile-travail »

Les séjours touristiques personnels et professionnels

Avec près 44,6 millions de visiteurs, et 124,5 millions de nuitées tous hébergements confondus¹, Paris - Ile-de-France est la première destination touristique mondiale.

Etrangers et provinciaux sont clients à parts égales de l'hôtellerie homologuée.

Millions d'arrivées en Ile de France (2003)

	Étrangers	Province
Total	13	14,8

Source ORTIF

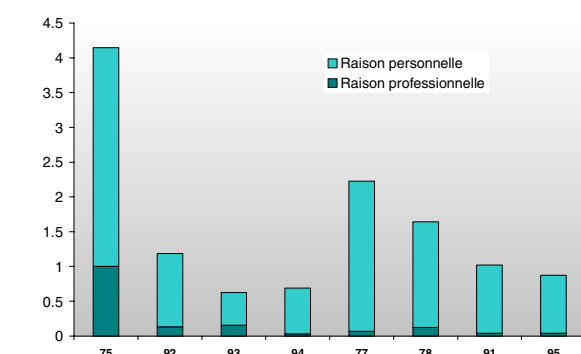
La part du tourisme d'affaires dans l'hôtellerie homologuée est en 2003 de 46%. La moyenne des séjours est de 2 jours.

Les séjours des Français en Ile de France

Un peu moins du tiers des touristes sont des Français et 75% d'entre eux se logent chez des parents ou des amis et ne sont donc pas comptabilisés dans l'hébergement marchand.

72 % des séjours des Français durent moins de 3 nuits et leur durée moyenne est de 3,3 nuitées.

Motif des séjours des provinciaux en millions (2003)



Source ORTIF

¹ Hébergement marchand (hôtellerie, résidences de tourisme, campings, gîtes etc.) et hébergement non marchand (chez la famille ou les amis).

Paris est la destination quasi exclusive pour les motifs professionnels et privilégiée pour les motifs personnels. La Seine et Marne (Disneyland Paris) et les Yvelines (Versailles) sont des pôles majeurs d'attraction.

Les séjours des étrangers en Ile de France

Les principales clientèles étrangères proviennent d'Europe, des Etats-Unis et du Japon :

Pays de provenance	Nombre d'arrivées (2003)
Royaume-Uni	2,8 millions
Etats-Unis	1,5 millions
Allemagne	1 million
Italie	1 million
Espagne	0,9 million
Japon	0,8 million

Source ORTIF

En 2003, les arrivées de touristes étrangers ont enregistré une baisse par rapport à l'année 2002 (-14% en moyenne), explicable par le contexte international (guerre en Irak, SRAS, crainte du terrorisme). Cependant, indépendamment des éléments conjoncturels, le tourisme en Île-de-France est en forte progression sur longue période. Ainsi, les nuitées de touristes étrangers dans l'hôtellerie homologuée sont passées de 18,7 millions en 1993 à 27,4 millions en 2003.

Les lieux de destination loisirs

11 sites franciliens, gratuits ou payants ont accueilli plus d'un million de visiteurs en 2003.

Fréquentation totale 2003 (millions)

Disney Land Resort Paris	12,4
Notre Dame	10
Sacré Cœur	8
Tour Eiffel	5,9
Musée du Louvre	5,7
Centre Georges Pompidou	5,7
Domaine de Versailles	3,7
Cité des Sciences et de l'Industrie	2,9
Muséum d'Histoire Naturelle	2,1
Musée d'Orsay	1,8
Arc de Triomphe	1,2

Source ORTIF

N.B. : ces chiffres incluent les visiteurs franciliens

Les lieux de destination professionnelle

L'attractivité d'une région pour la tenue de congrès, foires et salons est liée à l'offre disponible. En Ile de France, la capacité des halls d'expositions est répartie à 95% entre les dix sites suivants :

Surface brute disponible (milliers de m²)

Paris Expo	229
Paris Nord Villepinte	191
Paris Le Bourget	79
Palais des Congrès	19
CNIT La Défense	18
Grande Halle de la Villette	13
Parc Floral	11
Paris Expo Espace Champerret	9
Paris Expo Carrousel du Louvre	7
Cité des Sciences et de l'Industrie	4

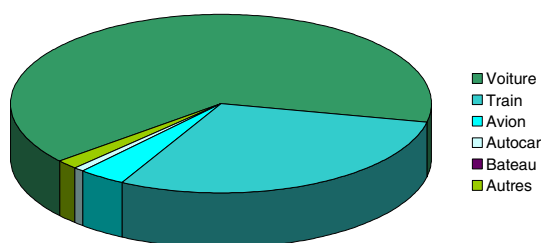
Source CCIP 2004

Avec 228 réunions d'associations internationales enregistrées par l'Union des Associations Nationales, Paris maintient son rôle de leader mondial pour la 24^{ème} année consécutive, bien qu'elle perde progressivement des parts de marché en Europe vis à vis de concurrentes dynamiques telles que Bruxelles, Londres, Vienne, Barcelone, Berlin ou encore Milan.

L'impact des échanges avec l'Île de France sur le système de transport

Les échanges avec les autres régions et avec l'international sollicitent l'ensemble des infrastructures et des pôles de transport, du fait des séjours réalisés par les non Franciliens, mais également du fait des Franciliens se déplaçant hors de leur région.

Les modes et points d'arrivée en Ile de France



Modes d'arrivées des provinciaux pour séjours personnels en 2003

Les provinciaux privilégient la voiture comme d'accès en Île-de-France, suivie par le train.

Pour les étrangers, la part de la voiture est évidemment plus faible et l'attractivité de l'Île de France passe par la qualité des liaisons en train (lignes à grande vitesse) et en avion.

Le trafic grandes lignes des gares franciliennes

Le trafic grandes lignes est principalement constitué du trafic TGV.

Trafic 2002 (millions de voyageurs au départ et à l'arrivée)		
	Grandes lignes	dont TGV, Eurostar et Thalys
Gares parisiennes		
Gare de Lyon	30	25,6
Gare Montparnasse	25,6	24,2
Gare du Nord	22	16,8
Gare de l'Est	10,7	
Gare St Lazare	10,5	
Gare d'Austerlitz	8,8	
Gares hors Paris		
Roissy TGV	2,5	
Marne La Vallée TGV	1,25	
Massy TGV	1	

La croissance du trafic TGV liée au développement du réseau à grande vitesse pose la question de la saturation des gares parisiennes et de l'utilisation plus intensive des autres gares franciliennes pour maintenir la forte proportion de séjours utilisant le mode ferré.

Cet enjeu sera croissant pour l'attractivité internationale de la région, avec la réduction prochaine des temps de trajet en train vers Londres (2h20), Amsterdam (3h) et Francfort (3h45) à l'horizon 2007.

Trafic dans les aéroports franciliens

Aéroports de Paris a accueilli 75 millions de passagers en 2004 soit 6% de plus qu'en 2003. L'aéroport Roissy - Charles de Gaulle a accueilli 51 millions de passagers en 2004 et celui d'Orly 24 millions.

Répartition du trafic selon la provenance

France	27%
Europe	40%
Intercontinental	33%

Source ADP en 2004

L'attractivité de l'Île-de-France passe également par la qualité de son service aéroportuaire, du moins pour les voyageurs ayant la région comme origine ou destination : le nombre de passagers en correspondance atteint 25% du trafic dans le hub Charles de Gaulle 2 (mais un passager en correspondance est alors comptabilisé 2 fois).

La reprise de la croissance du trafic aérien après la stagnation de 2001-2003 pose la question de la capacité des aéroports parisiens à répondre à cette demande. La réponse est à la fois technique (nombre de créneaux disponibles) et sociale (acceptation par les riverains).

Le développement du réseau ferré à grande vitesse est un élément clé par rapport à cette question, sachant que le rail peut être autant un mode de substitution à l'aérien qu'il affaiblirait qu'un mode de « rabattement » vers l'aérien qu'il renforcerait.

Impact sur le réseau de transports collectifs

Le nombre de voyageurs non Franciliens sur le réseau RATP est estimé à 10% en moyenne, mais cette proportion peut être bien plus importante sur les lignes desservant les lieux les plus touristiques.

Le nombre de visiteurs de l'Île de France n'est pas comparable au nombre de Franciliens se déplaçant quotidiennement. Cependant, il est important pour l'attractivité de la région de prendre en compte la concentration de ces flux en des points très localisés.

Impact sur le réseau de voirie

L'utilisation des autocars de tourisme pour la visite de l'Île-de-France pose le problème de leur stationnement et de la pose-dépose, en particulier à Paris où 10 à 20% des touristes sont transportés en autocar.

La Ville de Paris estime à 2000 le nombre d'autocars y circulant et y stationnant quotidiennement pour une offre de stationnement d'environ 640 places augmentée d'une cinquantaine d'aires de dépose.

La municipalité mène une politique d'incitation à l'utilisation des parcs de stationnement sous-utilisés, de restriction d'arrêt dans certains espaces très contraints (Île St Louis et Île de la Cité) et la mise en place de modes de desserte alternatifs comme l'utilisation des navettes fluviales entre le parc de stationnement de Bercy et l'Île de la Cité